

LO SPOR
FASCISTA

1931

II

ISTITUTO
FERRUCCIO PARRI

PER.

XLIII-C-13
BIBLIOTECA

D.L.F.
BOLOGNA

XLIII - C - 13

S



4/605

D&F

Istituto Storico Parri

C. C. Postale

Anno IV - N. 7 - Luglio 1931 - IX

LIRE CINQUE

LO SPORT

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE

ILLUSTRATA



Istituto Storici

OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

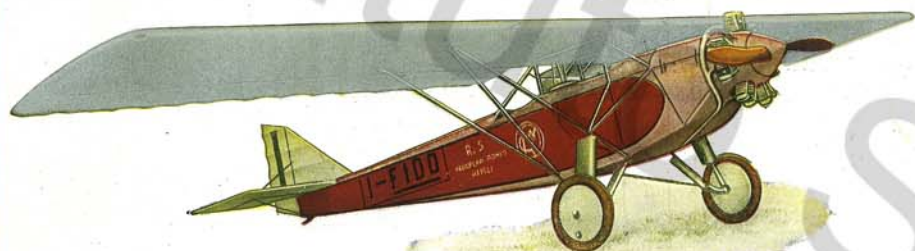
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

CAPITALE SOCIALE 20.000.000 DI LIRE
(INTERAMENTE VERSATO)

AEROPLANI ROMEO

Ufficio Commerciale

Via Veneto, 89 - ROMA



Monoplano da turismo Romeo 5 (R.O. 5) biposto - tipo aperto

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Monoplano ad ali ripiegabili	Carico per mq.	35 kg.
Carrello oleo-elastico	Carico per cavallo	8 »
Biposto con doppio comando disinne- stabile	Velocità massima Km./o	175-180
Motore raffreddato ad aria, a stella, oppure con cilindri in linea	Velocità minima »	60-65
85 HP.	Velocità di crociera »	150-155
Superficie portante	Partenza in 7"	70 m.
19 mq.	Atterramento	100 »
Peso a vuoto	Raggio d'azione (ore 6.30)	1000 km.
400 kg.	Plafond pratico	5000 m.
Carico utile: equipaggio . 160 Kg.	Coefficiente di sicurezza	7
benzina e olio (50.) 95 » 280 »		
bagagli 25 »		
Peso totale 680 »		

DIMENSIONI GENERALI

	ALI APERTE	ALI RIEPEGATE
Larghezza	11,220 m.	3,000 m.
Lunghezza	7,050 »	7,750 »
Altezza	2,090 »	2,090 »

LO SPORT FASCISTA

ABBONAMENTI ANNUI	
Italia	L. 50
Sostenitore	> 200

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

FONDATA DA

LANDO FERRETTI

Direzione - Redazione - Amministrazione
MILANO - VIA S. ANTONIO 3

Telefoni: 82-045, 82-450

EDITORE L'ENTE AUTONOMO DELLA STAMPA

I progressi della F. I. M. S.

La riunione del 28 giugno scorso a Montecatini organizzata dal Commissario straordinario della Federazione Italiana dei Medici sportivi non è stata soltanto un successo per il numero e la qualità degli intervenuti, ma una tappa importante della Medicina sportiva italiana.

Le precedenti adunanze di Comitati nazionali e di Comitati tecnici hanno avuto il significato di affiatamenti fra autorità e competenze per l'affermazione d'un'idea, per l'indicazione di un programma, per la determinazione di direttive, per la definizione di un'intesa e di una valutazione uniforme delle doti e dei rendimenti dei ginnasti, degli atleti, degli sportivi. Questa collaborazione di doti e di esperti non poteva non precedere l'organizzazione del servizio medico nell'ambito degli sport, sia come chiarimento della funzione nuova, sia come traccia del salutare innesto del controllo medico degli sportivi.

Dalla fase di studio e di preparazione, non certo facilitata nel nostro Paese da vietati pregiudizi e prevenzioni, siamo sfociati nell'attuazione e nella prassi colla riunione di Montecatini.

All'appello del Commissario Prof. Cassinis hanno risposto Medici di quasi ogni regione

d'Italia, dalla Sicilia e dalla Sardegna al Piemonte e al Veneto, tutti di una fede e di una volontà, la fede nel beneficio che la medicina apporta agli sportivi, la volontà di collaborare al maggior rendimento di essi, e più altamente di contribuire al miglioramento fisico e morale della razza.

Il Commissario ha comunicato che sono quasi 300 le Società sportive provviste di un Medico per l'esame fisico e clinico dei Soci praticanti. Poche, si dirà, in confronto alle migliaia esistenti. Sufficienti, rispondo io, in confronto al numero necessariamente per ora limitato di medici esperti e volenterosi di assumere oneri e responsabilità non indifferenti. Sufficienti anche in confronto alle Società sportive non attrezzate per misurazioni e valutazioni mediche. Sufficienti altresì per un primo saggio sperimentale del valore della scheda nazionale e della sua eguale assimilazione da parte dei Medici e degli istruttori-allenatori.

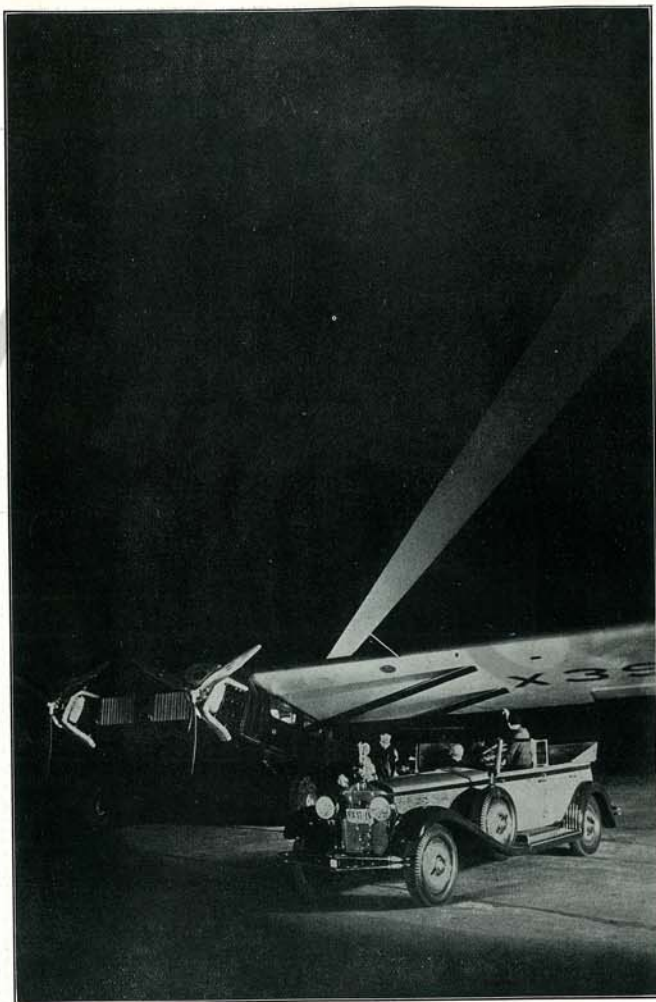
Dalla quale scheda nazionale, frutto di ponderati studi del Comitato di cultura fisica, ha annunciato il Prof. Cassinis che sarà fatta larga distribuzione alle Società, affinché i Medici siano obbligati a registrare i loro rilievi sopra un modulo unico per tutta Italia. Solo in

L'impresa di Balbo

Balbo ha concluso la sua nuova fatica compiendo con volo fulmineo oltre ottomila chilometri su mare, su sabbie, su monti, portando la sua giovane audacia attraverso le isole del ceruleo mare Egeo e sulle desolate sabbie del Sahara, legando col fascino della sua gioventù operante le nostre colonie mediterranee, e facendo garrir la nostra bandiera ai confini della Tripolitania, mai esplorati dalle vie dell'aria, su di una zona impervia e mal nota: il massiccio montano del Tibesti. Non sembra un'opera di pace questa che ha ultimata in fervida silenziosità l'audace ministro dell'Aria italiano, ma piuttosto una di quelle imprese leggendarie che ci hanno reso cari gli eroici volatori della guerra. Gli è che Balbo, oggi come sempre, vuole essere il primo in ogni impresa rischiosa e non gli basta concepire un piano audace ma ama attuarlo con la stessa velocità con cui lo ha ideato. Reso omaggio al ben noto coraggio del Quadrumviro e dei suoi magnifici compagni, occorre rilevare la parte più notevole di questa nuova superba impresa e cioè quella pratica, che supera quella, pure altissima, ideale.

Col suo volo in squadriglia da Brindisi, attraverso l'Egeo, in Cirenaica e nella Tripolitania sino ai confini geografici di essa e il ritorno per il Fezzan a Tripoli e quindi a Roma attraverso il Mediterraneo, Balbo ha dimostrato in modo pratico come l'aviazione possa rapidamente collegare le nostre colonie mediterranee e portare in esse, con rapidità, macchine volanti ed uomini, esercitandovi un efficace controllo anche in zone che mal si prestano ad essere presidiate.

In questo «raid» il materiale doveva essere veramente pari al cuore senza debolezza dei piloti, che sarebbe bastato un lieve incidente per condannare l'apparecchio in «panne» ad essere abbandonato alla mercé di Dio in zone così lontane da ogni gruppo civile e così irraggiungibili per la mancanza di strade, che sarebbe stato folto soltanto pensare ad un salvataggio. Ma queste tappe, con frequenti soste all'adiaccio, su percorsi di 600 ed anche di 1000 chilometri, con atterraggi di fortuna, si sono svolte con una mirabile regolarità così che tutte le macchine e tutti gli uomini partiti per la grande avventura nel deserto sono tornati alla sponda del Mediterraneo.



Il non plus ultra del «week-end., sportivo

Per passare piacevolmente il loro «week-end», i milionari americani non conoscono limiti di distanza, nè di spesa: la fotografia in oggetto rappresenta appunto una famiglia di questi fortunati mortali che il venerdì notte, arri-

vati al campo d'aviazione di Roosevelt-Field con la loro potente «Isotta Fraschini» salgono su un veloce aeroplano «Burnelli» per raggiungere l'indomani mattina le magnifiche spiagge della ridente Florida.



L'on. Carlo Storza passa in rivista le due centurie milanesi di Camicie Nere universitarie allievi ufficiali.

LO SPORT DEI MILITI STUDENTI

Fra i tanti luoghi comuni dell'Italietta preventidue godeva buona stampa la macchietta dello studente indisciplinato e denigratore di ogni ordine e gerarchia, che confondeva volentieri il sacro col profano.

Oggi, alla distanza di nove anni, il panorama è radicalmente cambiato. Molta acqua è passata sotto i ponti dell'anarchia universitaria.

Agli scomposti cortei d'altri tempi si sono sostituite le bersagliere sfilate di goliardi che, inquadriati all'ombra dei neri gagliardetti della passione fascista, marciano nell'agile formazione terziaria, esaltandosi coi canti della Rivoluzione, che sono i canti dell'eterna e ardente giovinezza latina, che nel sacrificio per la Patria riconosce la mèta della vita e nell'avvenire della stirpe vede la ragion d'essere dell'umana esistenza. Gli altri della Università, anche di quelle in cui la tradizione quasi millenaria sem-

brava baluardo insuperabile ai

tempi nuovi, si sono spopolate dei soliti sfaccendati iper-iper-laureandi, la cui attività si esauriva nel codicillo apposto al papiro dell'incanto matricolino e si esaltava nei fumi dell'osteria; per diventare, attraverso il marmo memore dei Caduti della guerra e della Rivoluzione, ricordo perenne e ammonitore di dovere e di abnegazione a chi muove i primi passi nella vita. Se anche non sono più testimoni della gazzarra piazzaiola fatta in nome di inconfessabili ripicchi o di miserevoli beghe ma stanno diventando la dignitosa sede di discussioni e di educazione fascista.

Un'altra gioventù, dotata di una mentalità diversa e orientata a mete ben più alte, si è affacciata alla vita universitaria. E' la generazione dei balilla e degli avanguardisti. La generazione che non conosce l'osteria ma ama i libri e la palestra. La generazione del miracolo, quella che ha posto in minoranza coloro che sino a ieri la

facevano da padroni incontrastati e che oggi invece stanno passando agli archivi e che domani saranno già esemplari da museo.

Il seme è germinato e ora cominciamo a coglierne i frutti.

E' infatti a questa generazione che dobbiamo i trenta mila e più organizzati nei Gruppi Universitari Fascisti d'Italia. Poichè il balilla e l'avanguardista di ieri hanno compreso che è nei Gruppi Universitari che si spezza il pane della fede fascista. Ma hanno anche compreso che la nostra fede non si nutre soltanto di pensiero — come ha inciso nel suo monito il Duce — ma che legato indissolubilmente al libro deve essere il moschetto. Così ai Guf si è aggiunta la Milizia universitaria.

Giovene d'anni, questa speciale istituzione del Regime, è già ricca di attività e promette una fioritura rigogliosa.

Non soltanto nei grandi centri universitari, dove i Guf hanno or-

mai raggiunto uno sviluppo grandissimo — come ad esempio a Roma, Milano, Pavia, Napoli, Torino, Genova, Padova, Trieste, Bologna, Firenze... — ma anche nei centri minori la milizia universitaria ha degli organici ben forniti.

Un giovane forte impulso a questa giovane organizzazione ha saputo darlo l'on. Carlo Scorza, Segretario dei Guf d'Italia e Comandante della Milizia Universitaria, che le ha impresso un'utile e salutare dinamicità, allontanando i militi universitari dalle piazze d'armi, per portarli tra le nevi, al mare e al piano, con la ricerca attenta e costante di unire l'utile al dilettevole, evitando in tutti i modi di ridurre la milizia, e quella universitaria in particolare, a un doppione dell'esercito, quando per natura e per scopi, che sono soprattutto morali e psicofisiologici e non tecnici, da questo si differenzia profondamente.

Vorremmo poter parlare di tutte le formazioni provinciali della milizia universitaria, ma per questa volta dobbiamo limitarci a trattare di Milano, riserbando ulteriormente di passare in rassegna le altre legioni e coorti.

Ottimo collaboratore dell'onorevole Scorza a Milano è stato il console Poli, che pur non avendo da molti mesi il comando della coorte milanese, ha già organizzato i quadri mettendoli in perfetta efficienza e soprattutto ha saputo dare in sì breve tempo un'impronta personale a tutta l'organizzazione, ben compreso degli scopi soprattutto formativi — che su queste colonne abbiamo varie volte affermato e sui quali perciò non è il caso di ritornare — e che devono essere propri della milizia universitaria.

Attualmente la forza della coorte milanese supera i novecento studenti fra universitari e medi, ma va aumentando si può dire quasi

quotidianamente e certo non passerà molto che la coorte milanese salirà alla dignità di legione. Organicamente la forza è così distribuita: una centuria di più che 120 militi sciatori, una di allievi ufficiali del secondo corso e una centuria allieve del primo, tre centurie di militi appiedati e infine tre altre centurie di militi ciclisti.

La centuria sciatori, ricca di 120 goliardi adusati alle fatiche e alle malizie della montagna, dopo un efficace e gradevole allenamento fatto a Castiglione di Montelvi, alla Presolana, si è presentata ai Campionati Nazionali della Milizia, svoltisi a Limone Piemonte, vincendo la gara di fondo e guadagnando la Coppa Città di Limone. In un'altra competizione ai Piani di Bobbio, dove annualmente si disputa il trofeo Guarneri, simpatica gara dovuta all'iniziativa di un industriale milanese, la squadra rappresentativa della coorte milanese si è anche affermata brillantemente piazzandosi settima su quaranta squadre concorrenti, a neanche due minuti dalla vincente il trofeo.

Le due centurie allievi ufficiali, sotto la direzione del gen. Scimeca, hanno regolarmente espletato le esercitazioni pratiche e teoriche del programma ministeriale, ma anziché rimanere in piazza d'armi a volteggiare e a mangiare polvere hanno fatto delle lunghe escursioni nella regione, che sono state molto più utili ed efficaci agli effetti di una adeguata preparazione fisica alle fatiche del campo estivo, alla conoscenza diretta del terreno e alle possibilità di impiego e di sfruttamento dei reparti.

Le tre centurie di militi appiedati, assieme alle altre, hanno partecipato ad un campeggio invernale, che nel sano cameratismo della montagna ha affiatato simpaticamente i comandanti ai gregari. Le

normali esercitazioni e le passeggiate domenicali sono state poi integrate da un allenamento di atletica leggera, al quale si dà molta importanza e che certamente avrà maggiore sviluppo nel prossimo anno.

Infine le tre centurie ciclisti, che costituiscono la nota più viva della coorte milanese, sono state in continua esercitazione facendo delle lunghe corse domenicali. Per il prossimo anno è in programma, del tutto nuova per il suo genere, una marcia di regolarità a squadre.

E' pure intenzione del comando formare un reparto cavalleggeri, come anche dare sviluppo al nuoto e al canottaggio e a ogni altra forma di allenamento che possa riuscire utile e nel contempo interessare i militi affinando in essi, attraverso la competizione e l'emulazione, la loro individualità.

Intanto, a chiusura dell'attività di quest'anno, nel mese di agosto, al mare o in alta montagna, si svolgerà un campeggio che riunirà nel fraterno cameratismo della vita di ogni giorno, che è scuola di disciplina alla vita collettiva, studenti delle università e scuole medie delle regioni più diverse.

Il consuntivo dell'attività della coorte universitaria milanese è perciò ottimo, come l'ha affermato l'on. Scorza nella rivista da lui passata alle forze universitarie milanesi.

Molto infatti si è fatto quest'anno, ed è certo che molto di più, per la stessa via che è quella buona, si farà nel prossimo, fin tanto che non ci sarà goliardo iscritto al Guf che non appartenga alla Milizia, poiché allora appena sarà realizzato il comando del Duce che vuole che le generazioni dell'Italia fascista sieno preparate con la mente e col braccio alle necessità del domani.

NICCOLÒ GIANI



Scena di cacciagione in una macchia.

Disciplina ed educazione venatoria

Vari anni sono trascorsi da quando gli Enti gerarchici e corporativi hanno iniziato l'opera di elevazione della classe venatoria. Codesta opera doveva logicamente basarsi su principi pratici e, per raggiungere i suoi scopi ideali, doveva soprattutto abbattere gli ostacoli di indole materiale.

Così si è fatto.

Occorreva reprimere ogni forma di illegalismo portando l'ordine e la chiarezza là dove non esisteva se non la confusione. E tutto ciò che poteva dar luogo alla illegalità è stato colpito, e le cause del disordine sono state eliminate. Occorreva sostituire il diritto al privilegio, occorreva risolvere problemi di sommo valore contingente, impedire che abusi e soprusi si ripetessero, stabilire in modo preciso la importanza della questione caccia nei rapporti della questione nazionale. Bisognava insomma rifare tutto l'organico venatorio. Ed oggi, anche il più superficiale degli osservatori può con-

Indisciplina e illegalismo non sono purtroppo completamente scomparsi dal nostro ambiente venatorio: ed è un problema ben arduo da risolvere quello di incanalare sulla giusta via la parte intemperante degli sportivi di S. Uberto. In questo articolo si parla appunto di detto problema, lo si analizza e si suggerisce una possibile soluzione.

statare che il rifacimento è in buona parte avvenuto.

Leggi nuove, spirito nuovo nell'applicarle, nuovi indirizzi.

Ciò nonostante, rimane ancora da compiere la parte più difficile dell'impresa, perchè i risultati si possano ritenere definitivi. Attuati con larghezza di vedute i principi pratici, si deve oggi pensare a conseguire gli scopi ideali, plasmando la mentalità dei cacciatori sino a renderla consona alle nuove direttive della Nazione. Risulta dunque chiaro che è necessario

rinsaldare la disciplina continuando a combattere contro gli illegalismi superstiti, e a frustrare ogni ulteriore tentativo di manovre demolitrici.

A ciò si è cercato di provvedere col Testo Unico, e, come abbiamo visto, ci si è avvicinati alla soluzione del problema. Ma per svolgere l'opera di elevazione nella sua parte morale e portarla alla sua più alta espressione, bisogna oggi educare i discepoli di Sant'Uberto in guisa che ogni legge — anche se richieda un sacrificio — venga accettata come rispondente alle esigenze e ai desideri di ogni singolo individuo e dell'intera classe. Questo, il programma che si è incominciato a mettere in pratica e che compendia gli obiettivi superiori dell'educazione venatoria. Programma difficile, poiché fin quando non si sarà arrivati a ricostruire nell'intimo l'animo e lo spirito del cacciatore, i risultati esteriori non si potranno mai considerare conclusivi.

Fiero, forse più fiero di tutti gli al-

tri uomini, il cacciatore si uniforma mal volentieri ad un precetto, ad una disposizione, quando non sia persuaso della loro efficienza e della loro bontà. Le tradizioni ataviche, e massime l'istinto del primitivo, lo rendono insofferente di gioghi, pronto a sottrarsi a tutto ciò che costituisca un obbligo, non un dovere. E non possiamo condannarlo, chè la sua reazione avrà sempre il significato di una rivolta verso un principio che gli sarà parso ingiusto. Al contrario, se si radicherà in lui la certezza che gli incomba il dovere, lo vedremo lottare contro sè e contro tutti pur di non mancarvi. E appunto di questa natura grezza ma sincera che bisogna approfittare per ottenere un spontaneo rispetto alla disciplina. Si tratta soltanto di sviluppare nel cacciatore la tendenza a difendere ogni regola di equità fondamentale, e di spingerlo su questa base a foggarsi da solo una coscienza.

Il cacciatore non si lamenterà più allora di dover sottostare a un obbligo, per non incorrere in una pena. L'obbligo equivarrà per lui a un dovere, e il senso del dovere gli verrà suggerito dalla sua fede cinegetica. Non *subirà* più nulla: accetterà, senza preoccuparsi delle punizioni che stimerà superflue, perchè non più necessarie.

L'affermazione potrà sembrare arbitraria a chi non conosca l'ambiente e la psicologia venatoria, ma per il vero aderisce alla verità dei fatti. Il cacciatore non ha la tempra dell'apostolo capace di abnegazioni, ma più semplicemente quella dell'uomo convinto delle proprie idee. E secondo queste idee agisce con fermezza. Basti citare ad esempio l'intransigenza di alcuni bracconieri, i quali vivono fuor della legge e tuttavia si mantengono ligi a certe consuetudini sancite da ogni cacciatore. Nè si può pensare a una di quelle forme di assurdo senso morale, derivate da una trasposizione di valori e proprie dei disonesti.

Il bracconiere di cui parliamo (e conveniamo che purtroppo non è il bracconiere tipo, predone insaziabile) risparmierà il leprotto di pochi mesi perchè si sentirà cacciatore in tutta la estensione del termine, e qualunque buon cacciatore sdegnerebbe una cattura di quel genere per non menomarsi di fronte a sè stesso.

Il bracconiere in questione osserva infatti canoni venatori superiori ad o-



Nido di fagiana

gni legge. Non agisce per spirito falsamente donchisciottesco quanto per una sua disciplina. E in un domani, abbandonata ogni losca attività, saprebbe tutelare la disciplina vera con la rigidità del suo temperamento.

A proposito della disciplina, vediamo oggi imporsi il problema dell'educazione delle masse. Ma educare è voce generica, e l'importanza stessa del quesito esige la maggior chiarezza nei mezzi intesi a risolverlo.

Educare in due modi: sotto forma di propaganda e di disposizioni legislative le quali possano rimediare alle eventuali deficienze; e ammaestrare... No, dare al cacciatore il principio d'un ammaestramento perchè egli stesso ne tragga le conseguenze, se ne approprii. Si arriverebbe così alla autoeducazione e forse a un risultato definitivo.

Il cacciatore s'è plasmato, ha cercato di adattare il suo animo ai tempi, ma in sostanza non ha potuto modificarlo. Occorre che il mutamento avvenga per moto spontaneo, secondo il processo di evoluzione che ha portato le dottrine venatorie al loro perfezionamento. Avremo così il cacciatore nuovo, il cacciatore di oggi, che non giudicherà la disciplina come uno strumento di limitazione della sua attività, ma scorderà in essa la formula concreta delle sue convinzioni.

Già da molto tempo si è intravvista nell'ambiente venatorio la necessità di procedere ad una sistematica educazione. E questo prova che il bisogno di riformare la coscienza e lo spirito dei cacciatori è fortemente sentito. Non deve stupire il fatto che gli appassionati stessi si siano occupati del problema, ed abbiano così riconosciuto di trovarsi in difetto. Solo il cacciatore riesce a stabilire l'importanza di una questione cinegetica, e a scorgere i riflessi. Ma, a proposito di educazione, anche il profano potrebbe accertare un fenomeno. In una Rivista venatoria, si è per esempio lamentata l'abitudine, oggi assai diffusa, di attendere le schiere della selvaggina di passo al valico dei monti dove i selvatici son soliti transitare durante la loro migrazione. Non appena i branci degli uccelli arrivano a portata utile, la fucileria incomincia. Son venti, cinquanta, cento colpi esplosi ogni minuto. E a volte la distanza è tale da non giustificare in nessun modo la foga degli sparatori. Il valico si muta in una trincea rombante e bruciante, gli spari si succedono con frequenza sempre maggiore. Non si deve credere per questo che la selvaggina abbia a restar distrutta. Ma il danno si produrrà più tardi, magari l'anno appresso, quando tutti constateranno la scarsità del passo, senza ricordare gli eccessi della stagione precedente, e senza riflettere che le turbe dei migratori avranno preferito deviare verso paesi più ospitali anzichè seguire le solite vie aeree. Se si interrogano i vecchi cacciatori, si apprende che ciò in tempi ormai remoti non avveniva. Lo spettacolo poco edificante, di una legione di armati che spara all'impazzata contro facili prede, per semplice gusto di accumulare vittime su vittime o di far del baccano, non si svolgeva.

I cacciatori avevano un concetto troppo alto dell'arte loro per riporre il piacere venatorio nella funzione poco onorevole di scaricare continuamente il fucile su bersagli quasi sicuri. Non si trattava di classicismo, come, venendo ai nostri giorni, non si tratta di popolarizzazione di uno sport. La caccia non costituiva uno svago d'eccezione, riservato ai raffinati, ma era concepito come una forma di attività essenzialmente nobile, e chi vi si dedicava non avrebbe potuto amarla se non rispettandone certi determinati dogmi. Dogmi che non erano imposti da una legge, ma che facevano parte integrante della morale venatoria. A-

vevamo anche allora il bracconiere. Non avevamo invece il discepolo di S. Uberto che si sottraesse ai propri elementari doveri, che sparasse al fermo alle storne, o massacrasse i quagliastri poco più grossi d'un passerio.

Come non si può chiamare sportiva la ragazzaglia che simula la partita di calcio nella piazza d'un paese, ignorando persino l'esistenza d'una regola di giuoco, così non si possono considerare come cultori delle dottrine venatorie il preteso cacciatore che si apposta al valico, o il contadino che scarica lo schioppo sulla lepre all'addiaccio. Ma non si debbono rimpiangere gli anni lontani e non si deve credere che i principi della morale venatoria siano andati dispersi per causa occasionale. Le cause esistono, e spiegabili. La caccia, abbiamo detto, non ha mai rappresentato uno sport di eccezione, ma è stata, non si può negarlo, dominio di pochi, perchè chi non si sentiva veramente cacciatore non poteva affrontarne i disagi e ap-

prezzarne le compiacenze. Oggi le condizioni sono mutate, e il numero dei cacciatori veri, convinti, è limitato. In altra occasione abbiamo visto che nel subito dopoguerra le schiere degli appassionati alla sport del fucile erano divenute legioni. La caccia dava modo ai reduci di soddisfare il loro desiderio di indipendenza e offriva pure ottimi elementi di svago. Adagio adagio le legioni si sfollarono e una selezione cominciò a prodursi. Ma ancora oggi vediamo che il contingente dei cacciatori per istinto e per convinzione è scarso, nei confronti della totalità. Ed ecco un'altra causa della mancanza d'una coscienza venatoria, necessario sostegno della disciplina. Se si privasse il cacciatore autentico del piacere di uccidere, non gli si toglierebbe che il completamento della gioia della caccia. Ma se si negasse costesto piacere al cacciatore *sui generis*, gli si leverebbe non solo la gioia ma anche lo scopo di cacciare. Non è quindi la odierna carestia di selvatici

a dare origine a molti abusi, come affermano alcuni, chè i cacciatori d'un tempo rispettavano le leggi indipendentemente dall'abbondanza della selvaggina.

Di fronte agli inconvenienti d'ogni genere, si son formulati progetti di diversa natura per ottenere l'educazione delle masse. Si è perfino pensato di sottoporre ad un esame tutti i nuovi cacciatori, rifiutando la licenza a chiunque non dimostri di possedere nella teoria e nella pratica conoscenze e doti sufficienti. Ma il rimedio non recherebbe un beneficio reale, chè il problema, diciamolo ancora una volta, è di proporzioni più vaste.

Bisogna educare il cacciatore facendogli capire che lo sport preferito gli permetterà soprattutto d'appagare le sue aspirazioni più nobili, mettendolo in condizioni di afferrare il vero significato della caccia.

E avremo finalmente la disciplina.

NINO BROGLIO



Un « riporto ».



Per l'alpinismo italiano

Chi ha ragione?

Quando l'anno scorso a quest'epoca, pregai l'amico Rudatis di scrivere per *Sport Fascista* un articolo sulla vera situazione del Club Alpino Italiano con l'avvertenza di non abbandonarsi a un ottimismo tanto comodo quanto colpevole, a pubblicazione avvenuta ci furono quelli che inorridirono.

— Adesso li mandano al confino tutt'e due — sentenziarono i più... amici, gongolando, fregandosi le mani.

Le cifre e le argomentazioni esposte nello scritto erano davvero impressionanti, e alla facile credenza che il nostro Club Alpino fosse magari il primo d'Europa per forza, numero e qualità di componenti, il nostro valente e coraggioso collaboratore opponeva tali dati di fatto che ogni persona onesta avrebbe dovuto convincersi come l'alpinismo straniero era ancora superiore al nostro sotto molti rapporti. E' passato un anno, e con ben maggiore autorità il tema è ripreso dallo stesso Presidente del nostro sodalizio, on. Manaresi, il quale sull'ultimo fascicolo della Rivista del C.A.I. pubblica un articolo che è un vero e proprio grido d'allarme. Tutti i soci l'hanno letto, sicché non è il caso di riportarlo qui. Basti dire che a un certo punto, prima di passare ad esporre le cifre che ci umiliano, il nostro Presidente scrive: « *Insisto nel ripetere che la diffusione del vero alpinismo in Italia è irrوريا* ».

Ricordiamo tutto ciò non per la vana soddisfazione di riconoscere che la ragione stava dalla nostra parte e per compiacercene, sebbene per stabilire un punto di partenza per le ulteriori discussioni volte a facilitare il raggiungimento di quella che è nostra comune mèta col gerarca e camerata Manaresi: il potenziamento del « vero » alpinismo.

Con quali mezzi il Club Alpino intenda affrontare il problema non conosciamo. E' di ieri la notizia della concessione al nostro sodalizio della somma di duecentomila lire da parte del Ministero della Guerra, ma noi riteniamo che per uscire da questa dolorosa situazione non sia tanto questione di soldi sebbene di idee, di programma, di propaganda, di reclutamento, di valorizzazione. Noi continuiamo ad essere del parere che bisogna ricercare fra i giovani sportivi i plotoni da mandare all'assalto delle montagne, ma con inten-

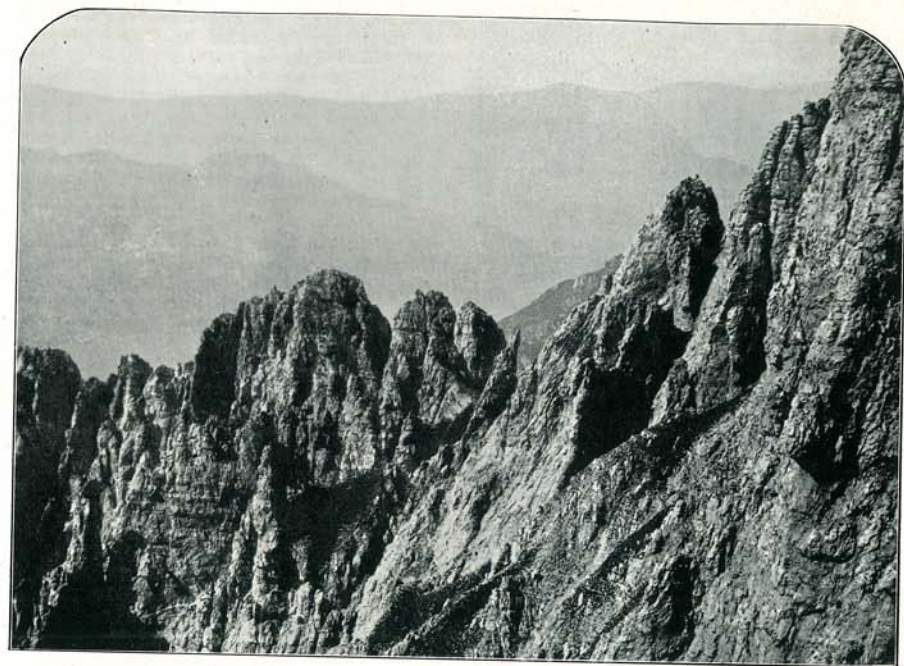
ti e con uno spirito assai diversi da quelli che oggi vengono richiamati per arruolare tali giovani nella famiglia alpinistica. Il linguaggio dell'on. Manaresi ci piace assai; non altrettanto quello di certi suoi collaboratori e di buona parte dei presidenti delle cento e più sezioni del C.A.I.

Sì, lo ricordiamo, che col grido « *Des canons! Des munitions!* » si vinse la guerra, ma col moltiplicarsi dei rifugi non si otterrà ancora la vittoria che ci preme. Un'altra è la politica da seguire: quella — passi il neologismo — dell'avanguardismo alpinistico, la politica che non ignori l'umore e i gusti della gioventù odierna, prevalentemente sportiva, cioè simpatizzante per le forme agonistiche. Ci si è mai domandati la ragione per cui lo sciismo ha avuta tanta fortuna, con aumento formidabile non solo quantitativo ma qualitativo degli sciatori italiani? Non dico che si debba ricorrere alle gare: sarebbe un delitto, ma l'organizzazione degli altri sport in Italia, l'esempio del come questi sport si diffusero in proporzioni gigantesche potrebbero servire da ammaestramento e suggerire buone e pratiche iniziative, molto più redditizie di quella « giornata del C.A.I. » che non ci convince. E che cosa s'intende fare per potenziare anche la qualità degli alpinisti (parliamo sempre dei « veri » alpinisti), dei quali soltanto una ridotta pattuglia può opporsi ai battaglioni di Assi stranieri?

Adesso aspetto che qualcuno dei tradizionalisti protesti: — E d'agliea con questo linguaggio sportivo!

Di grazia, o Piemontardi, qual'è stato il vostro in tanti anni che teneste il comando del Club Alpino? Ho riletto gli atti di tutti i vostri congressi, ho sfogliato le annose raccolte dei vostri bollettini, non vi ho trovato alcunché si differenziasse, nel senso di superamento per avvicinarsi agli uomini e ai tempi sempre rinnovanti, dai principi lasciati in retaggio dalla buonanima di Quintino Sella. Mio Dio, che odor di vecchia drogheria! Buona parte di questi comandanti in sottordine che ad ogni momento si rifanno alle « pure tradizioni dell'alpinismo » e non si accorgono che all'estero camminano e ci sopravanzano, ci fanno ricordare certi generali dell'estate del '15. L'on. Manaresi, che era da quelle parti, c'intenderà.

VITTORIO VARALE



L'orizzonte è vastissimo. Nelle chiare mattine è visibile il profilo del Monte Rosa, con a destra la punta del Cervino. Più vicino, la groppa delle montagne del confine con la Svizzera e, sotto, le placide acque del Lario; da qui è la Grigna Meridionale di cui ecco i primi contrafforti che, per la Cresta Segantini, ci porteranno in vetta.

Fra gli arrampicatori della Grignetta

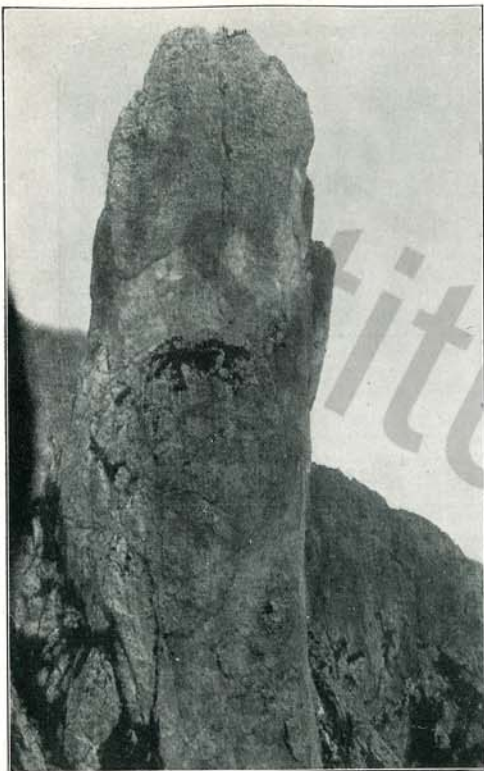
Come i quattro arrivarono all'attacco della parete posarono i sacchi, e ne levarono le « pedule ». Chinati a infilarsi quelle leggere scarpette di tela con la suola di pezza, parevano atleti che si accingessero a una corsa. Ma non li aspettavano la pista nera di pirite e l'attenzione degli spettatori tesa a vedere chi pel primo avrebbe spezzato col petto il filo di lana. Questi sono di quelli che vanno a cimentare le loro forze contro la verticalità della montagna e l'attrazione del vuoto; gente che nella solidità quasi assoluta, senza che li inciti qualsiasi movente d'ambizione o di vanità, compiono gesti permeati d'un'audacia che sfiora l'eroismo. Hanno tutti la coscienza e la volontà formidabile del pericolo mortale di istante in istante, metro per metro, di appiglio in appiglio e dal proprio io

Nella interessante storia dello sport d'arrampicamento da lui scritta appositamente per la nostra Rivista, Domenico Rudatis accennava il mese scorso ai Lombardi che nel periodo anteriore alla guerra si illustrarono con le conquiste riportate nella Grigna. Degli arrampicatori di tutti i tempi in questa montagna cara agli escursionisti ed alpinisti lombardi, qui parla un altro nostro collaboratore.

sanno trarre tutta la potenza di essere completamente e costantemente dominatori di ogni muscolo, di ogni fibra, di ogni gesto, di ogni brivido.

Arrampicatori!

Sono quasi tutti giovani. A strisciare sulla roccia ascendendo in una infinita varietà di sforzi e di movimenti, ci vuole l'agilità che coll'avanzar degli anni sovente si perde. Quell'anziano alpinista che sale sul Cervino con due polmoni grossi così e non gli manca la forza di tirarsi su di peso alla Grande Corde, messo qui su una parete quasi liscia o allo sbocco d'un camino dal quale s'ha da uscire con rapido volteggio, certo accuserebbe qualche imbarazzo. Ma non li chiamare acrobati. Soltanto i profani possono usare questa parola, o quelli che per darsi delle arie affettano disdegno per gli arrampicatori, massime di questa



Il Torreione Costanza visto da nord-ovest.

zona. Di tanto in tanto trovo un alpinista di quelli celebri, che vanno sul Bianco o sul Cervino come sulle scale di casa, che a sentir parlare di Grigna arricciano il naso e guardano con compassione:

— Ma che cos'è questa montagna in confronto dei colossi di ghiaccio che conosciamo noi?

Paolo Monelli, che al riguardo non giura che sulle Dolomiti, diceva un giorno non so più con chi, che arrampicare in Grignetta è come far la corte ad una serva dopo esser stato nelle grazie della padrona.

Intanto, è stabilito che con pochissima spesa e in tre ore ci si arriva da Milano, e che una volta lasciati alle spalle l'erbosio Piano dei Resinelli, chiunque abbia un po' di coraggio e il minimo indispensabile di muscoli trova qui la facoltà d'iniziare e continuare la propria educazione alpinistica. Albertini, Polvara, Castiglioni, quand'erano studenti all'Istituto tecnico non venivano qui a risolvere i primi problemi e a compiere i primi allenamenti per le più grandi imprese che avrebbero tentate e riuscite altrove? E faccio soltanto i primi nomi che vengono sulla penna, per non doverne allineare un battaglione. Non tutti sono ricchi come quelli che non fanno altro che parlare di Zermatt o di Chamonix o di Cortina. Che importa se alla domenica troppa gente viene quassù soltanto per scampa-

gnare, empirsi la pancia e stonare le canzoni alpine? Anche se arrivano calzando scarpette bianche per ignoranza o impugnando la piccozza per vanità, lasciamoli fare e cantare, ma gli altri non ci vengano a dire che la montagna cara agli escursionisti lombardi non sia anche una perfetta palestra per gli arrampicatori, che cela nei suoi canaloni e sotto le sue creste un tesoro di spettacoli e di meraviglie selvagge in qualche punto degne di quelle Dolomiti di cui, per una singolarità geologica, riproduce gli aspetti.

Dal giorno, or sono più di trent'anni, che il dottor Casati per primo percorse la Cresta Segantini distesa come una cortina di rigidi merletti dalla Capanna Rosalba alla vetta della Grigna meridionale, alle recentissime vie nuove aperte dal Castiglioni e dai lecchesi Dell'Oro, Gandini, Cassin e Perego sui fianchi delle guglie più note, è stato un progredire, un diffondersi sempre più vasto di questa passione che chiama i giovani a cimentarsi con la verticalità del monte, e a vincerla. Dove piede umano mai si era posato, giunsero gli uomini a scrutare dal basso quale fianco le cuspidi, le torri, le guglie presentassero meno ostile alla salita; e scopertolo, s'afferrarono alla roccia con salde mani, issandovisi di forza e d'agilità, superando la vertigine e l'attrazione del vuoto, sfidando le leggi di gravità, pionieri nella nostra regione d'uno sport che nel Trentino e nel Cadore contava già campioni celeberrimi di fama internazionale.

Ricordiamoli, i maestri della Grigna, il dottor Scotti, primo presidente della Sucai ed Arturo Andreoletti, il ragioniere Fasana e il capitano Carugati; e, con essi, quella magnifica figura di atleta che fu il milanese Erminio Donnes, dalla esuberante vitalità che non paga dei trionfi conquistati nelle gare di canottaggio sulle acque di tutta Europa, anche su queste rocce volle imprimere il segno della sua potenza e della sua arte. Adesso che il successo in una gara dopolavoristica o in un torneo femminile di tennis è esaltato dai giornali, con quali parole i miei colleghi darebbero notizia dell'impresa di questo atleta che passava dal remo allo scalpello dello scultore, dai guantoni di boxe al cesello dell'incisore; e nei giorni di vacanza ardiva salire con Fasana il Sigaro; percorreva penzoloni nel vuoto, reggendosi unicamente con le mani, la fessura o crepa che ora porta il suo nome; arrampicava col quindicenne Castelli di Lecco, futuro campione d'Italia del remo e dello sci, troppo presto rapito alla vita, sullo spigolo dell'Ago Teresita, così sottile, così aereo che sembra vederlo piegare sotto il vento che soffia dalla Val Tesa...

Eccoli, i quattro, che hanno afferrato la roccia, salendo pel versante che si presenta più ritto. E' la via che solitamente si percorre in discesa, a cavalcioni sulla corda lasciandosi scivolare in basso con la velocità di un funambolo. Essi l'hanno prescelta appunto per la sua difficoltà. Questo è l'animo dell'arrampicatore.

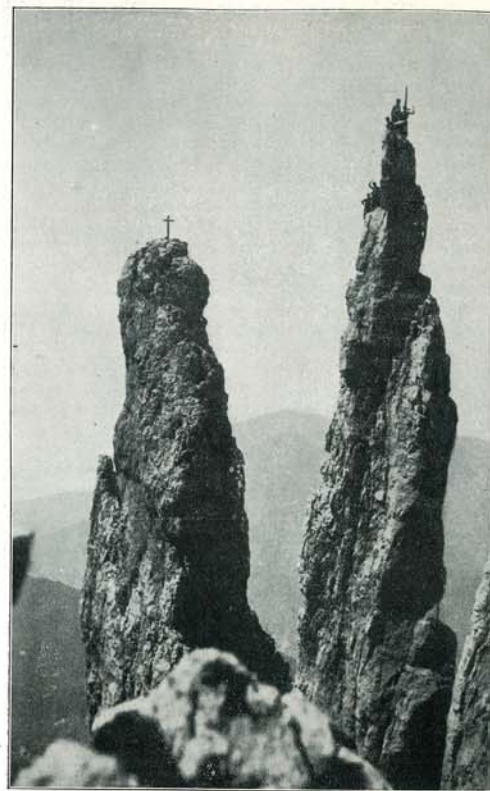
Dal primo all'ultimo ci saranno cinquanta metri, e li lega una corda allo scopo di assicurarli nel caso di caduta. Un appiglio che manca sotto la presa, un piede che scivola, una mano che non resiste allo sforzo; chissà... ma è una sicurezza effimera, una forma aleatoria di sostegno. In roccia, come sul ghiaccio, non si deve cadere. Non è ammesso che chi si avvia per queste scalate non abbia la capacità di condurle a termine senza mettere a repentaglio la vita propria e dei compagni. V'è ancora della gente che crede che la corda serva per salire.

— Come fate a buttare la corda? — ho sentito chiedere tante volte. Costoro si immaginano che la corda venga lanciata in alto fin che si aggrappi a uno spuntone, e poi, su per essa, a forza di braccia salga il primo, che poi solleva gli altri di peso... E così via fino in cima. Fosse vero, ch'è quella volta che in un camino non riuscivo andar su non trovando gli appigli, e la parete era umida e scivolosa, e fuori non conveniva tentare perchè era peggio, la corda mi avrebbe tratto a salvamento. Ma i miei compagni si burlavano di me, e dall'alto mi invitavano a seguirli senza indugio, con le sole mie forze.

Adesso, per la via del passo un po' stanco e del fiato un po' corto questi altri mi hanno lasciato a guardia dei sacchi, e arrampicano per la scabra parete dell'Angelina con mosse feline ma caute, tastano gli appigli prima di abbrancarsi, appiccicati alla rupe su cui strisciano lentamente salendo con lunghe soste per aspettare il compagno che segue; come bruchi sul tronco rugoso di un albero. Ma le rughe della roccia qui sono ridotte al minimo, e per proseguire si deve unicamente fidarsi del proprio senso acuitizzato d'equilibrio e dell'assoluta insofferenza di vertigine.

— Che bella, questa «via Polvara» — esclama uno, mezz'ora dopo, quando si avviano quasi di corsa all'attacco d'un'altra guglia famosa. Il sole è già alto, e scotta le nuche e le braccia nude. Hanno mangiato un boccone, bevuto un lungo sorso di caffè annacquato. Si sono gettate le corde a tracolla, e scendono rapidi pel canalone, saltando da un masso all'altro, come se avessero fretta di arrivare al Fungo prima degli altri; si da salire in tranquillità fino alla cresta tragica, dopo la quale li aspetta lo spigolo aereo come l'albero di un veliero e la traversata della placca terminale, sotto il cappello, ch'è il punto più delicato della scalata. La Val Tesa che sfocia coi suoi ghiaioni bianchi sui Resinelli è piena di calura. Laggiù in fondo, l'occhio del lago riflette il turchino del cielo. Quanta gente, alla domenica, viene alla Grigna! Su ogni parete c'è una cordata, da ogni vetta echeggia un saluto. Gente nel cammino-grotta del Campaniletto che cerca in punta di piedi di allungarsi tanto da arrivare con la punta delle dita all'appiglio che gli permetterà di lì a un istante di posare il fondo della schiena sulla cosiddetta poltrona; ed altra si vede alla base della Punta Angelina che studia i primi metri della via di attacco. Laggiù a destra, che spicca alta e sottile nel cielo come una fanciulla cresciuta troppo in fretta, la Giulia ha sul suo fianco il grappolo di una cordata; più in là ancora, sotto la protezione dei torrioni Cecilia e Rosalba, si leva il «Costanza», solenne, massiccio nella sua forma cilindrica che pare l'opera dell'uomo tanto è regolare. Quanti nomi di donna dati a queste punte, nomi di spose, di fidanzate, di sorelle... Chi ha detto che quelli che vanno in montagna sono uomini rudi, incapaci di sentimenti gentili?

Il sole è tanto alto e tanto infuocato che par di non potere più respirare. A toccar la roccia con la mano si sente calda, come se una vita scorresse sotto quella crosta bitorzoluta e scagliosa. Sul sentiero che taglia a metà, diagonalmente, la bastionata rocciosa della Grigna, è un passar continuo di comitive, gocciolanti sudore, che hanno perduto la gaiezza delle fresche ore mattutine. Alzando gli occhi si vede la Cresta Segantini brulicare di gente che vi provano le prime emozioni dell'arrampicare. E altra ce ne sarà dalla parte che guarda la Valsassina, che scala il difficile Sigaro o i più facili Torrioni Magnaghi, che poi scenderà a salti dalla vetta pel prato tanto soffice.



La Punta Angelina e l'Ago Teresita.

Montagna famigliare, sì, che non ha la solenne maestosità delle Alpi. Qui vengono i poveri — quelli che non possono concedersi il lusso dei viaggi e delle permanenze nei grandi centri alpini, ma che non sono secondi a nessuno per la schiettezza e la purità di «sentire» la montagna. Sono tutti giovani, agili, forti, che senza tremare compiono dei «passaggi» degni delle celebri Aiguilles di Chamonix o delle vertiginose croce dei Monti pallidi. Sono appena ritornati al rifugio, che con gli occhi lucidi come se parlassero di una bella donna si mettono a dire di quello che faranno quest'altra domenica. Non li trattiene il crucchio della settimana di lavoro, per molti di essi manuale e faticoso; il loro pensiero rimane qui, fra questa Dolomite in scala ridotta, tenace come un giuramento, ardente come una fede.

Questo una volta era il rifugio della vecchia U.O.E.I., la società degli escursionisti per il monte e contro l'alcol dove non si mesceva vino, ma adesso i muri sono stati imbiancati a doppia mano e non c'è pericolo che arrossiscano per la strage di fiaschi che vi si fa. Bevono, sì, i miei compagni, che alle sei del mattino s'erano mossi dalla Ca-



La cuspide di Val Tesa, col caratteristico Fungo.

ziativa pensata e preparata da altri alpinisti milanesi, purtroppo all'ultimo momento tenuti lontani da cause diverse. Sdegnano di salire sull'ardito torrione per la via normale del « camino » (roba per i bagai! dice uno della comitiva); studiano di compiere la scalata per la parete, in esposizione assoluta. Due di essi, il Dell'Oro detto Boga e il Villa effettuano la prima ascensione per la « via » nuova, e tornano a riferire ai compagni:

— E' molto difficile, ma se ci mettiamo di buona voglia domenica il fascio lo tireremo su.

Ci son riusciti, e non sto a dirvi a prezzo di quanto rischio e di quale fatica. La fotografia può appena dare un'idea del luogo in cui questi ardentissimi svolsero il loro « lavoro ». I nomi di essi?

Oltre i citati, altri due della sezione di Lecco del Club Alpino, Cassin e Riva; due di Como, Mambretti e Albionico; e una donna, una signora milanese mica accompagnata lassù per compiacenza o per mascotte, ma perchè è tanto brava e sicura. Qualche giorno prima era andata col Cassin ad aprire una « via » nuova sulla parete d'un'altra guglia fra le più frequentate della Grigna, e quando per vincere gli strapiombi che si susseguivano non c'era altro mezzo che far piramide umana, ella disse al compagno:

— Sali sulle mie spalle.

Con un fazzoletto giallo attorno ai capelli, un corpetto rosso in vita, pareva un cardellino aggrappato per le zampine a quella roccia tanto infida che si sgretola sotto le « pedule ». Ma non piegò nè tremò quando una volta, due volte dovette sostenere sulle spalle i settanta chili del suo compagno di corda. Gli strapiombi furono superati e la vetta raggiunta.

L'ho già detto; questa a poca distanza da Milano è veramente una palestra di ardimenti di cui gli sportivi cittadini — quelli che vanno in sollacchio alle partite di football o di pugilato — manco hanno un'idea. Atleti veri, questi che ogni domenica si cimentano con la verticalità della roccia, che seguono un loro allenamento, che hanno un loro stile e una loro classe. Come si fa aver vent'anni, un fisico sano, due buone braccia, esser lettori della Gazzetta, parlare di Binda o di Meazza o di Bosisio e non venir da queste parti a fare un po' di ginnastica non dico di colpo sull'Ago o sul Sigaro, ma sulla familiare Cresta Segantini o sul mansueto Campanileto?

Poi, se ci si prende gusto, tenteranno le grandi ascensioni su montagne più alte e più famose; ma una passeggiata in Grigna, prima che siano scoppiati i grandi calori, è sempre cosa consigliabile. Le cordate si susseguono su e giù per i canali, le punte, le creste; ognuna per vincere la sua piccola grande battaglia contro l'inerzia e la pigrizia della carne. Da due domeniche il Gandini di Lecco s'è messo a far traversate aeree da una guglia all'altra, con acrobazie che lasciano senza fiato chi dal basso la guarda. C'è da discutere se questo sia ancora sport d'arrampicamento, ma tant'è. La rivalità fra gli arrampicatori di Lecco e di Milano, fra gruppo e gruppo è viva, e non si può negare. Ognuno, sebbene in Grigna sia rimasto ben poco da scoprire, vuol fare qualcosa di nuovo per un'encomiabile affermazione della propria individualità.

Su ogni punta c'è un segno o un emblema, come un marchio di riconoscimento e di possesso. Adesso sul Torrione Costanza han messo il fascio, ma da vent'anni sul Casati c'è una specie di piramide con una stella in cima; sull'Angelina hanno infisso una croce; sull'Ago, Dones e Castelli —

i canottieri campioni d'Italia — issarono un remo; pure una croce a memoria d'un caduto in guerra fu posta sul Sigaro; sul bizzarrissimo Fungo un fanale da gas fa bella mostra di sé e tutti lo vedono e se lo additano passando sul sentiero della « direttissima ».

— Furono i « gasisti » a portarlo su quando fecero la via nuova sotto il cappello — spiega Fasana che ho incontrato al rifugio della S.E.M. Questo che mi parla è uno dei tipi più fattiivi dell'alpinismo lombardo, pel quale le montagne, dal Rosa alle Dolomiti, non hanno più segreti e che, inoltre, ha il buon senso di non affettare disprezzo come certuni verso la piccola cara nostra « Grignetta ». Vi fece le sue prime armi tanti anni fa, e vi riportò vittorie che non sono dimenticate.

Era trascorso da un pezzo il tempo dei primi esploratori della Grigna, il dottor Porta in testa a tutti. Questo discendente dal « poëtta ambrosiano » aveva veramente lo spirito del precursore, e fu il primo a riconoscere i versanti della montagna, salendola pel Canalone che ora porta il suo nome, scalando il primo dei Torrioni Magnaghi, percorrendo la cresta fra la Grigna Meridionale e quella Settentrionale. Ai primi del secolo si iniziò la seconda fase della scoperta, chiamamola così, alpinistica della Grigna. Si cominciò ad andare alla ricerca della difficoltà per se stessa secondo il concetto sportivo (veramente allora non usava questo nome che tuttora offende le orecchie dei tradizionalisti); e il dottor Casati percorse la Cresta Segantini, fece la prima traversata dei Torrioni Magnaghi; il tedesco Dorn scalò l'affilato spigolo cui fu dato il suo nome; Valsecchi cominciò a bazzicare da queste parti con le guide di Val Masino che arrampicavano a piedi nudi. Sono di quell'epoca le prime scalate dei Torrioni Casati, Rosalba, Cecilia.

Nella terza fase, chiusasi con lo scoppio della guerra, i problemi più difficili furono affrontati e vinti da giovani coraggiosi, a giorno delle grandi conquiste dello sport d'arrampicamento ottenute altrove e desiderosi di far guadagnare all'alpinismo lombardo il terreno perduto. In questo periodo si affermarono Andreoletti — futuro primo presidente dell'Associazione Nazionale Alpini, — il veneto Fanton, Prochowich, Gnesin, Spranger, Dones, Fasana di Milano, Ravasio e l'altro Castelli di Lecco; Carugati di Mandello Lario. Altre punte furono sverginare, nuove più difficili vie furono percorse sui fianchi di quelle già vinte. Nell'autunno del '14 partiti dal Piano dei Resinelli in un sol giorno Eugenio Fasana e il pittore Binaghi di Como salgono le tre cuspide di Val Tesa: Torre, Lancia e Fungo — questa per una via che non è più ripetuta. Un nuovo itinerario per giungere sulla vetta del Fungo fu poi scoperto da una cordata del Gruppo Audaci Scalatori o G.A.S. donde « gasisti ». Furono quelli che issarono il fanale.

Ma l'impresa che a quei tempi fece più rumore fu la conquista del Sigaro. Questo è un monolito alto novanta metri, della forma di sigaro avana, che si eleva nel mezzo del Canalone Porta, a fianco del Torrione Magnaghi. All'apparenza, impossibile scarlo. Si era nell'agosto del '15. Dones ci girò attorno una settimana, studiando le possibili vie di scalata. Quando ritenne di aver scoperto il fianco vulnerabile, l'attacò, con Fasana e Vassallo. Giunti a metà salita e ceduto il comando della cordata a Fasana, questi si trovò di fronte alle maggiori difficoltà. Ma non tremò.

Qualche metro sotto, quell'originale di Dones l'incoraggiava a modo suo. Siccome l'anno prima Fasana era stato l'unico superstite d'una catastrofe avvenuta sullo spigolo Dorn che si profila a pochi metri dal Sigaro, Dones gli di-



Lo spigolo Dorn e il Sigaro.

ceva: — Adesso i tuoi compagni vengono a tirarti pei piedi!

Lo scherzo era tutt'altro che confortante, ma gli uomini che vanno su per le rocce imparano presto a non essere pusillanimità. Fasana affrontò l'ultimo strapiombo, le dita incastrate in un piccolissimo appiglio, il corpo penzoloni nel vuoto; si sollevò di mezzo metro; agguantò un altro esilissimo appoggio; uno sforzo estremo, e pochi metri dopo fu in vetta, in tempo per accorgersi che la corda che doveva sostenerlo in caso di caduta era completamente sfilata e che egli aveva vinto il Sigaro senza essere legato! A quei tempi la tecnica dell'arrampicamento, all'apogeo in Trentino e in Cadore, era da noi pressochè sconosciuta. Si usavano corda e chiodi con molto empirismo, e l'assicurazione del capocordata era sovente più morale che effettiva. E' vero che dopo d'allora Fasana, Dones e tutti gli altri impararono a ben usare corda e moschettoni, ma il ricordo dello strapiombo superato in quelle condizioni, mi ha confidato il protagonista, gli fa tuttora sentire un non so che nella schiena.

Poi, cominciò il rush del dopoguerra. Le file degli arrampicatori s'infittirono, e una domenica furono contate fino a quaranta persone, quasi tutti studenti milanesi, che si esercitavano nella traversata dell'Angelina. Purtroppo, gli imprudenti e gli incapaci vengono anche da queste parti, e allora accadono le disgrazie. Fortunatamente, più frequenti sono gli episodi lieti, talvolta comici e spassosi cui danno luogo queste scalate. Ve li racconterò più tardi, quest'autunno forse, quando verremo a salutare la montagna prima che la ricopra la neve.

Adesso qui fa troppo caldo; corriamo verso le Alpi, più in alto. Arrivederci, Grignetta!



Una celebre guida del periodo classico dell'alpinismo: A. Burgener, di Saas. La solita tradizione ricorda Mummery come vincitore del Grépon, ma l'Inglese, effettivamente, seguiva non precedeva la guida Burgener in quella storica ascensione.

Lecture per alpinisti

LA GUIDA ALPINA di Louis Spiro.

Traduzione di Ademar Barbiellini-Amidei — prefazione di Camillo Giussani — Editrice la « Tecnografica » U. Tavecchi di Bergamo sotto gli auspici della Sezione di Bergamo del Club Alpino Italiano - pagine XVI, 200 - Lire 12.

Quest'opera è un quadro della formazione e del carattere della guida alpina secondo le vecchie concezioni classiche, quadro che l'autore abilmente ritrae considerando lo svolgersi della vita rude e semplice dei montanari. Egli comincia ad osservare il pastorello che trascorre le sue giornate sulle balze, e via via lo vede farsi ragazzo arduo e robusto, portatore e guida. Quindi segue la guida nella sua carriera, parlandoci degli onori e delle fortune come degli eroismi, delle fatiche e delle tragedie della sua vita.

Il libro è una veramente felice rappresentazione di caratteri, letterariamente fine, ricca di freschezza e di serenità. Dalla qualità professionale dell'autore ci si attenderebbe però un libro assai diverso, poiché, piuttosto che da una guida, esso sembra scritto da un bravo curato di montagna che conosce i suoi fedeli e gli consiglia affettuosamente. Ma si legge parimenti con piacere.

Come ambiente ed esempi l'autore — gui-

da svizzera diplomata — si riferisce esclusivamente alla Svizzera. Lo spirito e le concezioni alpinistiche di quest'opera sono quelle del secolo scorso, e rimane tanto lontano e tanto all'infuori dalla figura dei moderni grandi professionisti dell'arrampicamento — come ad esempio Piazz, Rossi, Fiechtl, Solleder, ecc. — quanto parlasse di navigatori anziché di scalatori.

Resta tuttavia al libro l'interesse di una bella presentazione ambientale e storica di caratteri, pervasa da una atmosfera mite ma sempre limpida e sincera, che dal punto di vista letterario è ben riuscita ed attraente.

L'iniziativa editoriale della « Tecnografica » va ampiamente lodata. Ci si deve augurare di veder presto seguire a questa traduzione varie altre, chè nel campo della letteratura alpina c'è assai di meglio.

L'USO DELLA CORDA

A cura della Casa dello Sport Merlet e Co di Bolzano è ora uscita l'edizione dell'opuscolo « Anwendung des Seils » edito dalla *Sektion Bayerland des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins* di Monaco di Baviera. Con tale pubblicazione la Casa Merlet e Co, ormai rinomata in tutta Italia per la sua specializzazione in materia di equipaggiamento alpinistico, ha esplicito una iniziativa che si deve prontamente riconoscere come felicissima.

Come è indicato dal titolo, l'opuscolo « Anwendung des Seiles », ossia letteralmente « uso della corda », è un compendio brevissimo delle norme fondamentali relative al buon impiego della corda ed in generale al procedere corretto della cordata tanto su roccia che su ghiaccio. Già prima della guerra in Germania questo lavoretto era pervenuto alla sesta edizione, raggiungendo una tiratura di decine di migliaia di copie. Nel dopoguerra esso si diffuse ulteriormente e nello stesso tempo andò via via migliorandosi attraverso successive edizioni. Così nel 1926 la *Sektion Bayerland* ne fece la tredicesima edizione, notevolmente rielaborata, comprendente ventidue paginette. E poi nel 1930 ne preparò la quattordicesima edizione, più ampia, con una trentina di pagine, in gran parte rifatta dai ben conosciuti alpinisti monachesi A. Ammon, W. Welzenbach e G. von Kraus, e con nuovi pregevoli schizzi dimostrativi di Jürgen Klein pure di Monaco.

L'edizione italiana ora ora apparsa col titolo « L'uso della corda », comprende naturalmente tutti i miglioramenti introdotti nelle ultime edizioni tedesche. Essa consta di quarantatre pagine di testo ed è illustrata da quarantacinque disegni. Questi,

assai chiari e di gusto moderno, sono tutti opera del dott. Erwin Merlet, come pure la indovinata e suggestiva copertina. La traduzione dal tedesco venne diligentemente eseguita dal noto alpinista F. Terschak di Cortina d'Ampezzo. La parte editoriale e tipografica è dovuta alla Casa Editrice J. F. Ammon di Bolzano, che già col suo volume « Dolomiti » — magnifica raccolta di finissime incisioni — ha dimostrato di saper portare i suoi lavori ad un grado di perfezione molto rilevante. Questa Casa ha dato al libretto « L'uso della Corda » una veste tipografica soddisfacente da tutti i punti di vista, tanto che l'edizione italiana si presenta più accurata ed elegante di quella tedesca attuale.

Le prime dodici pagine trattano della corda in generale e dei materiali speciali per roccia e ghiaccio, indicando pure i nodi preferibili nella pratica; seguono quindi diciassette pagine dedicate all'uso della corda su roccia, coi vari sistemi di assicurazione, di calata a corda doppia, di traversata e manovre relative; e infine nelle ultime quattordici pagine viene considerato l'impiego della corda su ghiaccio e neve, e vengono trattati i corrispondenti metodi di assicurazione e le operazioni di salvataggio nelle cadute nei crepacci.

Non è un manuale, ben si capisce, ma dal vasto e complesso argomento della tecnica alpina sono state sapientemente ricavate le istruzioni di maggior importanza ed utilità pratica per la grande massa degli alpinisti, esponendole in maniera concisa ma evidente anche agli inesperti. Tale il carattere specifico del libretto ed il suo pregio sostanziale. Pregio che in Italia, sia per la tendenza, purtroppo ancora molto diffusa, a gonfiare di retorica anche argomenti tecnici, risulta doppiamente considerevole.

Il volumetto ha dunque tutti i requisiti di originalità e di effettiva utilità per essere vivamente raccomandato agli alpinisti. I principianti dovrebbero studiarlo scrupolosamente basando su di esso con fiducia la loro esperienza, ed i già iniziati dovrebbero tenerlo come consigliere. Al materiale speciale per roccia e ghiaccio considerato in questa opera si potrebbe tuttavia aggiungere il semplicissimo apparecchio fabbricato dal Sixt di Monaco per l'autoassicurazione nella discesa a corda doppia, il migliore dei vari sistemi finora ideati, che ai principianti e nelle regioni di ghiaccio è constatato può recare molti servizi.

Il volumetto costa quattro lire, e si può acquistare nelle principali librerie ovvero direttamente dalla Casa dello Sport Merlet e Co - Bolzano, dietro pagamento anticipato.

DOMENICO RUDATIS



Lindi rifugi-alberghi si trovano sugli itinerari turistici delle Dolomiti occidentali: ecco qui sopra il Gardeccia presso il Catinaccio, e il Sella sotto la mole imponente del Sasso Lungo (foto Ghedina).



“Da rifugio a rifugio”

La collaborazione sincera e fattiva fra i due grandi Istituti nazionali, Club Alpino e Touring, ci dà il piacere di dare i suoi mirabili frutti anche nel campo delle pubblicazioni. Ecco uscito ora il secondo volume della speciale serie di guide intitolata: « Da rifugio a rifugio ». Mentre il primo si riferiva alla zona delle Alpi Venoste, Aurine, Breonie, questo secondo si riferisce a quella delle Dolomiti occidentali: Lagarie, Pale di S. Martino, Marmolada, gruppi del Sella, del Sassolungo, del Catinaccio, del Puezz e zone viciniori: 250 pagine, una carta, 12 schizzi, 72 fotografie, e che fotograficamente escursioni e traversate dal fondo delle valli ai rifugi, e « da rifugio a rifugio ».

Dirò dunque che questo genere di guide tende a combattere quello, che dopo l'indimenticabile volume del Cagna si usa chiamare « l'alpinismo ciabattone ». E mi spiego: l'Italiano, almeno fino a pochi anni fa, non sapeva fare il turista; particolarmente di quel turismo individuale, semplice e rustico, che è l'escursione a piedi, in montagna, alta e media montagna, fra i boschi, gli alti pascoli, i nevai ed i ghiacciai senza crepacci e senza difficoltà. Le categorie degli amatori dell'Alpe si riducevano a quella dei veri alpinisti, ed a quell'altra, a grande distanza, di quelli che l'Alpe contemplava dal terrazzo dell'albergo, o press'a poco. Quando questi ultimi pretendevano di scimmiettare i primi, senza alcuna nozione o preparazione di topografia, di senso del terreno, delle distanze, ecc., e preparavano una gita, te li vedevi partire in scarpe per il ghiaccio, carichi di roba inutile e privi di quella utile, a cominciare da un programma sensato.

Conseguenza: pernottamenti di fortuna, capitomboli, qualche disgrazia: maledizioni alla montagna. Questi erano (e ve ne sono ancora troppi) gli alpini ciabattone. Ma poichè (lo dicono, mi pare, anche i sacri testi), Dio non

Lasciare gli alberghi di fondo valle, donde l'Alpe è contemplata col canocchiale, salire verso i monti, fra i boschi, gli alti pascoli, i nevai e i ghiacciai senza crepacci e senza difficoltà... Due benemeriti sodalizi — il Touring Club e il Club Alpino — hanno pensato di facilitare questa magnifica forma di turismo alpinistico lanciando i volumetti « Da rifugio a rifugio » che sono un modello del genere. La pubblicazione del secondo volume della collana è recente, e suggerisce al nostro collaboratore una presentazione che più indovina non poteva essere. Chi non vorrà raccogliere l'invito, e mettersi fin d'ora a studiare un itinerario nel cuore delle suggestive Dolomiti?

vuole la morte del peccatore, ma che si conserva e viva, eccoti i massimi esponenti del turismo e dell'alpinismo, Touring e Club Alpino, che invece di mandare l'angelo colla spada fiammeggiante per allontanare gli indegni dalle porte del Paradiso, offrono loro ogni mezzo per imparare, bene ed utilmente, utilmente prima di tutto, e per esercitare il turismo alpinistico. Vengono così educando poco a poco una categoria intermedia fra le due estreme che indicavo poco fa, non aristocratica come l'alpinista vero e proprio, non stupida come il sedentario d'albergo; una categoria di gente che trova piacere a conoscere il proprio paese con metodo e con criterio, con sana fatica e con senso di poesia, su quel terreno ed in quella regione che è la più allettante e più varia, se pur più ampia e severa: la monta-

gna. Sono molti i decenni, attraverso i quali s'è venuto svolgendo questo programma. Sto per dire quasi che le due grandi istituzioni, nate con un loro proprio programma l'un dall'altra abbastanza lontano e diverso, si sono fatte poco a poco reciproche concessioni e quasi rinuncie, per giungere oggi ad una collaborazione sopra un terreno comune. Il Club Alpino acconsente a non occuparsi soltanto di scienze e di puro alpinismo, di geologia o di arrampicate: il Touring a sua volta acconsente a non parlare soltanto di strade e di alberghi: ne è venuta questa didascalia unica, che è la collana dei volumetti « Da rifugio a rifugio » destinata a servire, col massimo senso pratico, una vera folla di appassionati, quelli che per molte ragioni non sanno o non possono adattarsi né alle aristocratiche arrampicate che sono fini a sè stesse, né alle meteoriche visioni approssimative e febbrili dell'automobilista.

Questo secondo volume, come l'altro riuscitissimo, illustra itinerari che si svolgono quasi tutti per ridenti sentieri, su percorsi raramente interrotti da zone ghiacciate, seguiti da innumerevoli rifugi, a breve ora di distanza l'un l'altro, che sono veri alberghi dotati di tutte le desiderabili comodità. La zona dolomitica, ormai tanto familiare a quegli Italiani che la percorrono comodamente in fondo valle o la ammirano dagli infiniti alberghi ed alber-



Comitiva di Trentini al Rifugio Vaiollett, uno degli angoli più belli delle Dolomiti.

ghetti dei villaggi, ha delle bellezze meravigliose che per essere conosciute e gustate in pieno, occorre avvicinare: è un mondo incantato che deve essere penetrato nei suoi recessi più gelosi e non solo per il quadro d'insieme. Bisogna, per gustarlo, cacciarsi nelle gole deserte, fra le pareti strapiombanti, sostare ai bordi dei laghetti ricantucciati ai loro piedi, rassegnarsi talvolta a percorrerne gli immensi macereti e gli alti pascoli ondulati dal panorama senza confine, o filare per giornate intere per foreste che non finiscono mai, e chiudono ogni visuale, forzandoci a meditare nell'immenso silenzio.

Questa è la Dolomite. Avanti, signori turisti di buona fede: non c'è pericolo di sbagliar strada o di dormire all'addiaccio: non potete più fare l'eroe, studiare l'itinerario misterioso e cavarvi d'impaccio superbamente da soli emulando il « Pelle rossa sul sentiero

di guerra », impiantare venturosi bivacchi di fortuna e scoprire per i primi ignorate meraviglie. Ma in compenso gusterete senza preoccupazioni le mille del terreno e le ebbrezze degli sfondi luminosi assorbendo linfe di salute morale e fisica senza l'insidia dello strappazzo: ecco il rifugio: un piano, due piani, tre piani, camerette arieggiate, letti sul serio, sale da pranzo e vetrate aperte sugli orizzonti infiniti o sulla valletta romantica: buona cena, riposo: domani da capo. Brevi sono, nelle Dolomiti, gli itinerari da rifugio a rifugio: due, tre, quattr'ore. Una buona scarpa, (questo sì), il volumetto in tasca; un po' di sale in zucca, un po' di senso di soggezione per la montagna che va rispettata perchè è cosa sacra e da prender sul serio, e voi ricaverete dal vostro peregrinare alpino un rendimento completo di ricostruzione spirituale e nervosa, una rinnovata gioia di vivere, di conoscere, di raffinarsi il gusto estetico, di ritornare alla semplicità del vivere naturale dal quale l'uomo non dovrebbe dipartirsi mai.

Molti di voi, forse, un anno, due dopo, saranno in grado di seguire gli itinerari che il nostro libretto vi presenta ogni tanto in carattere minuto: traversate serie, ascensioni; ma allora avrete imparato a conoscere la montagna, a rispettarla, a tacer davanti ad essa e meditare, ed essa non vi farà brutti scherzi.

Addio, alpinisti ciabattoni!

ANNIBALE ANCONA



L'elicottero italiano dell'ing. d'Ascanio mentre batte il record di durata e d'altezza

AUTOGIRI ED ELICOTTERI

La soluzione del problema del volo meccanico avvenuto con la creazione degli aeroplani, ha dato all'umanità un altro magnifico strumento di civiltà ed uno spaventoso ordigno di guerra.

L'evoluzione del mezzo aereo è stata rapida ed ininterrotta; la guerra ha largamente contribuito ad accelerarne il ritmo, ed oggi l'uomo può spingersi sino alla velocità vertiginosa di circa 700 chilometri all'ora; elevarsi a quote che rasentano i 13 mila metri e librarsi con colossi capaci di trasportare oltre 100 persone, azionati da numerosi motori della potenza totale di più di 7000 cavalli di forza.

Nè sembra che i tecnici si ritengano paghi dei risultati raggiunti! Si pensa di raggiungere i 1000 chilometri di velocità, di solcare l'etere ad altezze aggiranti sui 15 o 20 mila metri, e di costruire formidabili incrociatori ae-

Con l'invenzione dell'aeroplano può dirsi compiutamente risolto il problema del volo? No evidentemente, che la mente insonne dell'uomo mai cessa dall'escogitare nuove forme e nuovi mezzi per rendersi padrone dello spazio e vagarvi con maggiore sicurezza. Ed ecco il problema dell'elicottero tornare a essere affrontato e, per quel che riguarda l'Italia, messo sulla via della definitiva soluzione.

dato ai popoli un'altra arma formidabile e possente, non potrà essere facilmente abbandonata.

Perchè ci si possa orientare verso altre forme di volo, è necessario che si prospetti una soluzione nuova che non sia solamente ricca di speranze e di promesse.

Orbene, sembra che la soluzione del problema del volo integrale abbia trovato il suo tenace realizzatore.

La via tentata con formidabili ricchezze di mezzi e non prodiga di successi incoraggianti negli altri paesi, in Italia oggi è percorsa con autorità da un inventore che ha profuso tesori di energia e di intelligenza per il raggiungimento di una prima prova persuasiva. Per questo è legittimo l'orgoglio degli Italiani, i quali attendono con serena e piena fiducia i perfezionamenti della invenzione che ha dato interesse in tutto il mondo.

rei armati di cannoni di medio calibro e dal ventre enorme in cui possano essere contenuti centinaia di armati.

Saranno dunque i perfezionamenti degli organi vari, dei motori, delle cellule, l'ampiamiento delle proporzioni, che determineranno l'evoluzione successiva dei mezzi aerei: la via battuta che ha decretato tanta gloria, tanti successi e tante ricchezze, che ha



«L'elicoplano dell'ing. Sarni esposto alla Fiera di Milano»

L'elicottero dell'ing. Corradino d'Ascanio ha effettuato le prime prove dinanzi a competenti ed a tecnici al campo d'aviazione di Ciampino, ed ha realizzato risultati che hanno permesso di battere alcuni records del mondo dei quali parleremo in seguito.

Che il problema dell'elicottero appassionasse tutto il mondo e che nella sua soluzione si vedesse la possibilità di un nuovo orientamento del volo meccanico, in modo da rispondere a questioni rimaste insolite, lo dimostra la continuità degli esperimenti fatti in Inghilterra ed in America, in Francia, in Germania, in Spagna, continuità che non può essere giustificata dal solo interesse sportivo.

L'Inghilterra in poco più di sei anni ha speso circa cinquanta milioni per cercare di conseguire risultati soddisfacenti con un tipo di elicottero Isacco. Le prime infelici prove non hanno fatto disarmare inventori, tecnici, e personalità del Governo e della Finanza; oggi stesso, nonostante la serie di delusioni, non si è abbandonata ancora la partita e con tenacia tutta particolare della razza, si continua a sperimentare nella speranza di risultati incoraggianti.

Negli Stati Uniti, la Curtiss Wright

Corporation, che tante benemerenze ha acquistato nel campo aeronautico, ha speso pur essa somme ingentissime per l'acquisto dei disegni, la costruzione e le prove di un elicottero speciale studiato nel 1926 dall'ingegnere aeronautico Maitland E. Blecker, senza per altro ottenere successi incoraggianti.

In Francia ed in Spagna non si sono contati i sacrifici per costruire ed sperimentare l'elicottero dovuto al dinamico e tenace ing. Pescara che trova sempre larghi aiuti e vasti consensi, nonostante il non troppo soddisfacente risultato della sua costruzione. In precedenza i circoli aeronautici e finanziari francesi si erano largamente occupati dall'elicottero « Perrin tipo 3 ».

Ed in verità la costruzione di un elicottero non è cosa semplice da realizzare, e la tenacia nella cura di giungere almeno ad una prima tappa sta a dimostrare chiaramente come i vantaggi che se ne potrebbero ritrarre possano compensare i sacrifici affrontati con tanta ostinazione.

L'elicottero ha una sua storia.

Muove i primi passi con quel mago di Leonardo da Vinci. Dinanzi alla mente di questo uomo si rimane pieni di ammirato e commosso stupore!

Da essa sono scaturiti progetti e creazioni che hanno anticipato di secoli le invenzioni più moderne. Ormai è noto che l'aeroplano ebbe in Leonardo colui che seppe indicarne le caratteristiche, come è noto che l'elicottero ebbe in lui il suo primo ideatore.

I disegni che si conservano stanno ad indicare quanto Leonardo fosse nel vero. La profonda umanità non permise a questo sublime uomo, di costruire macchine geniali; sapeva che gli uomini se ne sarebbero serviti non per generare armonia di pace e di lavoro, ma per combattersi più gagliardamente!

Dopo Leonardo passarono centinaia di anni prima che l'uomo pensasse ad uno strumento, ad una macchina più pesante dell'aria che lo sollevasse perpendicolarmente dal suolo e su di esso lo possesse pianamente.

Solamente verso il 1820 l'inglese Cayley disegnò e costruì un modello di elicottero che a stento riuscì a sollevarsi a breve altezza dal suolo.

La forza motrice di tale modello, come quella di tanti altri che furono costruiti su traccia di quelli esistenti, era fornita da elastici. Più che macchine erano dei giocattoli ingegnosi intorno ai quali però gli scienziati e i costruttori si raccolsero pensosi pronti a cogliere un motivo che facesse balenare il genio inventivo. Chi dette consistenza ed organicità agli studi e costruì una macchina vera e propria con la quale compì prove dimostrative indubie, fu il compianto ing. Forlanini dalla mente profonda e dalla genialità vivissima che doveva poi darci in materia di dirigibili la più geniale delle realizzazioni.

Infatti nel 1887, dopo sei anni di appassionato studio, ricerche ed esperienze, costruì un elicottero azionato da un imperfetto e pesante motore a vapore. Forlanini riuscì a farlo volare e a sollevarsi da terra di 13 metri, ed a discendere lentamente senza arrecare danni.

Ragioni che non ci è dato di esporre, non permisero all'ing. Forlanini di perfezionare la sua macchina, anche perchè egli fu tutto assorbito dalla soluzione di altri problemi, interessanti la navigazione aerea ed aerea; in tale campo il contributo apportato da questa magnifica tempra di scienziato, è stato di valore indiscutibile!

Dopo Forlanini, i tecnici di tutto il mondo hanno dedicato il loro tempo e la loro intelligenza al problema dell'elicottero, e più fortunato e più genia-

le di tutti si è affermato con la sua recente realizzazione l'ing. Corradino d'Ascanio, che durante dieci anni di studio, di lavoro e di difficoltà, ha potuto per fortuna contare nell'aiuto e nell'appoggio di un mecenate, il Gr. Uff. Pietro Troiano che additiamo al plauso degli Italiani ed un collaboratore prezioso per il pilotaggio nel maggiore dell'Aeronautica Marinello Nelli.

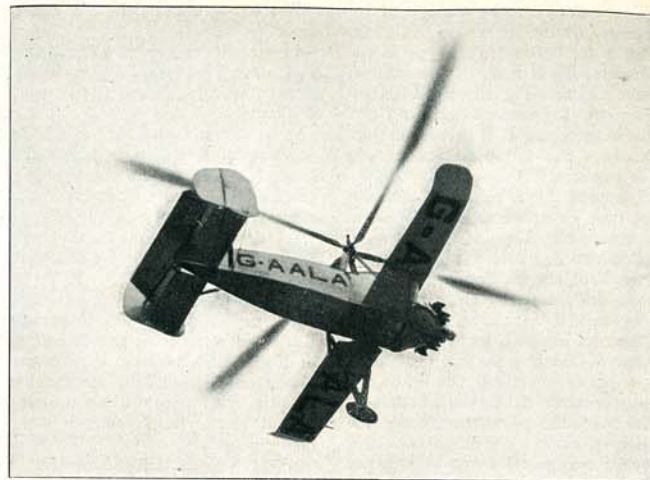
Una soluzione che chiameremo media del problema dell'elicottero è stata ottenuta con l'apparecchio che prende il nome di « autogiro ». Non da tutti è stata intesa la differenza fra questi due tipi di macchine volanti.

L'autogiro è un comune aeroplano a fusoliera, in genere a struttura monopiana, a cui è stato aggiunto un castello rigido composto di quattro montanti sovrastanti la fusoliera, che si congiungono alla sommità in un perno rotante su cuscinetti a sfere al quale sono collegate più pale. Queste pale formano come una vera e propria elica autogirante sotto l'impulso del moto di traslazione.

L'autogiro non si può sollevare perpendicolarmente e per attingere quota deve rullare come un comune apparecchio su un terreno sgombro di ostacoli e livellato. Poichè la superficie alare è ridotta, la rullata richiede più terreno. In volo l'autogiro si comporta come un apparecchio qualunque e solo quando si spegne il motore esso può scendere quasi a perpendicolo con una certa leggerezza per effetto delle pale rotanti che agiscono da freno.

L'autogiro La Cierva, dovuto allo studio dell'omonimo Ingegnere spagnolo, ha ottenuto successi veramente notevoli in ogni paese dove sono stati effettuati dei voli dimostrativi. Ma la sua creazione ha scarsi risultati pratici, in quanto se può per comodo, allorchè manca il motore, poter scendere in breve spazio, non è sempre possibile poter disporre di un aeroporto che abbia dimensioni che superino i 1000 metri e senza ostacoli d'intorno.

La scarsa superficie alare impone poi una fortissima riduzione di peso utile trasportabile. La caratteristica dell'elicottero invece è quella di poter ottenere il sostentamento in aria con la rotazione di una o più eliche ad asse verticale azionate da un comune motore di aviazione. Le esperienze fatte con l'elicottero servono ad integrare le caratteristiche di un aeroplano in quanto tendono a poter conferire a questo la possibilità di poter partire ed atterrare in brevissimo spazio, in quan-



L'autogiro La Cierva fotografato in una virata

to la macchina si solleva e discende lentamente a perpendicolo.

Tale fatto elimina di colpo la costruzione di necessarie spianate per l'atterraggio dei velivoli, così che da una terrazza, da un praticello, dal ponte di una nave, da un cortile ecc., una macchina potrà partire agevolmente con quei vantaggi che è inutile elencare.

L'attuale fase caratteristicamente sperimentale ed i progressi realizzati con l'elicottero, hanno un interesse squisitamente scientifico, suscettibile però di molteplici future applicazioni pratiche.

Prima di esporre sommariamente le caratteristiche dell'elicottero d'Ascanio accenniamo brevemente anche al tipo Pescara in quanto questi deteneva i records del mondo battuti oggi coll'elicottero italiano.

L'elicottero Pescara è costituito da una fusoliera, o meglio dallo scheletro metallico di essa, dalla quale s'innalza verticalmente un grosso albero porta-eliche a due manicotti indipendenti, ognuno dei quali è perno di una elica biplana a quattro pale dall'ampiezza di m. 4,50. Le due eliche girano in senso inverso e costituiscono l'organo essenziale dell'elicottero.

Ogni pala delle eliche, è costituita da una ossatura metallica ricoperta di tela: la stabilità delle pale è ancor più assicurata da tiranti di filo armonico che le collegano fra di loro.

Il motore — un Salmson da 45 HP.

— è posto a prua della fusoliera che termina con una piccola elica trattiva. A poppa vi sono i timoni di direzione e di profondità comuni a tutti i velivoli.

Si tratta, in definitiva, di un apparecchio ad ali rotanti che ricorda molto l'autogiro e che pesa circa 300 chilogrammi. Questo è l'ultimo tipo costruito dall'ing. Pescara che attende di compiere grandi prove. Il primo tipo costruito nel 1923 pesava 10 quintali, aveva un motore da 180 HP. e stabilì il 17 aprile 1924 ad Issy-les-Moulineaux il record del mondo di distanza con m. 736.

La costruzione dell'ing. d'Ascanio è originale ed il principio informatore è assolutamente nuovo. Si allontana completamente dai tipi di elicotteri sino ad ora costruiti, anche per quanto riguarda le caratteristiche di pilotaggio della macchina stessa. Dieci anni or sono l'ing. d'Ascanio iniziò i suoi studi ed esperienze per la costruzione del suo nuovo elicottero, costituito da una fusoliera sormontata da due grandi eliche rotanti in senso inverso. Le pale delle eliche costituite da piccoli aeroplani completi di coda e di timoni di profondità, sono articolate all'attacco e sono libere di assumere automaticamente l'incidenza fondamentale determinata dalla coda.

Con la manovra dei piccoli timoni di profondità si varia tale incidenza reagendo il comando di salita e di discesa dell'apparecchio. Questo sistema,

nel caso che il motore cessi di funzionare per qualunque motivo, ha la facoltà di far funzionare le eliche da paracadute. Per il moto di translazione, basta inclinare l'apparecchio dal lato verso cui si vuole dirigere; e ciò si ottiene raccorciando il passo della piccola elica che è disposta fra la coda e la fusoliera.

L'apparecchio D'Ascanio è monoposto, pesa circa 800 chili ed è munito di motore Fiat A. 50 da 85 H. P.

Condotta da maestro dal pilota maggiore Nelli che ha seguito la costruzione dell'elicottero con passione di competente e di studioso, l'elicottero italiano ha compiuti numerosi voli nel campo di Ciampino per la messa a punto e per le eventuali modifiche. Per essere accettato dal Governo l'apparecchio, partendo ed atterrando da uno stesso spazio di 15 metri di diametro, doveva mantenersi fermo in aria per un determinato tempo ad un'altezza minima di 4 metri. I termini sono stati larghissimamente superati con vivissima soddisfazione dell'inventore, del pilota e dei presenti alle prove.

L'apparecchio ha compiuto poi le seguenti prove che dicono inequivocabilmente la bontà della sua concezione:

un circuito chiuso di un chilometro formato da 4 lati di differente lunghezza (dimostrando così la sua piena dirigibilità);

ha battuto il record mondiale in linea retta percorrendo da una estremità all'altra del campo 1017 metri;

ha battuto il record di durata in volo rimanendo in aria 8'45";

ha battuto il record del mondo di altezza, raggiungendo la quota di 18 metri.

Risultati degni della maggiore attenzione e ribaditi da altri voli dimostrativi fatti nell'interno del grande hangar dei dirigibili di Ciampino. Il pilota per dimostrare la stabilità dell'apparecchio ha anche abbandonato a più riprese i comandi senza che l'equilibrio fosse compromesso.

I voli eseguiti dall'elicottero d'Ascanio, non hanno avuto altra pretesa che quella di dimostrare che la strada battuta è la buona.

Il costruttore che ha visto affinare premiato la tenacia della sua condotta e la genialità della sua invenzione, ha in costruzione un altro esemplare, il

quale, giovandosi del prezioso corredo di esperienza raccolto, sarà in grado di fare voli dimostrativi di più vaste proporzioni e di indiscusso valore pratico.

In fine, alla Fiera di Milano, nel Salone dell'Aeronautica è stato esposto un modello di «Elicoplano». Coloro che lo hanno guardato con un senso di curiosità un po' burlesca, non dovrebbero meravigliarsi se domani tale gingillo mostrasse quelle doti non apparenti ma sostanziali che possano far compiere un passo di più verso la soluzione del volo integrale.

E mentre plaudiamo all'Ing. d'Ascanio per il suo successo veramente d'eccezione, ci auguriamo che nel campo del valore pratico le prove del nuovo modello con cui trasporterà un carico utile, gli decretino un più clamoroso trionfo certo.

Si dovrà ancora una volta ad un genio italiano, una pagina luminosa del progresso dei mezzi meccanici, cui sono dischiusi nuovi orizzonti.

L'anno che volge vedrà tentativi molto seri compiuti con elicotteri e non è difficile che i limiti records raggiunti vengano oltrepassati in modo insperato.

LUIGI CONTINI

... per i pronti recuperi
si beve il ...



CREAZ. MOMI
TORINO

**RABBARBARO
ZUCCA**

VIA FARINI 4 MILANO



Ecco: io non avevo mai volato e francamente (Arturo Ferrarin mi perdoni) non sentivo nessun desiderio di provarne il brivido. Proprio nessuno. Io ero — fino a ieri — un pedone infelice, miopre per giunta e null'altro. Passavo l'esistenza a saltellare coraggiosamente fra i tranvai, gli autobus e i taxi, ero allenato ai balzi del canguro, al vocabolario forte dei conducenti, ma, ripeto, una coscienza aeronautica non me la sentivo affatto.

Invece ieri quando sono sbucato dalla cabina a Talliedo, subito dopo il trasvolatore dell'Atlantico, stringendo in pugno l'autografo carpito (carpito, non è vero Comandante?) a mille metri d'altezza, nel cielo di Casale, tra il fragore dei motori e il sorriso luminoso di due belle, e bionde aviatrici, ho rotato sul mio asse, mi sono rigirato commosso e pentito verso il buon drago alato, non più ruggente, placido, e davanti a lui ho fatto solenne ammenda dei pavidi interrogativi che m'ero posto alla partenza.

Poi ho cantato in versi alati l'elogio della rapidità. Oh tu, piccola moglie casalinga non c'eri, tu «dovrai dir sospirando: Io non c'erol» quando, congedato dal Comandante Ferrarin con una missione per Sua Eccellenza, io, semplice pallido eroico pedone, mi son diretto come se andassi all'assalto verso il bar Vittorio Emanuele; ancora un po' stordito dalla voce dei motori, ma fiero, marziale al pari di Artabano re dei Parti.

Non c'eri, peccato!... Pantaloni color tortora impeccabili, cappello gettato indietro alla brava, macchina fotografica a tracolla (quella che tu sai, quella che ha fatto ventimila chilometri di mare con me, ma che non so adoperare, che tengo solo per la linea...) Parola! non mi avresti riconosciuto; ero un altro, più giovane, più bello...

— A Milano tornerò in bicicletta, a dorso di mulo, a piedi tornerò; tornerò magari in motoscafo, ma in treno accelerato non passerò altre ore di purgatorio. Ah no, vaddio!... Con una mano aperta sul petto avevo fatto il giorno prima la mia solenne dichiarazione agli amici convenuti alla stazione centrale di Torino e uno di questi, un giovane pilota dell'Aviolinea, s'era offerto sorridendo di riportarmi a volo in Lombardia.

Beh! tu non lo crederai Anna, nessuno potrebbe crederlo, eppure ho accettato. Tecoppa no, ma io sì; io ho

accettato! C'era in gioco la mia dignità di globe-trotter, c'era qualche signora presente; declinare l'invito sarebbe stata una pessima dimostrazione di coraggio.

Più tardi, nella mia stanza d'albergo, superata qualche oscillazione intima, mi sono modestamente paragonato a Muzio Scevola, ad Attilio Regolo, poi ho buttato giù (così senza averne l'aria) un testamento spirituale, quattro paginette di roba — di quell'altro non era il caso di parlare, perché l'altro purtroppo è un pleonaso — poi ho dormito come il gran Condè.

Il giorno dopo alle 13, bardato come ho detto, facevo la mia trionfale apparizione sul Campo di Mirafiori.

Il Comandante Castagneris davanti all'apparecchio che un quarto d'ora più tardi mi avrebbe portato verso la metropoli lombarda, mi parlò di problemi tecnici, dell'Aerocentro, della necessità di una propaganda aviatoria sempre più intensa. «Voglio bene ai giornalisti — concluse — ma bisogna che i giornalisti ci aiutino a convincere questo benedetto pubblico italiano che l'Aeromobile è un mezzo ormai più sicuro dell'auto e della ferrovia sulle quali ha inoltre l'immenso vantaggio della velocità».

Io ascoltavo l'amico valoroso e cortese, gli promettevo un articolo monstre, sonoro e cantato, ma mentalmente rivolgevo al velivolo la vaneggiante preghiera: «Mostro nobile, mostro alato, ti affido la mia preziosa esistenza... L'Europa impaziente attende il mio nuovo volume di storia... Cigno fedele, guardami. Il tuo novello Lohengrin, è pallido e chiomato...».

Ma il trimotore a sentirsi chiamar mostro e cigno ha avuto un improvviso giramento di eliche, si è seccato...

E qui, piccola moglie casalinga, smetti di sferzuzzare, deponi la calza, posa il gomito, levati in piedi!

La solennità degli eventi esige da te un atteggiamento reverente, pensoso e a me narratore impone l'imperativo del presente storico.

Salgo nella cabinetta lunga e graziosa, cerco di essere disinvolto, mi siedo nella mia poltroncina. Dopo di me entra un giovane che, così a occhio croce, deve avere al suo attivo tanti chilometri di volo quanti ne ho io. E' impacciato e pallido. Mi rivolge la parola con un timido sorriso: «Le migliori speranze all'altra riva...». Io lo gratifico di un'occhiata sdegnosa che vorrebbe significare: «Ragazzo, proprio a me lo vieni a raccontare!...» ma il poetico fanciullo pascogliano nascosto nel mio subcosciente

è del parere di Trilussa: « Fortunato è quell'omo che ci arriva... ».

Entra un signore gallonato che si va a ficcare in un angolo davanti a certi apparecchi misteriosi e si mette in testa una cuffia. Entra un altro signore tranquillo che mi ispira fiducia e mi dice il suo nome: Terzi, Comandante dell'Aeromobile. E' grasso tranquillo e gentile.

Entrano (toh!...) due signorine sorridenti che si mettono subito a leggere come se si trovassero nella hall di un albergo. Chi saranno?... Ultimo arriva un giovanotto alto serio abbronzato. Il signore grasso mi si china all'orecchio e mi sussurra: — Ferrarin!

Comprendi tu, Anna, ombra di una moglie bella, il dramma, il pandemonio orchestrale che s'è scatenato allora nel mio petto magnanimo?...

I motori urlano, urlano disperatamente, l'eliche non si vedono più; l'apparecchio sussulta, vibra tutto, s'avventa sul prato, si solleva.

La terra s'allontana. Sono in volo.

La prima constatazione mi dà un intimo compiacimento; non ho paura. Niente. Mi sento un aquilotto; l'aria è il mio naturale elemento. Provo a saggiare il mio coraggio e mi chiedo: « Se per esempio adesso si spaccasse un'ala, una di queste ali gialle, enormi che non mi sembrano eccessivamente robuste... non sarebbe piacevole, ne convengo, ma ci vorrebbe pazienza. Se per caso invece si sfondasse il pavimento proprio qui al mio posto e io andassi giù come un salame... anche se Ferrarin se ne dovesse accorgere, difficilmente tornerebbe indietro a raccattarmi... Il paracadute ce lo doveva dare, mondo pirolino, o almeno un ombrello, un ombrellone solido, robusto! Ecco, io mi vedo in caso d'incidente, aprire la porta della cabina subito, aprirvi anche il mio ombrello e — tanti saluti a tutti — me ne andrei per l'etere senza tanti complimenti. Potrei finire, è vero, sulla punta di un campanile, ma quale monito per le nuove generazioni!...

Non ho paura. Ne sono sicuro anche perchè la mano scrivendo non mi trema. Sorrido pensando agli amici che avevano osato mettere in dubbio la mia partenza. Quando esco da questa scatola li voglio massacrare di termini tecnici. Ormai, grazie ai Comandanti, ne sono imbottito sino al collo.

Guardo fuori. Mi chiedo se siamo fermi, librati nel l'azzurro, tra due cortine di nubi bianche sfilacciate sotto il

sole biondo; non ho la percezione della velocità; per superare una mattonella e una riga giallastra — una casa e un fiume — occorre un secolo. L'apparecchio suggerisce l'idea di una rombante perforatrice che penetri faticosamente lo spazio.

E filiamo a centosessanta!

Tutto sommato poi la terra, guardata dall'alto, si riduce a ben poco; rettangoli verdi, gialli, color cioccolata, mattoncini rossocupi, righe bianche dritte saettanti... sarebbe una grave disillusione per un Arcade. Ma qui non c'è posto per i pifferi e le pecorine, qui occorre il casco d'alluminio.

Osservo con aria d'intenditore (come fanno gli altri) il brivido benedetto di certe mollette febbrili che incoronano il fuso dell'elica.

Sotto il tubo pende immobile la grossa ruota gomma-ta che un parafango, un rudimento ridicolo di parafango, un paradosso (a mille metri) di parafango, sovrasta come una linguetta epilettica.

Il fragore regolare dei motori domina il volo. Centosessanta! Io penso all'accelerato... « L'accelerato non mi stropiccia più! » e ghigno come una maschera di Tespi.

Attento! Il Trasvolatore che da quando siamo partiti se ne stava di fuori accanto ai piloti, è rientrato. Parla all'orecchio di una signorina. Io ho l'intuizione balenante, fulminea del genio napoleonico. Mi curvo verso l'altra gentile aviatrice e le chiedo:

— Perdoni, mi dica, lei crede che se gli rivolgo la parola, Ferrarin mi butterà giù dall'apparecchio?

La signorina sorride e accenna di no col capo biondo.

E allora avanti!... in pugno la stilografica e carnet, mi alzo.

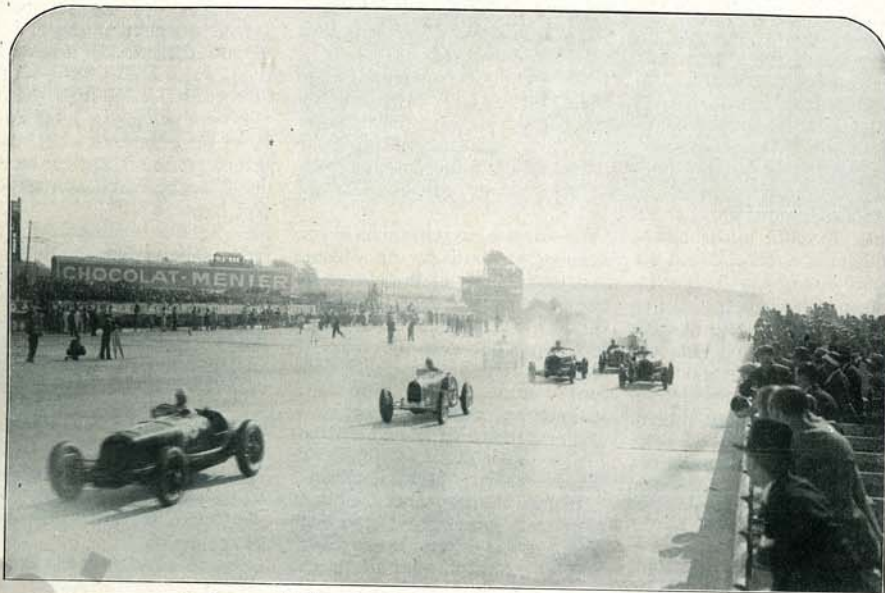
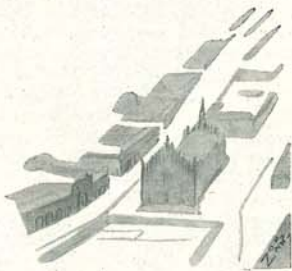
— Comandante... due righe, la firma, io sono il pedone volante!

Nella confusione ho fatto anche la rima... Ferrarin mi guarda, capisce a volo (come potrebbe fare diversamente?) e scrive: « Nel cielo di Casale, con l'amico... » Io mi aggrappo al Signor Terzi, sto per svenire. Il dramma, il pandemonio orchestrale vince in me il rombo dei motori.

Milano! Possibile?... eppure sono appena le due e un quarto; anche il tempo ha volato con noi.

L'apparecchio rallenta, il buon drago è stanco, scende a cerchi lenti verso il campo, rasenta il prato verde, lo sfiora, vi si abbandona correndo molleggiando. S'arresta.

ANGELO ZANOLI



La partenza del Gran Premio di Francia all'autodromo di Montlhéry.

VITTORIE ED AFFERMAZIONI ITALIANE ALL'ESTERO

Con il Reale Premio Roma, disputatosi nella prima domenica di giugno sulla nuova pista del Littorio a Roma, si è chiusa la prima serie delle grandi corse automobilistiche italiane nelle quali le macchine nostre hanno finito per imporsi dopo essere state battute all'inizio della stagione. Ma gli esponenti maggiori dello sport automobilistico italiano non hanno iniziato alcun periodo di riposo in attesa di riprendere la loro attività nel mese di agosto con la Coppa Ciano sul circuito del Montenero. Perchè hanno trasportato le loro tende oltre confine onde

partecipare alle maggiori competizioni straniere che hanno raccolto gli assi più famosi e le macchine migliori prodotte dalle più quotate industrie specializzate d'Europa. Sono andati insomma, con quell'ardimento, conforme alle nostre più gloriose tradizioni, che provano da una coscienza fiducia nei propri mezzi, ad affrontare gli avversari più temibili e più valorosi in casa loro, sui campi di gara che sono loro familiari, onde dimostrare anche ai pubblici di oltre Alpi e di oltre Manica l'eccellenza della nostra costruzione.

E se la fortuna non sempre li

ha assistiti, complessivamente hanno conseguito lo scopo più che onorevolmente. Vincendo spesso e perdendo, la sola volta in cui sono stati battuti, in modo tale da apparire, non a noi soltanto, ma anche agli avversari, ben degni dei vincitori.

Ecco infatti i risultati realizzati: a Dublino il Gran Premio d'Irlanda è stato vinto da Birkin su « Alfa Romeo », seguito da Campari su « Maserati », mentre lord Howe su « Maserati » si classificava quarto (ed è lusinghiera questa predilezione di ottimi corridori-gentlemen stranieri per le nostre vetture); a Le Mans, nella più classica delle « 24 ore » che si disputino in Europa, Birkin-Howe su « Alfa Romeo » sono finiti primi staccando di oltre 100 chilometri gli inseguitori; a Parigi, sull'autodromo di

Monthlèry, nel Gran Premio di Francia valevole per il Campionato Internazionale, le vetture italiane hanno occupato i seguenti posti di classifica: secondo con Campari-Borzacchini su « Alfa Romeo », terzo con Biondetti-Parenti su « Maserati », quarto con Birkin-Eyston su « Maserati », sesto con Minoia-Zehender su « Alfa Romeo », ottavo con Dreyfus-Gheri su « Maserati », decimo con Pesato-Felix su « Alfa Romeo », undecimo con Nuvolari-Minozzi su « Alfa Romeo ».

Il bilancio è dunque più che soddisfacente. Avrebbe anche potuto essere migliore, e macchine ed uomini hanno dimostrato di saper fare di più, ove non fossero stati ostacolati da un complesso di difficoltà più o meno banali, ma comunque estranee al loro valore.

Non dobbiamo però eccessivamente lamentarci. Quanto è avvenuto costituirà un prezioso insegnamento che ci sarà di guida per l'avvenire, anche prossimo. Chè il Gran Premio del Belgio si disputerà il 12 luglio.

Il Gran Premio d'Irlanda.

Il Gran Premio d'Irlanda si è disputato il 6 giugno (il giorno prima del Reale Premio Roma) sul circuito del Phaenix Park di Dublino, che misura quasi sette chilometri, da ripetersi 70 volte per un totale di 483 chilometri, costituito da un rettilineo di circa tre chilometri e da quattro chilometri di strade ad andamento tortuoso e non prive di dislivelli.

La partecipazione dell'industria

italiana era limitata a Campari, che guidava una « Maserati » 2500 cmc. affidatagli dalla rappresentanza inglese della casa bolognese, a Birkin, che pilotava una « Alfa Romeo » otto cilindri di sua proprietà, e ad Eyston, al volante di un'altra « Maserati » 2500 cmc. della rappresentanza inglese.

Gli avversari non erano molto numerosi, ma comprendevano veloci vetture di case valorosissime: Talbot, Invicta, Mercedes e Austro Daimler. Tutte di cilindrata notevolmente maggiore di quella delle nostre.

La corsa è stata difficile specie nella prima parte per un violento acquazzone che si era scatenato e che ha non poco ostacolato i concorrenti, anche perchè le strade bagnate impedirono ai più veloci di sfruttare tutte le possibilità delle loro vetture. Ma non appena il maltempo si calmò le macchine italiane presero decisamente il comando dimostrando una indiscutibile superiorità su tutte le altre.

Il più veloce apparve Campari, ma a metà corsa circa il buon « negher » ebbe l'infortunio che gli impedì di conquistare la vittoria che ha dimostrato di meritare. Colpito da un sasso in un occhio dovette prima rallentare e poi fermarsi per la medicazione facendosi sostituire per alcuni giri da Ramponi. Quando riprese il volante aveva già perduto tanto terreno sull'Alfa Romeo di Birkin che la sua audacia e la sua abilità non valsero a riguadagnare del tutto.

Solo la « Talbot » tre litri di Lewis riuscì ad incunearsi nel ter-

zetto delle macchine italiane assicurandosi il secondo posto. Ma furono « Alfa Romeo » e « Maserati » a dominare il campo imponendosi per maggior velocità e per migliore tenuta allo sforzo.

Per quanto si possa discutere l'aspettativa del circuito che ci è stato dipinto dai cronisti locali con le tinte più fosche. Perchè i 143 all'ora realizzati sui quasi 500 chilometri del percorso e i 148 circa di Howe su « Maserati » nel suo giro record fanno credere che le strade del Phaenix Parck non siano poi così brutte.

Comunque le creazioni dell'industria italiana hanno nettamente trionfato. E questo è ciò che soprattutto interessa poichè inoltre la partecipazione delle vetture nostre non aveva carattere ufficiale, cioè non si è trattato di partecipazione diretta delle case, ma di iniziative private.

Le 24 ore di Le Mans.

La « campagna » all'estero delle vetture italiane, iniziata così brillantemente in Inghilterra, non doveva però trovare tutte rose sul suo cammino.

A Le Mans, per quella importante « 24 ore » alla quale si era iscritta ufficialmente l'« Alfa Romeo », i nostri rappresentanti ebbero i primi contrattempi. Di genere completamente diverso, ma tali da richiamare alla mente le difficoltà che nel 1927 incontrarono Minoia e Morandi a far riconoscere la bella vittoria conquistata con la « O. M. ». Difficoltà alle quali è da ascrivere in buona parte l'assenza degli Italiani dalla grande competizione in questi ultimi tre anni.

A Le Mans, come è noto, si è dovuto usare un carburante tipo, fornito dagli organizzatori, composto del 70 per cento in peso di benzina e del 30 per cento di benzolo. Con una simile miscela le « Alfa » compirono felicemente il viaggio su via ordinaria da Milano a Le Mans. Ma quando in allenamento incominciarono a usare la miscela « ufficiale », i motori incominciarono a non funzionare più regolarmente e ad accusare inconvenienti gravi.

Cosicchè i dirigenti della casa ritennero di dover ritirare una delle tre vetture iscritte e di scendere in campo con quella di Birkin e Howe che, avendo un rapporto di compressione minore delle altre, dimostrava di accettare senza gravi inconvenienti la miscela ufficiale, e quella di Marinoni e Zehender, decisi a tentare la sorte.

La semi-rinuncia è stata dolorosa perchè gli avversari erano tali da stimolare ad affrontare in pieno la battaglia. C'erano infatti « Bugatti » con tre delle nuove « cinque litri » con compressore, « Mercedes » con la ben nota sei cilindri di sette litri, e « Talbot » con le tre litri che erano state già battute a Dublino.

La lotta fu ardente nelle prime ore di corsa fino a che non scomparvero le « Bugatti » vittime di ripetuti scoppi di gomme, uno dei quali provocò un grave incidente alla vettura di Rost che finì fra il pubblico uccidendo uno spettatore e ferendone due. Cosicchè il costruttore italo-francese, onde evitare altre disgrazie, ritirò tutta la squadra.

Da allora le due « Alfa Romeo » ebbero via libera chè la « Mercedes » di Iwanowski-Stoffel, pur difendendosi energicamente, non poteva che perdere progressivamente terreno. Durante la notte poi Zehender guastava irrimediabilmente la sua vettura uscendo di strada e andando a cozzare contro una palizzata.

Ma bastò la macchina di Howe e Birkin a dar la vittoria all'« Alfa Romeo » vittoria che non può essere affatto sminuita per il fatto che l'avversario più temibile, cioè Bugatti, sia stato messo fuori gara a causa di incidenti estranei al valore meccanico e costruttivo delle vetture.

Perchè il più bello e il più convincente degli elogi per l'Alfa Romeo lo fanno i quasi 126 chilometri all'ora mantenuti ininterrottamente per 24 ore, battendo di un centinaio di chilometri il record della corsa stabilito l'anno prima con una grossa « Bentley » e il record del mondo dei tremila chilometri



Chiron e Varzi dopo la vittoria.

su strada. Il circuito permanente di Le Mans infatti non è una pista, ma è costituito di strade, sia pure opportunamente sistemate, aperte quotidianamente al normale traffico.

Ancora una volta dunque questa otto cilindri, che nelle sue prime poco felici esibizioni aveva generato tanti dubbi e suscitato tante apprensioni, ha dimostrato quanto elevate siano le sue doti, così da farne una vettura eccezionale.

Il G. P. di Francia.

Una disillusione ci è costato invece il Gran Premio di Francia disputatosi il 21 giugno, con la nota formula delle 10 ore, sul circuito stradale dell'autodromo di Monthlèry. Un circuito molto difficile le cui caratteristiche forse non erano state considerate e valutate adeguatamente dai tecnici dell'« Alfa Romeo » e anche da Alfieri Maserati. Benchè quest'ultimo possa essere giustificato dalla scarsa preparazione compiuta per il ritardato arrivo delle macchine a Parigi.

E' stata una disillusione grave specialmente per coloro i quali non avevano tenuto conto delle circostanze che attenuavano la portata delle sconfitte di « Bugatti » a Monza e Le Mans, dovute in buona parte alle gomme che non erano le più adatte per le velocità che oggi si possono realizzare. E tutti costoro quindi non furono in grado di comprendere come, cambiata la marca di gomme, le vet-

ture francesi non fossero da considerarsi *a priori* battute perchè dovevano essere giudicate non sulla base dei risultati del Gran Premio d'Italia e nemmeno forse di quelli della Targa Florio (per quanto anche in Sicilia Varzi sia stato battuto soprattutto da una sua imprevidenza). Ma piuttosto su quelli di Alessandria, se non di Tunisi e di Montecarlo.

Così quella che nelle generali previsioni doveva essere una grande vittoria si è risolta in una sconfitta, più che onorevole, ma non perciò meno amara. Anzi più amara in quanto si ha un po' tutti la sensazione che avrebbe potuto essere evitata con una preparazione più avveduta e, chissà, con una più esatta valutazione delle forze dell'avversario. Ma la fiducia eccessiva gioca sempre qualche scherzo di cattivo genere.

E' noto che la corsa è stata decisa dai freni che sul circuito di Monthlèry sono sottoposti a sforzi considerevoli, maggiormente sentiti da quelli delle vetture italiane anche per lo stile di guida dei loro guidatori basato più sull'impeto e sull'audacia. Tale nostra inferiorità è stata accentuata dalla saggia previdenza dei tecnici della « Bugatti » che già da tempo avevano provveduto a mettersi al riparo da ogni inconveniente del genere creando un geniale sistema di attacco dei ceppi (già sperimentato alla Targa Florio) a mezzo del quale i ceppi possono essere



Durante il G. P. di Francia.

sostituiti su tutte e quattro le ruote in circa un minuto. Ciò che fu fatto a metà corsa per tutte le « Bugatti » della casa.

Così svantaggiati, abbiamo dovuto accontentarci di difenderci, sia pure con energia, grazie ai nostri piloti che si sono prodigati con slancio appassionato, arrischiando anche oltre il necessario come ha fatto Nuvolari che ha stroncato la sua corsa in un incidente di strada.

Ma gli altri, che si afferma fossero lievemente più veloci (il record del giro l'ha però conquistato Fagioli su « Maserati ») hanno potuto comandare a loro piacimento la prova, prendendosi anche il lusso di rallentare verso la fine, per misura precauzionale.

Sarebbe ad ogni modo ingiusto mettere in dubbio la regolarità della vittoria francese (alla quale ha efficacemente contribuito il nostro Varzi che alla difesa dei colori stranieri è stato spinto da un complesso di circostanze più che dalla propria volontà) che è stata meritatissima. Perché, lo si è detto tante volte, anche la severa preparazione è fattore determinante di successo ed è elemento di merito. Tanto più che la vettura vittoriosa ha marciato ininterrottamente senza dare la minima noia ed è finita velocissima a dimostrare la sua piena efficienza.

Ci si può consolare (relativamente perché quello che conta è il primo posto di classifica) osservando che le nostre Case hanno portato all'arrivo un maggior numero di vetture.

Ma lo sapevamo anche prima che la resistenza meccanica delle vetture italiane è tale da non temer i collaudi più aspri e più prolungati. Era già stato constatato in più di una occasione. Quella che si voleva era la vittoria. E questa è mancata.

Non si può certo dire, dopo lo ammaestramento del Gran Premio di Francia, che ci è costato piuttosto caro, che le corse non servano a nulla oramai e che l'automobile possa oggi considerarsi un organismo pressoché perfetto. Ci si

è accorti invece che le corse insegnano sempre qualche cosa di utile e che nell'automobile manchevolezze se ne possono sempre riscontrare.

Una gara decisiva fra le due case, italiana e francese, le cui vetture si sono soverchiate a vicenda a Monza e a Monthéry sicché sarebbe azzardato parlare di una reale e sensibile superiorità dell'una sull'altra, l'avremo nel Gran Premio del Belgio (l'ultimo della formula delle 10 ore) che si disputerà sul circuito di Francorchamps presso Spa il 12 luglio. Prima quindi che queste note vedano la luce.

Auguriamoci che nessun elemento estraneo alle qualità meccaniche e costruttive delle vetture intervenga a turbare la regolarità della contesa che si presenta delle più appassionante. Anche se ai fini del Campionato internazionale, per il quale erano valide le tre « 10 ore », Campari, primo a Monza e secondo a Monthéry, possa fin da ora considerarsi il vincitore. Gli basterà mantenersi sulla difensiva a Spa per assicurarsi i punti necessario a classificarsi primo.

Ma più che il Campionato internazionale dei guidatori (che è dotato di qualche centinaio di migliaia di franchi di premi) è la lotta tecnica e industriale che costituisce il motivo dominante d'interesse della competizione. E a tale riguardo è peccato che « Maserati » non sia della partita a Spa avendo optato per il Gran Premio di Germania che avrà luogo una settimana dopo. Perché le sue vetture hanno dimostrato in Francia, nonostante la sommaria preparazione, di poter tenere più che degnamente il loro posto e di essere in grado, su un percorso meno accidentato di quello di Monthléry, di fare da terzo incomodo fra i due rivali.

Superfluo crediamo esprimere a mo' di conclusione, la più viva speranza che la « campagna » straniera si chiuda trionfalmente per le macchine italiane.

RUGGERO TITO ZANETTI



Ernesto Maserati si disseta dopo la vittoria.

MASERATI nel Reale Premio Roma

Più d'uno erano i motivi determinanti l'interesse con il quale si attendeva quest'anno la settima edizione del Reale Premio Roma automobilistico che l'A. C. di Roma ha fatto svolgere il 7 giugno. Quelli di carattere sportivo erano dovuti alla partecipazione di alcuni degli attuali migliori campioni del volante quali Varzi, Nuvolari, Fagioli, Ernesto Maserati, il francese Dreyfus, Minozzi, Biondetti, il belga Scaron e qualche altro. Quelli d'ordine tecnico erano costituiti in gran parte dal confronto « Bugatti »-« Maserati » i cui precedenti, di Tunisi, di Montecarlo e di Alessandria, con risultati favorevoli alla vettura francese, non erano stati dei più convincenti.

Ed infine c'era un motivo tecnico e sportivo nello stesso tempo dato dal terreno di gara. Il quale è stato quell'autodromo del Littorio che due settimane prima il Duce aveva solennemente quanto semplicemente inaugurato, e che la domenica antecedente

era stato tenuto a battesimo dalla corsa motociclistica.

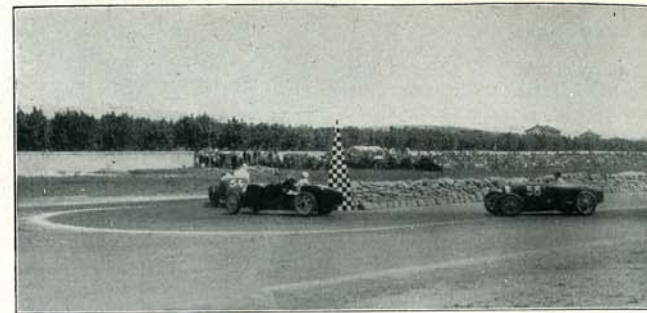
Il collaudo non poteva essere complessivamente più felice benché la nuova pista tracciata attorno all'aeroporto del Littorio sia risultata meno facile di quanto si credesse. Non tanto per la curva a forcella, resa ormai famosa con la qualifica di curva della ripresa, la quale obbligando i concorrenti quasi a fermarsi non può essere affatto pericolosa e serve magnificamente a mettere in luce le doti di stabilità, frenata ed accelerazione, nonché l'abilità dei guidatori. Quanto per la curva sopraelevata che teoricamente dovrebbe permettere velocità di 250 chilometri all'ora, ma che praticamente non consente si tocchino i 200 all'ora a causa dei non perfetti raccordi e del suo breve sviluppo.

Poco male del resto dato che questa pista, complessivamente, a nostro parere, indovinatissima, benché non abbia che quattro chilometri di sviluppo è stata costruita con concetti del tutto diversi, se non proprio contrastanti, da quelli che presiedono alla costruzione dei famosi « catini » d'oltre Atlantico sui quali per ben figurare non si richiedono che audacia di corridori e potenza di motori.

Qui invece, pur proponendosi che tutto il tracciato sia visibile dalle tribune si è il pubblico possa seguire metro per metro la corsa, si sono anche volute creare delle difficoltà sia per i piloti che per i mezzi meccanici, le quali servano a dare una più accentuata consistenza tecnica e sportiva alle competizioni. Non c'è quindi da formalizzarsi se alle altre difficoltà si aggiunga anche quella della curva sopraelevata.

Ciò non toglie intanto che nella prima esibizione compiutavi dai « bolidi » capaci dei 200 e più all'ora si siano toccati nei giri più veloci i 163 all'ora, le gare si siano svolte tutte regolarmente e nessun incidente abbia turbato la manifestazione che è durata la bellezza di sette ore.

Si aggiunga che è legittimo pensare che quando i corridori avranno preso una maggiore confidenza coll'accidentato nastro di cemento, che, come tutte le piste di questo mondo, ha bisogno di essere conosciuto a fondo per poter essere sfruttato adeguatamente, si potrà ottenere sensibilmente di più e di meglio di quanto non si sia ottenuto il 7 giugno dopo soli due o tre giorni di allenamento.



Durante il Reale Premio di Roma: i concorrenti alla curva « a forcella ».

Il successo non poteva essere quindi di più completo e ben lieti ne devono essere gli audaci e nello stesso tempo avveduti organizzatori i quali hanno saputo dotare la capitale di un autodromo che, oltre ad essere originalissimo, è ben degno del primato gloriosamente conquistato e per tanti anni detenuto dallo sport automobilistico italiano.

La corsa vera e propria si è risolta in un'altra convincente e clamorosa affermazione delle vetture italiane. Assente l'Alfa Romeo, impegnata nella laboriosa preparazione delle grandi corse straniere nelle quali ha avuto modo di ribadire l'eccellenza della classe dei suoi prodotti, la « Maserati » ha preso degnamente il posto della marca milanese conseguendo uno di quei trionfi che per le loro stesse proporzioni sembrano escludere ogni discussione sulle circostanze che possano, sia pure solo in parte, giustificare i battuti.

E la casa bolognese si è anche presa la tanto ambita rivincita sulla « Bugatti » che l'aveva regolata nelle tre prime grandi corse della stagione.

Il Reale Premio Roma si è disputato, come crediamo sia noto ai lettori, con la formula delle batterie di 100 chilometri, per gruppi ai quali i concorrenti sono stati assegnati in base alla cilindrata, e della finale di 240 chilometri fra i migliori classificati delle eliminatorie.

Ebbene, la « Maserati » ha visto occupare i due primi posti del gruppo 2000 cmc. dalla sua 1700 cmc. di Biondetti e dalla sua « due litri » di Savi, il secondo, terzo e quarto posto del gruppo 3000 cmc. dalle sue 2500 di Fagioli, Dreyfus e Cerami, il pri-

mo posto del gruppo oltre 3000 cmc. dalla « sedici cilindri » di Ernesto Maserati il quale ha brillantemente vinto la finale precedendo nell'ordine la « 2500 » di Dreyfus e la « 1700 » di Biondetti, mentre le « 2500 » di Cerami e di Fagioli (quest'ultimo ha lamentato noie di lubrificazione) finivano al quinto e al sesto posto.

Si è detto che una così clamorosa affermazione collettiva è stata resa possibile, o per lo meno facilitata, dall'assenza di avversari di valore. A parte il fatto che gli assenti hanno sempre torto, resta che gli avversari di valore non sono mancati. E se Nuvolari ha corso più che altro per onor di firma con mezzi meccanici piuttosto anziani e quindi non in piena efficienza (ma la « Bugatti » due litri monoposto è apparsa la più veloce del gruppo ed è stata tolta dalla gara solo per un banalissimo guasto d'accensione) c'era Varzi con quella nuova « Bugatti » 2300 cmc. a doppio albero di distribuzione in testa che costituisce l'ultima e la migliore creazione della casa di Molsheim.

E quanto Varzi fosse pericoloso lo dimostra la sua vittoria di misura su Fagioli nell'eliminazione e i primi quaranta chilometri della finale, condotti in testa. Vennero poi la bucatatura, l'insanguinamento, durante il quale ha segnato il record sul giro, e infine il ritiro per un guasto, sembra, di lubrificazione. Ma il campione italiano finché fu in gara ebbe modo di confermare su tutti gli altri guidatori la superiorità della sua classe alla quale non è eccessivo attribuire in gran parte la vittoria su Fagioli e la prima posizione tenuta nei primi dieci giri della finale.

Benché il suo ritiro sia da attribuirsi alla sfortuna prima e a un guasto non grave poi, e se la superiorità di « Bu-

gatti» su « Maserati » 2500 cmc. possa essere discussa in quanto la vittoria può essere stata determinata dall'abilità di guidatore, è certo che la « 16 cilindri » bolognese si è dimostrata nettamente più veloce della « Bugatti » e avrebbe finito per superarla nonostante apparisse per il suo peso e per il suo ingombro lievemente svantaggiata nelle curve. Ma sui rettilinei, anche in virtù di una fulminea accelerazione, guadagnava terreno a vista d'occhio.

Nessun dubbio quindi che Maserati abbia meritato la vittoria. E' piuttosto tecnicamente significativo che tale vittoria sia stata conquistata dalla « 16 cilindri ». Non solo perchè questa è la sola vettura a 16 cilindri realmente efficiente che abbia saputo vincere una corsa non facile (ed è merito grande per Alfieri Maserati tale priorità nei confronti di tutti gli altri costruttori del mondo) ma anche perchè si riteneva non potesse trovarsi a completo suo agio su un percorso accidentato che non le consente certo di sviluppare tutta la velocità di cui la rendono capace i suoi 250 HP.

Sia lode quindi non solo al costruttore geniale, che ha saputo creare e mettere perfettamente a punto simile vettura, ma anche al guidatore che ha saputo portarla al successo. Cioè ad Ernesto Maserati, fratello di Alfieri, che finalmente è riuscito a conquistare quella grande vittoria che ne sanziona inequivocabilmente la classe elevatissima.

Il gruppo delle vetture di 1100 cmc. (che raccoglieva inverosimilmente qualche macchina in condizioni tali per vecchiezza da stupire fosse ammessa in corsa) è stato dominato, come si prevedeva, dal belga Scaron sull'« Amilcar » sei cilindri che è apparsa velocissima, ma che alla fine dei 100 chilometri accusava già la stanchezza. Tanto da non riuscire a compiere in finale di tre o quattro giri.

Tutte le cinque corse, ad eccezione della eliminatoria per le vetture di maggior cilindrata, nella quale abbiamo rivisto alla partenza la vecchia « nove cilindri » sedicente « Itala » che fu già del povero Materassi, hanno vivamente interessato. Ci si è infatti potuti appassionare ad ogni loro fase seguendo con continuità le lotte ingagliate dai migliori concorrenti inseguentisi a pochi metri di distanza e superantisi ripetutamente sotto gli occhi degli spettatori.

r. t. z.



Durante una « Targa »: le tribune di Cerda, regno di Vincenzo Florio, il quale è ritratto nel medaglione a lato

VINCENZO FLORIO

Magnifico pioniere ed animatore dello sport automobilistico italiano, Vincenzo Florio ha avuto nello scorso mese di maggio la sua « beneficiata ». Pensate: Giro di Sicilia, Targa Florio e Gran Premio d'Italia delle dieci ore a Monza. Tre sue creature, alle quali ha dedicato tempo, lavoro e intelligente competenza, che hanno conseguito tre magnifici successi sanzionati da tre clamorosi trionfi dell'industria nostra.

Se altre precedenti e numerose attività non vantasse, le tre ultime manifestazioni sarebbero certamente più che sufficienti a farlo dichiarare benemerito dell'automobilismo patrio. Ma il « cavaliere », che resta tale per gli amici e gli ammiratori siciliani anche dopo la sua recente nomina a Grand'Ufficiale, non è uomo da cercare o da desiderare attestati laudativi. Odiava l'esibizionismo ed è modesto. Anche se ami conferire alle sue iniziative un'impronta personale. Semplicemente perchè di ogni sua azione vuole da solo assumere tutta la responsabilità.

Sarebbe troppo lungo enumerare tutto ciò che ha fatto per lo sport automobilistico questo vero e proprio mecenate che sa temperare l'appassionato entusiasmo caratteristicamente meridionale con la calma riflessione e il ponderato equilibrio che in certi momenti lo fanno apparire un Settentrionale. Nato a Palermo nel 1883, fu attirato all'automobilismo nell'anno dell'ultima disputa della Coppa Gordon Bennett. In quel 1904 in cui a Brescia i migliori campioni dell'epoca si contesero la Coppa d'oro. E l'anno dopo, ancora a Brescia, mise in palio la Coppa Florio, trofeo gloriosissimo, il quale fu disputato, oltre che a Brescia, a Bologna, in Sicilia e in Francia sul circuito di Saint-Brieuc.

L'idea della famosa Targa Florio, che ha già avuto ben 22 edizioni che l'hanno consacrata fra le più importanti manifestazioni internazionali, nacque invece a Parigi, nel 1905, subito dopo la Coppa Florio. E tale idea di dar vita nella sua Sicilia ad una grande corsa automobilistica fu tradotta in propositi concreti non appena gli amici di Palermo, da lui incaricati di scegliere un circuito, gli ebbero comunicato che le strade dell'altipiano delle Madonie potevano benissimo costituire il terreno di gara per la nuovissima prova.

Questa venne senz'altro lanciata e l'iniziativa, che sembrò temeraria per la lontananza del campo di gara dei maggiori centri automobilistici d'allora, ebbe sviluppi tali da fare della corsa, unica e senza confronti per l'estrema severità del percorso, la maggiore d'Europa.

Vincenzo Florio non è stato solo animatore, ma è stato anche parte attiva di più di una competizione perchè partecipò, fra l'altro, figurando onorevolmente, alla Coppa Florio a Brescia nel 1905 e alla Coppa dell'Imperatore sul Circuito del Taunus al volante di una « Mercedes » nel 1907.

Scoppiata la grande guerra si arruolò volontario e prestò servizio col grado di tenente in un reparto automobilistico.

Quale vice-presidente della Commissione Sportiva internazionale ha spesso portato il contributo della sua provata competenza nelle discussioni delle sedute parigine. Nelle quali il suo tatto squisito e la sua abilità diplomatica ebbero a che fare per conservare inalterata l'amicizia con gli esponenti dell'automobili-

simo francese, che lo avevano sorretto ed agevolato nell'epoca in cui fu lanciata la prima Targa, e con i rappresentanti dell'industria d'oltre Alpi. Perchè ben si comprende come nel campo sperimentale dei progressi meccanici, costituito dalle corse, la lotta ha importanza ed efficacia e riesce ad interessare profondamente le folle quando impegna macchine ed uomini di diversi paesi.

Dal 1927 Vincenzo Florio è stato chiamato a presiedere la Commissione Sportiva del R.A.C.I., carica che ricopre tuttora con la competenza e la passione notze.

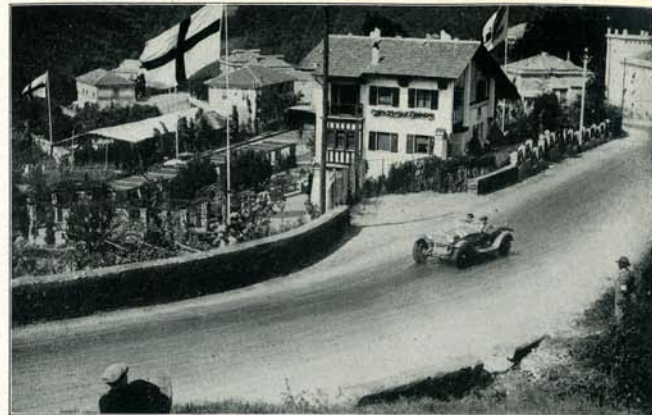
Nel 1929 lo sport automobilistico italiano lo volle festeggiare in occasione della ventesima Targa Florio e la cerimonia ebbe luogo a Palermo nella sede dell'A. C. di Sicilia e alle tribune di Cerda che costituiscono la cosiddetta « Floriopoli ». E si deve riconoscere che sede migliore non poteva essere scelta per onorare la fede e le opere di questo illustre Siciliano.

Nello stesso anno i suoi riconosciuti meriti gli valsero la nomina di Commissario dell'Autodromo di Monza sul quale ha sperimentato e lanciato con successo la formula delle brevi corse di velocità in batterie e finali per ravvivere l'entusiasmo delle folle, e ha fatto recentemente rinascere il Gran Premio d'Italia con la indovinata formula delle dieci ore che alle manifestazioni dà una consistenza tecnica delle più significative.

A Palermo la sua attività non è limitata allo sport automobilistico. Ha pure istituito la Targa Florio motociclistica, ha fatto costruire un velodromo nel Parco della Real Favorita, ha creato, nello stesso magnifico parco, un bellissimo campo di ostacoli sul quale ogni anno si svolge un Concorso Ippico che attira in Sicilia amazzone e cavalieri di grande fama.

E' sua iniziativa la « Primavera Siciliana », fulcro dell'attività dell'A. C. di Sicilia di cui è l'anima, grande e complessa manifestazione che risolve i problemi del turismo di quella che fu felicemente definita « isola del sole » in quanto ogni anno richiama migliaia di forestieri attratti dai festeggiamenti e dal clima ideale.

Questi brevi accenni a fatti e ad opere concrete crediamo costituiscano il miglior elogio per uno sportivo che allo sport italiano ha dato con prodigalità a piene mani acquistando benemerente che non possono nè devono essere dimenticate.



Il passaggio d'un concorrente alla Pontedecimo-Giovi davanti alla Villa Pozzo.

CORSE IN SALITA

A dimostrare il grande favore di cui tornano a godere oggidì le corse automobilistiche in salita, sono eloquenti i grandiosi successi conseguiti dalle due maggiori gare in salita dell'annata: la Pontedecimo-Giovi e la Susa-Moncenisio che hanno avuto luogo rispettivamente l'ultima domenica di giugno e la prima domenica di luglio in Liguria e in Piemonte.

E' con viva simpatia che si assiste a questo ritorno del pubblico e dei competenti ad un genere di competizione che vanta tradizioni gloriosissime e che a torto è stato trascurato in un periodo di tempo in cui non si pensava potesse aver vita lo sport automobilistico senza i circuiti di velocità.

Nè solo le masse, più o meno profane, ma mai profondamente competenti, amano queste gare che hanno a metà località fra le più pittoresche delle Alpi o degli Appennini, che offrono quindi il destro ad una lieta e salutare scampagnata dalla quale deriva a tali manifestazioni il carattere di ottime ed efficaci propagandiste del turismo automobilistico e motociclistico.

Anche i cosiddetti tecnici hanno imparato ad apprezzarle. La corsa in salita è un po' come un tentativo di record nel quale hanno, si può dire, importanza le doti delle macchine e le qualità

del guidatore. Che devono integrarsi armoniosamente per conseguire il miglior risultato. Perchè il corridore è chiamato a dare tutto ciò che di meglio sa dare, in un brevissimo spazio. Non gli sono permesse tattiche temporeggiatrici, ma è costretto ad impegnarsi a fondo, quasi spasmodicamente, dall'istante del via a quello in cui taglia il traguardo d'arrivo.

E alla macchina si richiede il massimo sforzo, per tutti i metri del percorso, con un largo impiego delle velocità inferiori che sono quelle che più fanno soffrire il motore. Sforzo breve s'intende, ma durissimo che non deve compromettere, nemmeno nella più infima misura, la perfetta efficienza. Basta infatti il più banale degli inconvenienti, come una non perfetta regolazione del carburatore, una candela che si sporchi, la frizione che tenda a slittare, per compromettere irrimediabilmente il risultato.

Si comprende quindi come le folle, avidi di emozioni e, attualmente, di emozioni rapide, ma intense, amino queste corse nelle quali poi possono vedere in azione, alle prese con le più aspre difficoltà, uomini e macchine.

La Pontedecimo-Giovi e la Susa-Moncenisio ce lo hanno dimostrato nel modo più chiaro che si potesse desiderare. A decine di migliaia infatti si contano gli appassionati che vi hanno as-

sistito dai punti più interessanti dei pittoreschi percorsi, entusiasmandosi alle prodezze degli Assi.

La gara ligure ha visto un trionfo delle macchine italiane e ha visto due grandi atleti dello sport automobilistico italiano, Nuvolari su « Alfa Romeo » e Pietro Ghersi su « Maserati », finire in testa a tutti in un tempo identico anche nei quinti di secondo, e migliorando nettamente, in tutte le classi, i records precedentemente stabiliti. Qui la maggiore audacia dell'un campione è stata equilibrata da una maggiore e più profonda conoscenza del tortuoso percorso da parte dell'altro.

Ma una maggiore importanza ed una più vasta risonanza ha avuto la Susa-Moncenisio che è la decana delle prove automobilistiche italiane essendo stata creata nel lontano 1902. Si aggiunga che essa era valida per il Campionato europeo della montagna e per il Campionato italiano sia delle vetture da corsa che delle vetture sport.

Qui ha vinto Varzi che ha segnato un nuovo meraviglioso record migliorando di ben 47" (su un aspro percorso di soli 22 chilometri) il precedente record detenuto da Campari. E' stato un successo personale del campione italiano la cui elevatissima classe ha potuto sopprimere alla differenza di potenza esistente fra la sua « Bugatti » 2300 cmc., la « Maserati » 2800 cmc. di Fagioli e l'« Alfa Romeo » 12 cilindri di Campari. Quest'ultimo però ha lamentato noie di candele sicché non ha potuto dare tutto quanto era nelle sue possibilità.

Nella corsa piemontese si è avuta una sola vittoria di macchine italiane, ma significativa. Quella dell'« Alfa Romeo » 8 cilindri di Marinoni che è stata la prima assoluta della categoria sport in un tempo inferiore al record di Campari conquistato nel 1928 con la gloriosa P 2.

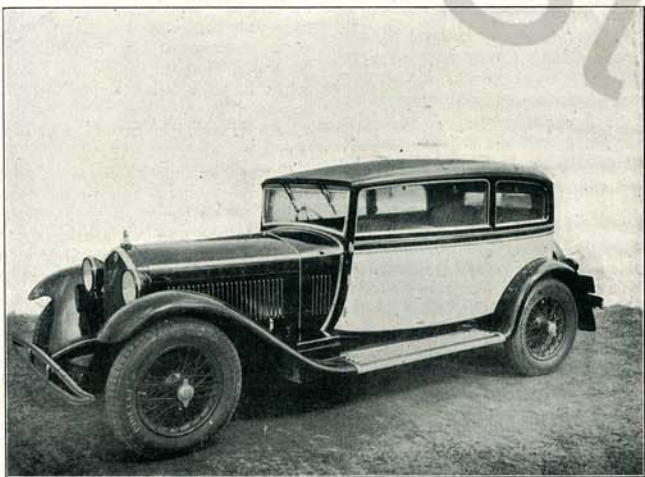
In sette hanno battuto quel record, ivi compreso il cileno Zanelli sulla spagnola « Nacional Pescara », che è sempre in testa alla classica del Campionato europeo della montagna al quale però non partecipa nessun corridore italiano.

Anche tutti gli altri records di categoria e di classe sono stati notevolmente abbassati non soltanto dai vincitori. Ciò che prova che in questi ultimi tre anni la costruzione automobilistica ha realizzato sensibili progressi. Ma dimostra anche che in Italia disponiamo di un buon numero di corridori di elevatissimo valore che ben a ragione ci sono all'estero invidiati.



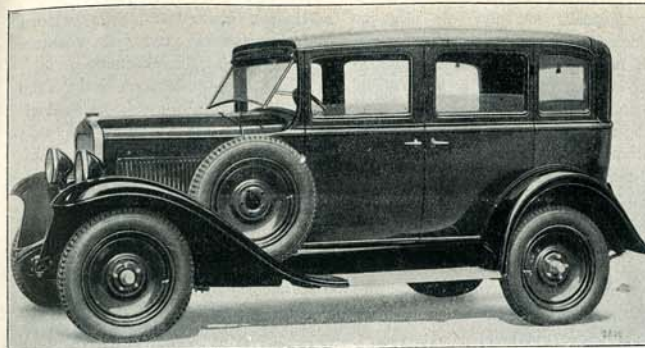
UNA CELEBRE ARTISTA SPORTIVA

E' Tatiana Pavlova, che qui si vede ritratta a fianco di Felice Nazzaro a bordo di una Fiat 525 S.S. L'insegna attrice è anche un'appassionata automobilista e predilige le vetture italiane, come risulta dalla gentile dedica rilasciata al famoso Asso del volante: « Alla macchina Fiat, che è la mia più fedele compagna da quando amo e sono amata in Italia. Tatiana Pavlova ».



Un'elegante « Alfa Romeo 1750 » carrozzata con arte e buon gusto dalla nota Carrozzeria milanese Zagato.

A cominciare da questo numero, lo « Sport Fascista » su carta patinata di lusso, che è quello che avete fra le mani, si vende al prezzo ribassato di L. 5.— la copia.



La « 515 ».

La « 515 »: nuova creazione della « Fiat »

La nuova vettura che la « Fiat » ha lanciato sul mercato italiano e su quelli dei paesi stranieri nei quali la nostra massima casa automobilistica esporta in notevoli quantità e i cui prodotti sono quindi conosciuti, stimati e apprezzati, la « 515 », è stata creata allo scopo di risolvere il problema dell'automobile che sia economica, come può esserlo una piccola vettura, e nello stesso tempo capace come una vettura grande.

Lo scopo è stato felicemente raggiunto fondendo in una sintesi meccanica ed estetica ben riuscita i due più moderni modelli creati nelle officine torinesi. Adattando cioè il motore a quattro cilindri della oramai popolare « 514 » alla carrozzeria a cinque comodi posti della « 522 » che fin dalla sua prima comparsa ha incontrato tante meritate simpatie.

I dirigenti della « Fiat » hanno in sostanza voluto soddisfare le esigenze di tutta quella vasta clientela, che costituisce una massa imponente di automobilisti, che pur dovendo accontentarsi di una vettura di prezzo modesto, di poco consumo, non eccessivamente tassata, di potenza insomma piuttosto piccola, hanno bisogno di poter portare comodamente cinque persone. Si tratta di un tipo che ancora mancava in Italia ed è giusto che, come si suol dire, si sia colmata, con la « 515 », anche questa lacuna della nostra produzione automobilistica.

Oltre che giusto è anche bene per lo sviluppo e la diffusione dell'automobilismo stesso, che richiedono che i desideri, non i capricci, dei vari ceti di persone siano ascoltati e, per quanto possibile, soddisfatti. Ed è dimostrazione di potenza di una industria questa capacità di produrre vetture convenienti ad ogni classe sociale e adatte a qualsiasi impiego.

Ben può essere fiera la « Fiat » di tale suo adattamento alle esigenze dell'automobilismo. Perché dimostra, in una industria che la necessità di vendere a basso prezzo costringe ad attrezzature complesse e costose, ammortizzabili solo su numerosissimi esemplari prodotti in serie, di possedere duttilità, elasticità, sensibilità ai bisogni e ai gusti del mercato. Non forza la mano ai compratori imponendo direttive, rimorchiando il gusto del pubblico e foggilandolo sulle caratteristiche delle sue creazioni. Ma anzi obbedisce ai gusti del pubblico che si sforza, e con successo, di appagare nel miglior modo non appena mutate circostanze economiche, ambientali, stradali o anche solo la naturale evoluzione dei desideri accusino l'esistenza di una lacuna nella produzione.

E' stata la « 514 », che ha sostituito la « 509 » e la « 503 » delle quali può considerarsi in fondo un compromesso con in più un miglioramento sostanziale dovuto ad un notevole progresso meccanico e ad una maggiore

eleganza di presentazione, che ha dimostrato l'esistenza di una massa di automobilisti i quali desiderano (oggi si può dire desideravano perché sono stati accontentati) una vettura utilitaria ed economica sotto tutti gli aspetti, ma ampia e spaziosa, capace di trasportare l'intera famiglia ed eventualmente anche i bagagli.

Ed ecco la « 515 »: una vettura della cilindrata della « 503 », che paga di tassa quanto pagava la « 503 », che può ospitare cinque persone molto più comodamente di quanto lo potesse la « 503 », ma con un motore incomparabilmente più brillante, dotato di tutti i più moderni perfezionamenti meccanici, pratici, confortevoli ed estetici, e molto meno cara nel prezzo di quanto lo fosse la « 503 », nell'ultimo suo listino.

Tale carattere di assoluta utilità cui aspirava il pubblico, si è potuto conseguire semplicemente perché la « Fiat » non ha avuto bisogno di creare un modello radicalmente nuovo che sarebbe stato più costoso. Ma perché le è bastato fondere in una sintesi razionalmente studiata e tecnicamente realizzata le principali caratteristiche della « 514 » e della « 522 C » che sono due vetture fra le più evolute, le più complete e le più ammirate della produzione di tutto il mondo, espressione, ciascuna nella propria categoria, dell'eccellenza costruttiva dell'industria italiana.

La « 515 » ha il blocco motore-cambio della « 514 », mentre la maggior parte degli altri organi, a cominciare dal telaio, sono quelli della « 522 C ». Non si tratta, come è facile comprendere, di un adattamento di fortuna (la serietà stessa della casa lo esclude), ma di una fusione eseguita con quella completezza di criteri, con quella originalità d'integrazione, con quella perfezione di mezzi che sono caratteristiche della nostra grande marca e che conferiscono alla « 515 » una spicata individualità.

Con la « 515 » si offrono così agli utenti tutte quelle prerogative che hanno determinato il successo della « 522 C », si è realizzato un risparmio, riverberantesi sul prezzo di vendita, nella fase preparatoria, e di più la vettura esce collaudata in ogni sua parte dall'esperienza del pubblico in mo-

do da poter essere favorevolmente accolta anche da coloro che ad ogni nuovo prodotto attendono il giudizio dei primi compratori e il definitivo assestarsi dei particolari meccanici e costruttivi che possono rivelarsi, nell'uso pratico, meno che perfetti, prima di decidersi all'acquisto.

Abbiamo già detto che il blocco motore-cambio della « 515 » è lo stesso di quello della « 514 ». E' cioè un quattro cilindri di 67 mm. di alesaggio per 102 di corsa, della cilindrata complessiva di 1438 cmc. La potenza fiscale è di 16 HP (tassa annua globale, compresa l'utenza stradale, L. 776), ma quella effettiva tocca i 28 HP.

Le valvole laterali di grande diametro sono comandate da un albero di distribuzione azionato da catena silenziosa. I pistoni sono in lega speciale d'alluminio. Le camere di scoppio hanno la forma che favorisce la combustione accelerata della miscela compressa, ciò che serve a migliorare il rendimento. L'albero a gomiti poggia su tre supporti muniti di cuscinetto in metallo antifrizione.

Il cambio a quattro marcie avanti e retromarcia è in blocco col motore, ma accessibile separatamente.

Il telaio, opportunamente alleggerito, è del tutto simile a quello della « 522 C » tranne nella lunghezza dato il minore ingombro longitudinale del motore a quattro cilindri nei confronti del sei cilindri. La struttura è però uguale, a traverse normali e crociera centrale, così come non sono mutati la lunghezza, lo spazio carrozzabile e l'abbassamento che rende molto slanciata la vettura.

Il passo misura m. 2,58 e la carreggiata m. 1,45.

E' stata mantenuta pure la frenatura idraulica a due cilindri maestri indipendenti e comando simultaneo con tamburi di grandissimo diametro.

Le balestre molto lunghe hanno gli attacchi al telaio in cuscinetti di materiale elastico « Silentbloc », silenziosissimi.

Il serbatoio anteriore a caduta contiene 17 litri di benzina. L'impianto elettrico completissimo è a 12 volta. Le ruote sono gommate nella misura 5,00 x 18.

La « 515 » viene fornita unicamente carrozzata in guida interna a 4 por-

te e 5 posti, con una sola elegante finitura (niente distinzione di normale e di lusso), identica alla elegante e comoda carrozzeria della « 522 C », ben conosciuta perchè da qualche tempo è in circolazione si può dire in tutto il mondo.

Il motore è silenziosissimo con distribuzione a catena regolabile silenziosa, privo di vibrazioni perchè connesso al telaio su blocchi di gomma, fornito dei tre filtri per l'epurazione dell'aria, dell'olio e della benzina che aumentano la durata del motore e il suo regolare funzionamento, bandendo ogni imprevisto.

L'accensione avviene a spinterogeno che offre una maggiore facilità di avviamento, una accelerazione più pronta e sicura, la possibilità di marcia lentissima in presa diretta e l'indifferenza delle candele a qualsiasi cura, manutenzione o altro.

La velocità realizzabile è di 75 chilometri all'ora. Il rapporto di trasmissione al ponte è stato tenuto piuttosto basso onde favorire la rapida accelerazione in presa diretta e l'attitudine ad affrontare salite e a mantenere velocità basse anche a pieno carico senza far uso del cambio.

Il quale cambio è di una facilità e silenziosità di imbrochi veramente notevoli. Anche nella scelta dei vari rap-

porti si è tenuto conto della potenza del motore e dei gusti della clientela che ama i rapporti avvicinati.

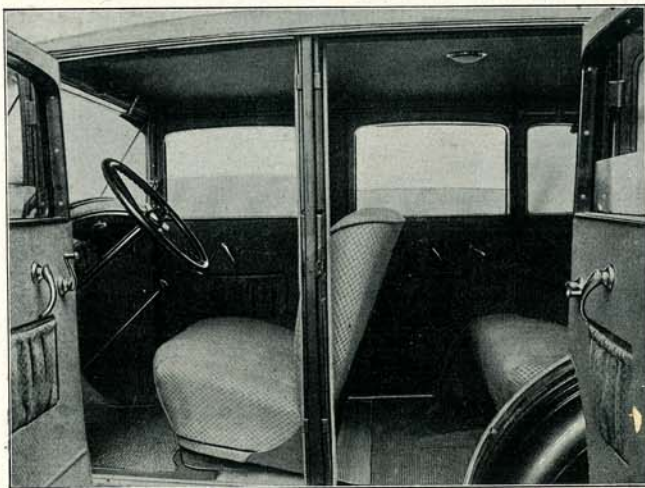
I freni, come abbiamo detto, sono idraulici. Superfluo è insistere sulla efficacia, la potenza, l'uniformità e la costanza nella regolazione e la indifferenza alla manutenzione che caratterizzano la frenatura idraulica, considerata fino a ieri tipico elemento di gran lusso e applicata oggi su questa vettura utilitaria di cilindrata ridotta e di basso prezzo.

La sospensione viene effettuata con balestre lunghe e soffici, munite di attacchi di gomma e integrate da ammortizzatori idraulici. Ne conseguono un grande confort, una perfetta silenziosità, una migliore conservazione delle molle stesse e della vettura.

Il telaio è basso, stabile, sicuro nella tenuta di strada, non pesante, per quanto irrigidito dalla crociera centrale, e di largo scartamento.

Insomma si tratta di una « litro e mezzo » che due o tre anni fa si sarebbe concepita solo come vettura di lusso e che invece è offerta quale macchina utilitaria per il prezzo e per l'uso economico senza preoccupazione, senza manutenzioni e senza imprevisti.

Frutto quindi di un progresso meccanico e costruttivo di cui la « Fiat » è antesignana.



L'interno della « 515 ».

MOTOCICLISMO



La gara motociclistica delle « 24 Ore »: l'arrivo dei concorrenti al poligono di Boldinasco (foto Argo).

INSEGNAMENTI DELLA « 24 ORE »

Se fino ad ora lo sport motociclistico italiano è sembrato in crisi, o per lo meno ostacolato da difficoltà di ogni genere, il successo complessivo conseguito il 14 giugno dalla quarta edizione della « 24 ore » ha dimostrato che di crisi vera e propria non è il caso di parlare.

Abbiamo avuto sì quest'anno una notevole diminuzione di gare, specie di corse di velocità, ed una notevole diminuzione di interessamento da parte del pubblico. Ma l'ultima grande prova del M. C. Milano, ci ha rivelato un motociclismo sempre florido e vitale il quale non potrà a meno di riprendere il suo cammino ascensionale dopo aver superato quel periodo che ne ha in questi mesi rarefatto l'attività.

Conviene ancora rilevare la conferma, per chi ne aveva bisogno, che quando una competizione presenta una seria consistenza di carattere tecnico e quando l'industria italiana vi è ben rappresentata e vanta solide possibilità di vittoria, il più felice esito non può mancare. Il che significa che la diminuita popolarità delle manifestazioni motociclistiche è dovuta anche e in misura tutt'altro che trascurabile al troppo scarsa combattività delle case italiane che hanno deplorevolmente abbandonato alla concorrenza straniera le maggiori competizioni. Nè serve obiettare con la citazione delle prodezze di « Benelli » e di « Guzzi » che sono in Italia imbattibili nelle categorie 175 e 250 cmc. rispettivamente. Perchè, pur apprezzando e valutando adeguatamente quello che sanno fare le due marche, conviene riconoscere che i successi nelle piccole cilindrate, per quanto significativi, non sono quelli che hanno grande presa sulle masse le quali vengono

trascinate all'entusiasmo solo dalle *performances* clamorose delle macchine più grosse.

E fino a quando la categoria 350 cmc. e più ancora quella di 500 cmc. saranno dominate dai prodotti d'oltr'Alpi e d'oltre Manica, le nostre folle non si sentiranno certo eccessivamente attratte ad appassionarsi alle corse motociclistiche. Nonostante esse, ed alcune di esse, conservino importanti motivi di interesse tecnico e sportivo.

Quanto abbiamo fin qui detto spiega come e perchè all'ultima « 24 ore » abbiamo partecipato ben 106 concorrenti e la prova abbia vivamente interessato non soltanto gli ambienti motociclistici. Tanto è vero che nei centri attraversati, anche durante la notte, i valorosi motociclisti hanno trovato folle, più o meno dense e numerose, che li attendevano per salutarli, per incoraggiarli, accompagnandoli quasi nella loro fatica.

Nè è in questo caso eccessivo parlare di fatica. Venti-quattro ore di marcia ininterrotta costituiscono sempre uno sforzo grave, che viene moltiplicato quando, come nel caso di cui ci occupiamo, il percorso scelto dagli organizzatori sia particolarmente duro e quando la sua severità venga accentuata dal cattivo tempo.

Non abbiamo con questo alcuna intenzione di elevare critiche al criterio con il quale i dirigenti del M. C. Milano hanno scelto l'itinerario per la loro grande competizione. Un itinerario che comprendeva non lievi dislivelli, quali quelli del Passo Cento Croci, del Colle del Sestriere e della Serra, e lunghi tratti sinuosi e difficili come la Riviera Ligure. Approviamo anzi la scelta, imposta si può dire dal carattere della manifestazione la quale non ha niente a che fare con le domenicali marce di regolarità che spesso si risolvono in piacevoli gite. Ed è giusto che così sia, dati i compiti propagandistici che loro sono commessi.

Ma la « 24 ore » è un'altra cosa. E' una gara prettamente industriale tendente a dimostrare quali sieno le possibilità della moderna motocicletta e mirante ad approssimativamente graduare i prodotti conosciuti sul mercato, attraverso un taglio che per essere convincente e serio, deve essere convenientemente severo.

La selezione è stata grave in quanto

il percorso con le sue asperità ha dimezzato i partecipanti. Potremmo dolercene perchè avremmo desiderato una più brillante affermazione collettiva della motocicletta, la cui importanza agli effetti della propaganda di questo economico e pratico autoveicolo, tanto vituperato a torto, è superfluo debbasi qui illustrare. Ma si convenga che la responsabilità dei tanti ritiri non è da farsi risalire agli organizzatori che hanno scelto un percorso difficile, ma a tutti quei concorrenti che hanno preso la gara un po' alla leggera e non si sono sufficientemente preoccupati della preparazione, sia umana che meccanica.

Non occorre infatti un acume speciale per comprendere che se al giorno d'oggi una prova di 24 ore non costituisce niente di eccezionale meccanicamente, pur sono necessari, per superarla nel miglior modo, un buon allenamento ed una perfetta messa a punto della macchina in ogni suo organo ed in ogni suo accessorio. Specie quando si tratta di una gara su strade aperte al traffico le cui difficoltà erano conosciute fino da quando è stato pubblicato il regolamento.

Si sono visti invece impianti elettrici che hanno funzionato male o irregolarmente e guasti a freni e a frizioni oltre che inconvenienti di gomme e qualche telaio che ha lasciato a desiderare. Il che dimostra non solo che la manifestazione è stata un rispettabile collaudo tecnico, ma anche come tuttora si rilevino nella motocicletta deficienze suscettibili di essere eliminate.

Non parliamo poi di quei concorrenti che hanno ceduto per stanchezza fisica e che non hanno trovato la forza di affrontare la nebbia sul Passo di Cento Croci e la pioggia nella Riviera Ligure. Hanno fatto molto male a iniziare la gara ingrossando così il numero dei parenti e rendendo più grave la selezione la quale tanto dannosa influenza esercita sul pubblico dei profani, che non sa e non vuole valutare le circostanze che tale selezione hanno determinato, e sul pubblico dei nemici e degli avversari della motocicletta che è molto più numeroso forse di quanto si creda.

Fortunatamente, accanto o di fronte a tante malinconie, si sono registrate delle soddisfazioni. Costituite dalla constatazione che ben 52 concorrenti

hanno felicemente superato ogni difficoltà e sono ritornati a Milano. Il numero è cospicuo in sé stesso, pur se non ci si possa dimenticare che i parenti sono stati 106. Afferma che sono parecchie le macchine e gli uomini in grado di marciare brillantemente e regolarmente per tutto un giorno e per tutta una notte. C'è ragione di compiacersene.

Dei 52 arrivati, dieci non hanno riportato alcuna penalizzazione nonostante le velocità medie imposte fossero piuttosto... allegre, varianti cioè da 30 a 50 chilometri a seconda della cilindrata, del profilo del percorso e delle ore diurne o notturne. Nè è privo di significato che le motoleggere con 27 arrivati abbiano complessivamente figurato meglio che le motociclette vere e proprie. Per quanto si sia già fatto osservare che a causa della minore velocità media esse hanno dovuto compiere un minor numero di chilometri. Ma resta il fatto che la gara è durata per loro come per le altre macchine 24 ore e che la nebbia e la pioggia ci sono state nella notte per tutti: senza distinzione di cilindrata.

Plaudiamo dunque al successo di queste macchinette che con un motore di soli 175 cmc. hanno fatto grandi cose.

Non è da stupirsi, dopo quanto abbiamo scritto più sopra, che nella classifica (e questo per tutte le categorie) si trovino i nomi di guidatori e di macchine che siamo soliti a trovare ai primi posti nelle più difficili manifestazioni del genere. L'esperienza serve bene a qualche cosa ed è una maestria incomparabile che insegna come la preparazione e l'organizzazione individuali siano importanti fattori di riuscita.

Nella minore categoria ha ancora una volta trionfato la «Mas» la quale con 13 macchine arrivate sulle 16 partite, di cui una, guidata da Picozzi, senza penalizzazioni e altre sette con meno di 15 punti di penalizzazione, ha meritatamente conquistato il premio di rappresentanza.

Una macchina senza penalizzazioni hanno avuto anche la genovese «Superba» e proprio quella del costruttore stesso signor Piero Casazza, e la «Benelli» con Giudici. Mentre ai primi posti di classifica figurano pure l'«Ancora», la «Triumph», la «G.D.» e la «F.V.L.».

Attesa alla prova era la squadra delle nuove «Frera». L'attesa non è stata completamente delusa perchè le tre macchine sono tutte arrivate in tempi pressochè eguali, seppur in lieve ritardo a causa del cattivo funzionamento dei fari. Per un inconveniente dunque al quale bisogna ovviare, semplicemente perchè oggi l'impianto di illuminazione è parte integrante della motocicletta. In totale, dei 48 partiti, 27 hanno condotto a termine la prova: percentuale 56,25 per cento.

Nelle altre categorie riservate alle moto sciolte non sono stati assegnati i primi di rappresentanza. Il fatto non ha niente di sorprendente per la categoria 250 cmc. nella quale dei due partecipanti uno solo è giunto alla fine delle 24 ore, cioè Aldrighetti su «Ariel» il quale è riuscito ad evitare ogni penalizzazione, ciò che torna ad altissimo merito suo e della sua macchina.

Per la categoria fino a 500 cmc. invece l'incompletezza all'arrivo di tutti gli squadroni che il giorno prima avevano baldanzosamente preso il «via» ha generato commenti ben giustificati. Non vogliamo andare alla ricerca delle cause determinanti l'indiscutibile scacco anche perchè sappiamo benissimo che i guasti responsabili dei ritiri nelle competizioni motociclistiche sono difficili da identificare. Anzi diremo sinceramente che la loro determinazione è impossibile. E poichè le spiegazioni ufficiali ed ufficiose sono in genere molto poco persuasive, la miglior soluzione è quella di prendere atto semplicemente degli abbandoni attribuendoli a del tutto generici ed indeterminati «guasti di macchina».

Faremo eccezione per Luigi Gilera che è stato vittima di un disgraziato investimento, cosicchè non ha potuto portare il suo contributo all'affermazione collettiva che probabilmente non sarebbe mancata alla marca che ha vinto l'ultima «sei giorni» internazionale, perchè dei compagni, Grana si è classificato primo ex-aequo senza penalizzazioni e Maffei non ha meritato che 9 punti di penalizzazione.

C'è però da osservare che una prova migliore ha compiuto la «Triumph» le cui due macchine superstiti, quelle di Opassi e di Berardo, sono state entrambe senza penalizzazioni. Così come la «New Hudson» di Moretto e l'«Ariel» quattro cilindri di Bella-

vita che ha superato brillantemente anche questo severo e convincente collaudo. Per quanto non manchi chi osserva che una quattro cilindri avrebbe dovuto trovarsi più a suo agio di qualsiasi altro tipo di macchina e che non si comprende come degli altri due componenti la squadra, uno, Dall'Orto, abbia accumulato una quarantina di punti di penalizzazione e il secondo, Garattini, sia giunto fuori tempo massimo.

Si dimentica però, a nostro parere, che quest'ultimo prodotto della casa inglese è nuovo come costruzione e come concezione. Non si può dunque pretendere una sua immediata perfetta messa a punto. Ci auguriamo comunque di vederlo partecipare alla prossima «Sei giorni» ed allora avremo modo di riparare.

Questa categoria ha avuto 13 arrivati su 41 partiti cioè il 31,7 per cento: un po' poco invero.

Fra i moto-carozzini l'industria italiana ha conquistato una ben significativa vittoria per merito della «Guzzi» che con le sue tre macchine, di cui quella di Campagnoli esente da ogni penalizzazione, ha conquistato la ambito Coppa di Eccellenza. Anche «Giler», «Frera» e «Indian» hanno ben figurato.

E' stata questa la categoria nella quale il 58,82 per cento dei partiti ha tagliato il traguardo d'arrivo. Evidentemente marciare su tre ruote è stato più agevole marciare che su due: specie sotto l'acqua.

In conclusione la «24 ore» non ha mancato al suo scopo nonostante abbia messo in luce quei mezzi meccanici e quei guidatori che siamo soliti leggere in testa a tutte le classifiche e che quindi sono da considerarsi indiscutibilmente i migliori. Niente rivelazioni quindi, ma conferme significative. Fra le quali la conferma più importante è quella della resistenza, potenza e sicurezza della moderna motocicletta e in particolare modo dell'eccellenza della costruzione italiana.

E' stata quindi una prova parecchio conclusiva dal lato tecnico. Chè anzi ha rivelato che accanto a tante buone qualità la motocicletta accusa ancora delle deficienze sia pure di carattere accessorio. La sua utilità non può quindi essere messa in dubbio. E i costruttori faranno bene a tenere nel massimo conto i suoi insegnamenti.

ZAN.



Un gruppo di concorrenti del II Circuito motociclistico di Forlì alla pericolosa curva della Quarantola.

CONTINUA IL CAMPIONATO

Tra le prove del Campionato italiano il circuito di Forlì, disputatosi nell'ultima domenica di giugno è riuscita una delle più interessanti per quanto in tre delle quattro corse i vincitori siano stati ancora una volta Benelli, Panella e Bandini che hanno così riconfermato la loro netta superiorità su tutti gli altri. Conferma che torna ad onore dei tre campioni, ma che dimostra come lo sport motociclistico nostrano non abbia grandi risorse se non riesce a mettere in luce dei giovani che dimostrino di essere in grado di contendere il passo agli anziani.

Fortunatamente le cose sono andate diversamente nella categoria 350 cmc. vinta dal padovano Cerrato che è riuscito a precedere di pochi secondi Lami e di 25 secondi Tesini. La lotta è stata dunque ardente fra i tre e non è privo di significato che a spuntarla sia stato un giovane, per quanto non una recluta. Perché Cerrato da un paio d'anni è abituato a trionfare o ad affermarsi nelle corse venete.

Per l'ennesima volta nelle minori cilindrate si sono imposte le macchine italiane: la «Benelli» e la «Guzzi». Solo che la moto leggera di Pesaro ha accusato un tale miglioramento da poter minacciare la «Guzzi». Poco meno di quattro secondi è stata la differenza delle due macchine nel giro più veloce, mentre sui 144 chilometri del percorso totale Benelli ha impiega-

to solo un minuto abbondante in più di Panella.

In fondo, è una conferma del Gran Premio delle Nazioni. La «Benelli» si è indubbiamente avvantaggiata con l'adozione di sagome e di profili che aumentano la sua penetrazione.

La «Guzzi» 250 cmc. è invece un po' invecchiata come costruzione, dopo essere stata una macchina d'avanguardia. Ha bisogno di essere rinnovata onde evitare che possa in un prossimo avvenire essere battuta da una motoleggera che per quanto razionalmente moderna non cessa di essere una motoleggera.

Per quanto riguarda il comportamento complessivo delle macchine siamo alle solite dolenti note. Su 50 partiti solo 18 hanno compiuto tutto il percorso che non era eccessivamente lungo (144 chilometri per le minori cilindrate e 216 per le maggiori). Nè tutti i ritirati erano gli elementi locali, in genere novizi, ai quali si potrebbe anche perdonare l'insufficiente preparazione.

Le manchevolezze, più gravi di ciò che possa ritenere chi giudichi superficialmente, del servizio di segnalazioni e di informazioni e le difficoltà nelle quali si è trovato il povero cronometrista, suggeriscono le stesse considerazioni fatte in occasione del Circuito Bordino automobilistico. Non è quindi il caso di ripeterci. Possiamo solo chiederci quando ci si deciderà, in campo motoristico, ad osservare quelle sagge norme, emanate qualche anno fa, con le quali si stabiliva un limite minimo di chilometraggio per i circuiti.

MOTONAUTICA



Il conte Theo Rossi di Montelera sul suo idroscivolante « Montelera V » (Fiat-Passarin), classificatosi 2° assoluto nel III raid Pavia-Venezia

Il "raid,, Pavia-Venezia

Nel messaggio che il Podestà di Milano inviava, a mezzo degli organizzatori del III Raid Motonautico Pavia-Venezia, svoltosi il 21 giugno, al Podestà di Venezia era espresso « il rammarico che la grande manifestazione non possa partire da Milano » e « l'augurio che, agevolate e sempre più sviluppate le comunicazioni terrestri ed aeree, in un prossimo avvenire anche una grande via acquosa congiunga Milano a Venezia ed unisca le due città in relazioni sempre più intense di interessi oltrechè di simpatia e di solidarietà ».

Il rammarico che la manifestazione non parta da Milano è puramente ideale poichè, il giorno in cui fosse realizzata la grande via acquosa auspicata dal Podestà, secondo i progetti già esistenti, essa si avvierebbe verso Lodi e l'Adda con una lunghezza totale di 380 Km., mentre oggi partendo da Pavia se ne percorrono 414.

Inoltre mentre già oggi, volendo, si potrebbe dare la partenza da Milano seguendo l'attuale Naviglio Pavese, ed

infatti nella prova dello scorso anno vi furono due concorrenti che partirono proprio da Milano, non si potrebbe però dare alla gara il carattere di velocità tipo « Mille Miglia » a causa delle frequenti conche da attraversare per superare il dislivello esistente. Ed anche con la progettata nuova via si avrebbero non meno di 14 conche prima di raggiungere il Po. E' vero che anche nella gara attuale vi sono delle conche da superare ma sono quattro sole e trovandosi verso la fine del percorso trovano già i concorrenti distanziati e non alterano la competizione.

Invece quattordici conche nel primo tratto oltre a necessitare, esse sole, due ore all'incirca di tempo per le manovre, troverebbero tutti i concorrenti riuniti in blocco ad ogni conca.

Abbiamo nominato più sopra la « Mille Miglia », la oramai classica gara automobilistica italiana, unica al mondo per lunghezza e difficoltà di percorso ed unica al mondo per la spettacolosa organizzazione, forte del pieno appoggio dei Poteri centrali e di tutte le Autorità e delle popolazioni delle zone attraversate. Non a caso è stata fatta questa citazione, poichè il Raid Pavia-Venezia ha proprio tutti i caratteri speciali della « Mille Miglia » e non si potrebbe attuare od almeno non avrebbe la riuscita ed il suc-

cesso che ha senza il concorso di tutte le Autorità e delle popolazioni.

Il progresso ed il successo di una manifestazione sportiva si giudicano attraverso il numero sempre crescente dei partecipanti ed i risultati ottenuti.

Per la prima parte non vi dovrebbe essere, a prima vista, quest'anno, molto da rallegrarsi perchè contro 33 partenti della volta scorsa ne abbiamo avuti ora soli 35. E riandando alla prima edizione vediamo che allora furono 24. Se ne ebbero così 9 di aumento tra la prima e la seconda e due soli tra la seconda e la terza.

Si dovrebbe da ciò dedurre che l'interesse non aumenta in eguale proporzione, anzi scarseggia. Ma non è così quando si pon mente al fatto che nello scorso anno vi erano concorrenti di due specie: i velocisti che dovevano percorrere tutta la distanza in un sol giorno, ed i croceristi che dovevano frazionarla in due tappe. I primi furono 28 ed i secondi 5. Quindi quest'anno che erano tutti velocisti, dovendo tutti compiere in un sol giorno il percorso, il numero dei partenti si deve paragonare coi 28 e non coi 33 e l'aumento sarà così di 7.

Poi nel 1930 vi era un solo idroscivolante, un solo motoscafo a motore entroborde ed il resto erano tutti fuorbordo. Invece quest'anno gli idroscivolanti erano due, i motoscafi erano ben 10 ed i fuorbordo, ridotti di numero erano invece presenti in tutte le categorie compresa quella massima di 1000 cmc. che l'anno scorso non c'era. Si è avuto dunque nella presente edizione progresso numerico normale e progresso qualitativo molto importante.

Ma dove il successo è stato pieno ed assoluto è nei risultati: la percentuale degli arrivati in confronto dei partenti presenta un aumento del 25 per cento all'incirca in confronto del 1929 e del 10 per cento in confronto del 1930; il tempo del primo classificato è diminuito di quasi il 20 per cento e le medie velocità orarie sono aumentate per tutte le categorie tranne una, dal 10 al 20 per cento. La categoria per cui non vi è stato aumento è stata quella dei motoscafi entroborde, ma si deve considerare il fatto che nello scorso anno vi era un solo concorrente con motore da corsa di cilindrata doppia di quella del vincitore di quest'anno il quale ha tenuto una velocità inferiore di meno di quattrocento metri. Quindi in realtà vi è grande progresso anche in quest'ultima categoria.

E poichè siamo a parlare di questi motoscafi a motore entroborde soffermiamoci a parlare del fatto nuovo costituito dall'intervento di dieci partecipanti in questa categoria contro i tre del primo anno e l'uno solo del secondo.

Nella attuale rinascita della motonautica in Italia la parte preponderante è stata presa dai motori fuorbordo.

Ed era giusto poichè nel disagio economico del dopo guerra sono appunto i mezzi di trasporto più economici quelli che maggiormente si sono diffusi. Era quindi naturale che, anche da noi, in confronto dei motoscafi veri e propri con motore entroborde, costosi nell'acquisto e nella manutenzione, colpiti da tasse di circolazione, richiedenti conducenti patentati, si diffondesse invece il fuorbordo, piccolo e leggero motore applicabile a qualsiasi imbarcazione, esente da tassa e da patente ecc. ecc. Insomma il fuorbordo era come la terrestre bicicletta a motore ed il motoscafo come la vettura automobile. Non v'è bisogno di altre dimostrazioni per comprendere come il fuorbordo dovesse svilupparsi numericamente in proporzioni molto maggiori del motoscafo. Ma non c'è voluto molto per ac-

corgersi che, in Italia, i vantaggi economici del fuorbordo erano piuttosto illusori perchè le Autorità locali quando erano pochi non se ne occupavano e li lasciavano in piena libertà, mentre appena han cominciato a farsi sentire e vedere in discreto numero, li hanno colpiti dove più e dove meno ed in mancanza di leggi chiare ed appropriate da molto tempo invocate ed attese li hanno assimilati ai motoscafi veri e propri.

Contemporaneamente venivano posti sul mercato motori entroborde potenti, leggeri ed a buon prezzo in modo che, nel momento presente, francamente, solo la preferenza personale può far scegliere tra i due veicoli motonautici. Così è avvenuto che nella recente fiera di Milano si siano potuti vendere dei motoscafi entroborde in concorrenza coi fuorbordo ed infatti otto su dieci dei partenti pel Raid erano appunto di tali tipi e vari di essi sono stati ultimati e consegnati ai clienti solo alla vigilia della partenza.

Ecco lo stato attuale della questione, stato che danneggia l'industria nazionale del fuorbordo e che resterà così fino a quando non verrà fuori una legge chiara e precisa che permetta in Italia quel che avviene all'estero e cioè che il motore fuorbordo si possa a volontà applicare su una qualunque barca senza sottostare ad alcuna formalità speciale volta per volta e luogo per luogo.

Le condizioni del fiume quest'anno erano migliori di quelle del 1930. Allora era in piena e se offriva più larghe distese d'acqua e permetteva talvolta di tagliare in linea retta, invece di dover seguire il giro lungo del filone, aveva l'inconveniente dei molti materiali, rami, mucchi di erbe ecc. che trascinati dalle acque torbide andavano ad impigliarsi nelle eliche producendo guai di ogni sorta.

Il fiume era ora in « morbida » e cioè in uno stato di semipiena con acque più basse ma più pulite e tranquille.

Alcuni dei concorrenti si erano premuniti facendosi accompagnare da vecchi fiamaroli conoscitori del Po ma traendone ben pochi vantaggi. Noi crediamo innanzi tutto che una simile pratica dovrebbe essere vietata dai regolamenti e non v'è bisogno di molti discorsi per comprenderne le ragioni: ogni sportivo le intuisce immediatamente. Però, dalla esperienza di questi tre anni, possiamo anche dedurre il fatto che nessuno dei concorrenti con l'aiuto del pilota pratico si è classificato primo o tra i primi. Ed è spiegabile. Il pilota segue il corpo del filone del fiume e va dove possono anche passare i natanti di centinaia di tonnellate e mai più si azzarderebbe a passare sulle secche coperte appena da qualche centimetro d'acqua anche perchè non può sapere dove i centimetri sono cinque e dove sono venti. Inoltre per lui l'andare in secca sarebbe una vergogna di fronte ai colleghi e di fronte allo stesso concorrente che lo ha assoldato.

Invece il motonauta adduce senza pilota a bordo ai slancia e rischia. Dato il minimo pescaggio di questi scafi che in velocità sfiorano appena l'acqua finisce col passare dove mai e poi mai uno pratico del fiume si sarebbe azzardato. E poi se va in secca non ha altro danno che quello del tempo perduto per uscirne. Accade però qualche volta che il concorrente stesso, sia che corra per suo piacere, sia che corra per incarico di una Casa, abbia per mestiere o per altro grande conoscenza del fiume ed allora, se è coadiuvato da un buon meccanico che gli faccia funzionare bene il motore, la vittoria può dire di averla in tasca e



Il conte Franco Mazzotti e il suo idroscivolante « Mille Miglia 2° » (Isotta Fraschini 250 C. V.), 1° assoluto a Venezia in ore 6.42'54" alla media di Km. 61,623 all'ora

solo quegli sfortunati incidenti inevitabili in un percorso così lungo e così vario potranno toglierla.

La vittoria assoluta anche quest'anno è andata a chi aveva in mano tutti gli elementi per conquistarla; lo scafo che pescava meno di tutti senza nemmeno aver bisogno dei pochi centimetri necessari perchè l'elica possa sviluppare la sua potenza, dato che l'elica era aerea, il motore più potente, la conoscenza del percorso avendo preso parte a tutte le edizioni del raid, l'audacia personale del grande campione in acqua, per terra e per l'aria...

Il conte Franco Mazzotti è partito da Pavia alle 6 con la certezza di essere a Venezia per l'ora di colazione e così è stato. L'anno scorso con un consimile idroscivolante di pari potenza impiegava ore 8.10'35" alla media di Km. 50,633. Quest'anno impiegava ore 6,42'54" alla media di Km. 61,653.

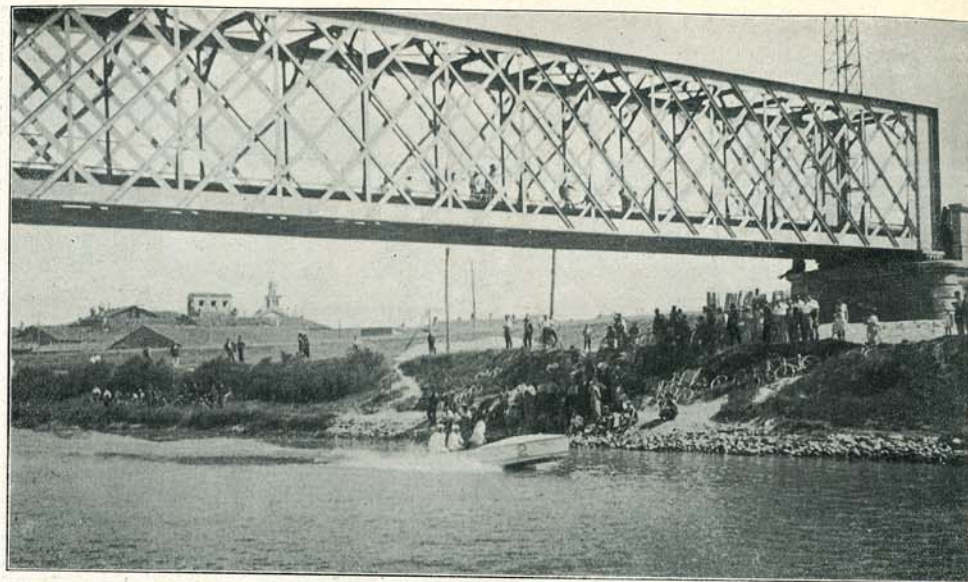
Risultati applauditissimi e meravigliosi che però, non ci lasciano, dato il nostro mestiere di critici, pienamente soddisfatti.

Noi sappiamo che per l'esperienza fatta nei paesi esteri ove questi idroscivolanti sono da molto tempo in uso che essi sono, od almeno dovrebbero essere, il veicolo ideale per fiumi e per canali a preferenza degli altri natanti ad elica immersa. Sappiamo pure che il record mondiale degli idroscivolanti è detenuto fin dal 9 novembre 1924 dal *Farman* alla media di Km. 137.800, velocità in quell'epoca

molto superiore a quella dei motoscafi ad elica immersa e che solo quattro anni dopo venne sorpassata.

Dato il progresso dei motori bisognerebbe dedurre che se oggi il Farman volesse ritentare il suo record con motori più moderni, dovrebbe nuovamente riconquistare il primato. Ora è vero che una cosa ben diversa è raggiungere per breve tempo e spazio un'altissima velocità ed un'altra è il mantenerla per 414 Km. Con tutto ciò abbiamo l'impressione che da un idroscivolante come il *Mille Miglia II* del Conte Mazzotti con un motore *Isotta* d'aviazione di 250 HP. si dovrebbe ottenere molto di più di quello che si è potuto giudicare durante la Pavia-Venezia. Allo stato delle cose a nostra conoscenza si deve ritenere che lo stesso motore applicato su un motoscafo ad elica immersa possa dare una velocità ben maggiore. Ed infatti a Gardone noi abbiamo veduto che il *Lia II* del signor Becchi fin dalla prima prova, con un motore eguale, sorpassava i 100 Km. Sarebbe perciò augurabile che si trovasse il modo di mettere in diretta competizione l'idroscivolante con un motoscafo di pari potenza.

Dai risultati poi di questa III Pavia-Venezia si possono trarre altre deduzioni per giustificare questa nostra scarsa soddisfazione. Ne citiamo una sola e paragoniamo il tempo e la media del *Mille Miglia II* con quelli del fuoribordo *Laros* del signor Rustici con motore di soli 500 cmc. ossia di una cilindrata che era la ventiquattresima parte di quella dell'altro: un bicchiere contro una damigiana! Ebbene il Rustici impiegava ore 8,36'48" alla media di chilometri



Il racer « Falconera » del dott. Chiggiano, 6° assoluto a Venezia e 1° dei racers, passa sotto il ponte di ferro di Casalmaggiore

48.879. Per quante considerazioni si possano fare da una parte e dall'altra balza evidente il fatto della nessuna proporzione tra i risultati ottenuti dall'uno e dall'altro. Per portare due persone da Pavia a Venezia il *Mille Miglia II* non ha offerto altro vantaggio che quello di arrivare meno di due ore prima. Per queste scarse due ore di meno si è impiegato un veicolo che deve costare e consumare dieci volte di più e crediamo di non essere esagerati.

Con questo vogliamo dire soltanto che è prematuro trarre deduzioni definitive da queste due uniche occasioni in cui abbiamo potuto vedere gli idroscivolanti in gara e cioè nel 2.° e nel 3.° Raid Pavia-Venezia e che molto vi è da fare sportivamente e tecnicamente prima di avere risultati almeno probanti.

In questa edizione del Raid vi era, come abbiamo detto, un secondo idroscivolante, quello del Conte Theo Rossi di Montelera ed anche i risultati ottenuti da esso, pur essendo molto diverso come motore (un Fiat aviazione a raffreddamento ad aria di 6590 cc.) e come scafo (tipo Mariella del Passarin) confermano quanto abbiamo detto sopra. Questo idroscivolante giungeva a Venezia con un'ora di vantaggio sul *Laros* del Sig. Rustici, ma avendo una cilindrata tredici volte maggiore, costo e consumo di almeno cinque o sei volte maggiore, ecc.

In conclusione, in fatto di idroscivolanti, questa Pavia-Venezia ci ha dato buoni risultati sportivi ma nessuna indicazione di indole pratica o utilitaria.

Il contrario è avvenuto nella categoria dei motoscafi fuoribordo nei quali i risultati sportivi sono stati ben scarsi essendo rimasti inferiori come velocità non solo agli idroscivolanti ma anche ai fuoribordo, mentre quelli pratici ed utilitari sono, secondo noi, eccellenti.

Infatti il primo classificato, il *Falconera* dei fratelli Chiggiano di Venezia, è partito da Venezia il venerdì, ha risalito il Po giungendo il sabato a Pavia e la domenica l'ha preso parte al raid compiendo tutto il percorso in ore 9.10'50" alla media di Km. 45.140. Ora si pensi che questo motoscafo ha un modesto motore *Ford*, che aveva tre persone a bordo in condizioni di comodità superiori a quelle di un idroscivolante o di un fuoribordo, si pensi che per scopi utilitari per via acqua a 20 chilometri all'ora sono già un bell'andare e che quindi i 45 di media su 414 Km. sono già, per tipo di barca, un risultato strepitoso e poi si convenga con noi che, praticamente, questo è il più bel risultato del Raid. Risultato suffragato poi da quello degli altri motoscafi ed in specie da quello del signor Leo Daccò che con motore *Gray* di 1228 cmc. di cilindrata (quasi un terzo del *Ford*) impiegava ore 10,35'7" alla media di Km. 39.110. Questi motoscafi costano all'incirca 15.000 lire e sono quindi alla portata se non di tutte le borse almeno di quelle che possono acquistare una modesta vettura automobile.

Un dettaglio che si presta a qualche piacevole osservazione ha offerto questa categoria dimostrando che, almeno per acqua e sulle onde del vecchio Po, il noto detto « chi più spende meno spende » non ha valore. Infatti l'ultimo ad arrivare a Venezia, un quarto d'ora dopo la chiusura del traguardo è stato proprio il più costoso e lussuoso di tutti i motoscafi, con un motore di famosissima marca straniera e di ben 12 litri di cilindrata; una imbarcazione che in fatto di prezzo doveva stare almeno al rapporto di 10 a 1 con gli altri competitori.

Parliamo per ultimo dei motori fuoribordo che sono anche stati gli ultimi a partire da Pavia perchè nelle lo-



L'arrivo a Venezia di Rustici con « Laros », primo classificato della categoria C.

devoli intenzioni degli organizzatori non sarebbero stati disturbati dalle scie degli altri più veloci partiti prima.

Invece i fuoribordo schizzando via come saette sono andati essi a disturbare le acque dei loro predecessori ed è avvenuto così che al primo controllo di Piacenza... gli ultimi furono i primi.

Quest'anno il motivo culminante doveva essere dato dalla lotta tra i nuovi motori di massima cilindrata, 1000 cmc. americani ed italiani, tra l'*Elto* ed il *Laros*, i due competitori per il record mondiale attualmente riconquistato dall'Italia. Contro i due *Elto* dei signori Riva e Mora stavano i due *Laros* dei signori Marzoli e Speluzzi, tutti campioni valorosi e ben noti per precedenti vittorie. Ma la sfortuna si volle accanire contro la rappresentanza italiana mettendone fuori combattimento uno prima ancora della partenza. Lo scafo del sig. Marzoli andava a picco mentre si preparava a mettersi in linea in attesa del segnale di partenza. Lo Speluzzi attardato nel primo tratto per difetti di accensione andava gradatamente risalendo i concorrenti fino ad Ostiglia ove era il primo di tutti i fuoribordo e tale rimaneva fino a Pontelagoscuro a 300 Km. di percorso avviandosi sicuramente verso la vittoria quando l'elica gli si impigliava in una lunga erba strettamente abbarbicata al fondo, si rompeva e, quel che è peggio storcendo l'albero motore in modo non riparabile sul posto e costringendolo a ritirarsi. Ma una vittoria almeno morale riportava egualmente la *Laros* e, sotto alcuni aspetti tecnici, di importanza ben maggiore, grazie al concorrente Rustici che, come abbiamo già detto più innanzi compiva una bellissima gara con un motore di soli 500 cc. classificandosi secondo assoluto appena dopo il primo *Elto* di 950 cmc. del sig. Riva e distanziando gli altri competitori di maggiore cilindrata.

E dal punto di vista utilitario maggiormente rimarchevole l'ottima classifica del motore Johnson del gardesano Feltrinelli, di soli 350 cmc., che compiva tutto il percorso in ore 10,25'51" alla media di Km. 39.629.

In genere tutte le categorie dei motori fuoribordo hanno grandemente migliorate le velocità in confronto dello scorso anno. Quella di 350 cmc. guadagnava circa 6 Km., quella di 500 oltre 4, quella di 600 un po' meno di 4 e quella di 850 di circa sei.

La categoria 1000 cmc. che l'anno scorso non aveva competitori raggiungeva quest'anno la bella media di chilometri 51.660.

Lo sport motonautico continua così la sua nobilissima ed utile missione e questa Pavia-Venezia è certamente tra tutte le manifestazioni dell'annata la più importante e la più utile.

Ma noi non siamo mai contenti e vogliamo che qualche altra altrettanto importante ed utile le si affianchi. Ormai sappiamo bene che sul Po si naviga magnificamente e dalle successive edizioni della Pavia-Venezia non ci attendiamo altro che aumenti nel numero dei concorrenti e sulle medie delle velocità.

Ma l'Italia non ha che un sol fiume con lunghi percorsi navigabili mentre ha migliaia di chilometri di coste, bagnate dal mare ed innumeri isole grandi e piccole. Vogliamo che si pensi ad una grande crociera motonautica, ad una Mille Miglia marina, anche se le mille dovessero diventare duecento. Solo allora potremo cominciare ad essere soddisfatti ed a sperar bene per l'avvenire dell'Italia sul mare.

ROBERTO DEGLI UBERTI



Percorrerete in 5 persone
130 Km. con una
latta di benzina

Anche l'economia del consumo - unitamente al basso prezzo di acquisto - fa della nuova vettura FIAT 515, una vettura utilitaria per eccellenza. È comodamente capace di 5 persone. Con i freni idraulici, il telaio abbassato, l'ottima sospensione, la larga carreggiata, la nuova economicissima "4 cilindri", offre doti di sicurezza e di stabilità e comodità di carrozzeria, che finora erano proprie soltanto delle "6 cilindri".

VELOCITÀ: oltre 75 Km. all'ora
TIPO UNICO: Berlina 4 porte 5 posti

PREZZO UNICO: L. 23.500

(5 ruote gommate, accessori d'uso, prezzo franco Filiali FIAT Italia)

PER VETTURE FIAT USATE SOLTANTO PEZZI DI RICAMBIO ORIGINALI FIAT

SPAZIO RISERVATO ALLA

Soc. TRAINI MECCANICI

PIAZZA BARBELLINI, 52

ROMA

PIETRO FERRARIO DI VINCENZO

VINI - UVE

VIA 29 MAGGIO N. 9

VIA CALATAFIMI N. 7

LEGNANO

TELEFONO N. 71-99

ARTICOLI PERFETTI

DUNLOP

FORT

DUNLOP

DUNLOP

DUNLOP

DUNLOP



Englebert

Agenzia Italiana Pneumatici "ENGLEBERT",: G. GÉRARD
TORINO: Via Goito, 12 — MILANO: Via Mercadante, 17
Agenzie e Depositi in tutte le Città d'Italia



L'arrivo della corsa di 100 metri: Maregatti (a sinistra) è primo; Toetti secondo; i due francesi Beigbeder e Rousseau nettamente indietro (foto Bendini e Cantarelli).

Dopo l' "Italia - Francia,"

Le buone promesse dell'inizio di stagione hanno trovato ampia conferma in quello che è il fatto saliente della cronaca recentissima, l'incontro atletico Italia-Francia, chiusosi con una convincente, netta, bella vittoria nostra, senza possibilità di discussione o riserva di sorta.

Siamo al quarto incontro Italia-Francia. Il nostro bilancio, da un punto di vista rigidamente aritmetico, si chiude in perfetto pareggio: due vittorie a noi e due

ai Francesi. Il cosiddetto « fattore campo » sembrerebbe esercitare una influenza decisiva nel rendimento degli atleti, chè, infatti, le vittorie sono state ottenute dalle squadre vincitrici in terreno amico, con l'incitamento ed il controllo della propria folla, con quell'imponderabile e pur importante fattore psicologico che può mutare un concorrente in un colosso o in un pigmeo, in durissimo combattente o in un pavido e meccanico gareggiante.

E' indubitato che il fattore campo esercita una influenza che per taluno dei gareggianti può anche essere notevole, ma in fatto di prove atletiche dobbiamo però convenire che è pur sempre la forza intrinseca della squadra, la « classe » dei singoli, la « forma » complessiva, che danno il trionfo o la sconfitta e quando la vittoria è netta, evidente, non vi è che la pura e semplice constatazione della propria inferiorità o, il che è lo stesso, dell'altrui superiorità.

Abbiamo detto che, almeno numericamente, Francia e Italia sono in pareggio. Ma se si riguarda soltanto la nostra posizione at-

tuale, nei confronti di quella passata, non possiamo non essere giustamente fieri della vittoria conseguita, non tanto sull'avversario che pur non è debole e trascurabile, quanto su noi stessi. Oggi possiamo scendere in campo contro la Francia, e non solo contro di essa, da pari a pari. Possiamo dar battaglia, puntare decisamente sulla vittoria, difendere il nostro primato. Eppure, quattro anni or sono, alla vigilia delle Olimpiadi di Amsterdam, eravamo ancora una modesta compagine, forse ricca di volontà, ma povera di tecnica, di preparazione, di fiducia, di « classe », per dirla con una parola sola. Nel 1928 l'incontro Italia-Francia sembrava, ed effettivamente forse era un affare di ordinaria amministrazione per i nostri competitori d'oltralpe. Gara monotona, si diceva, quella fra le due rappresentative e si pensò quindi ad un incontro triangolare chiamando anche la Svizzera a partecipare alla prova. Oggi siamo avversari di ben altra statura e non si parla più di vittoria, ma



Il nostro Beccalli non faticò ad aggiudicarsi la prova degli 800 metri.



Il plastico Noel trionfò per la Francia nel lancio del peso.

di difesa, non si sorride più ai nomi dei nostri, ma si seguono e si valutano diligentemente i risultati italiani. Al più si cerca qualche scusa, qualche pretesto, più verso se stessi che verso gli altri, per giustificare un capovolgimento di valori che è evidente ed incontrovertibile. Si è fatto del cammino dunque, e molto. L'incontro Italia-Francia, se non avesse altra importanza ed utilità, avrebbe già assolto ottimamente al suo compito facendoci constatare il nostro evidente, lusinghiero progresso. O non si potrebbe parlare, dirà il solito pessimista, di regresso altrui? Ricordiamo che in fatto di atletica leggera sono i tempi e le misure che mostrano il progresso, o la stasi, o il regresso nelle varie specialità e nel movimento complessivo. Orbene la vittoria recente è dovuta, non solo ad evidente superiorità in campo, ma anche a tempi e misure notevoli che mostrano come i nostri migliori possano a buon diritto aspirare ad una considerazione che trascende

i nostri confini, per essere giustamente e doverosamente internazionale.

Il primo incontro, svoltosi a Parigi, fu in certo modo la diana del nostro risveglio, più esattamente ancora della nostra nascita alle grandi prove internazionali. La vittoria di questi giorni è la conferma dei nostri reali, sensibili progressi, ed insieme è anche una tappa, niente più che una tappa, verso mete più gloriose a cui dobbiamo e possiamo arrivare.

Oggi l'Italia è nettamente superiore alla Francia, in fatto di atletismo: questo è il primo insegnamento del recente incontro. Inoltre abbiamo avuto uno sviluppo disuguale, disordinato forse, nelle varie specialità, e questa è la seconda constatazione da farsi.

Si è detto che i Francesi erano incompleti, senza atleti della forza di Ladoumègue, di Séra Martin, di Keller. Si potrebbe anche dire che gli assenti hanno sempre torto, ma è pur doveroso notare che anche a squadra completa la Francia avrebbe egualmente ce-



Saltando in lungo 7 m. e 23 cm. Maffei riportò un'impressionante vittoria.



Carlini batte Faccelli (e naturalmente i Francesi) nei 110 metri a ostacoli: la sorpresa della giornata.

duto, sia pur con minor scarto di punti, di fronte alla superba balanza dei nostri Azzurri. E' poi notorio che oggi Séra Martin e, a maggior ragione, Keller niente avrebbero potuto fare nei confronti di Beccalli, e lo stesso Ladoumègue non avrebbe certamente potuto giurare a priori su una sua vittoria assolutamente sicura e d'altra parte l'Italia non ha potuto certamente fare lo schieramento migliore costretta a rinunciare ad uomini della classe di Tavernari nel mezzofondo e di Palmieri per la gara di salto in alto. Si può parlare di fortuna a proposito delle prove degli Italiani? No, che se anzi vi è stato il benefico e cieco ausilio della sorte, questo è andato a tutto vantaggio dei Francesi. Si pensi, a questo proposito, alla cattiva prova di Tommasi nel salto in lungo, a quella modesta dei nostri giavellottisti, all'incidente di Cumar, alla disgraziata esibizione di Franceschini, episodi tutti che hanno visto i nostri perdere punti preziosi su cui dovevasi fare sicuro assegnamento, e si vedrà come la squadra azzurra non possa essere certo accusata di fortuna sfacciata.

La vittoria di Carlini nei quattrocento metri piani ed il buon



Poi lo stesso Carlini vinse nei 400 metri, battendo di pochissimo Moulines.

si sacrifica alla tattica migliore, la eccellenza dei singoli risultati. Così abbiamo avuto tempi relativamente modesti nei quattrocento metri ad ostacoli e nei millecinquecento, ma nella prima prova Faccelli ha passeggiato, senza impegnarsi minimamente, per poter successivamente disputare una frazione della staffetta, e nella seconda gara Beccalli ha dormito, è la parola, per permettere a Tugnoli di agevolmente battere i due Francesi.

Ma a parte queste considerazioni, dobbiamo pur riconoscere che i nostri progressi sono assai disuguali, da specialità a specialità, il che vuole anche dire che il nostro lavoro non è stato condotto con uguale ritmo e che quindi bisogna poterci presentare veramente agguerriti in campo internazionale. Abbiamo oggi delle lacune che è necessario colmare e con rapidità, se si vogliono conservare le posizioni raggiunte.

Chiediamo queste note constatando come i giovani abbiano degnamente saputo comportarsi in campo, segno questo di maturità sportiva.

La squadra francese ha gareggiato con impegno ed entusiasmo, i suoi atleti hanno reso il massimo possibile, ma contro i nostri

niente vi era da fare. Complessivamente nei salti e lanci i Francesi ci hanno superato, ma nelle corse, specialmente nelle prove di velocità, abbiamo brillantemente superato il distacco iniziale, assicurandoci la vittoria finale anche indipendentemente dall'esito delle staffette, che poi sono venute ad accentuare il nostro successo.

Record nessuno. Colpa in parte della preparazione non ancora perfetta di tutti i gareggianti ed in parte delle ragioni tattiche già ricordate.

Inutile dire del pubblico. Bologna ha una passione vivissima per l'atletica leggera, frutto di tradizioni che non si dimenticano. Entusiasmo e folla e attenzione vivissima ai singoli risultati. Il pubblico, ecco un fattore che non deve assolutamente trascurarsi in sede di organizzazione e preparazione atletica.

Inoltre in tribuna e negli spalti popolari molti erano gli appassionati venuti da fuori. Comincia il « tifo » atletico. Anche questo è fattore di progresso.

CESARE GRATTAROLA



Nel salto con l'asta il francese Ramadier non ebbe, si può dire, competitori, vincendo facilmente.



La partenza dei 100 metri nel match Italia-Francia

SITUAZIONE DELL'ATLETICA

L'atletismo italiano ha compiuto in questi ultimi anni innegabili progressi, sia come numero di praticanti, sia come valore di singoli. Oggi come oggi, siamo ben lontani dalle posizioni di pochi anni or sono e molto cammino è stato compiuto attraverso difficoltà non lievi, a volte con l'impressione della folla che unica può, con il suo entusiasmo, creare la massa dei campioni. Eppure in virtù dell'aiuto efficace delle superiori gerarchie, che nell'atletica leggera vedono un potente mezzo di educazione fisica e morale, per l'opera entusiasta di alcuni pionieri, per le mutate condizioni di ambiente di questi ultimi anni, uno sviluppo notevole vi è stato e quindi, ammesso che si potesse essere di facile contentatura, si potrebbe già gridare ai quattro venti che la mèta perseguibile è raggiunta.

Ma facendo un'analisi accurata del nostro movimento atletico non possiamo non constatare come i progressi che si sono manifestati sono innegabili, ma distribuiti in modo disuguale, senza una direttiva precisa, senza quelle uniformità che, secondo gli statistici, rappresentano la legge dei fenomeni. Per dirla in parole assai più modeste, potremo osservare come in alcune specialità i progressi sono stati reali, sensibili, continui, mentre in altre si può parlare di stasi, peggio di regresso. L'atle-

tismo italiano è ancora in alto mare, per quanto riguarda completamento di quadri, e quindi se vogliamo poter mettere in campo una squadra veramente forte, dobbiamo completare alcune lacune deplorabili in quello che è il quadro del nostro movimento atletico nazionale.

Abbiamo ad esempio una bella schiera di velocisti sui 100 metri. In testa Maregatti e Toetti, uomini di classe internazionale, a cui fa seguito una schiera compatta di buoni atleti, alcuni dei quali, come ad esempio la « rivelazione » Giovenzana, sono destinati a fare grandi cose. Sui duecento metri le cose vanno già peggio, e non siamo capaci di scendere al disotto dei 22", limite appena modesto in campo internazionale. Nei quattrocento metri vi è un promettente gruppo di giovani che seguono le orme dei « fuori classe » Carlini e Faccelli, per quanto a tutt'oggi si tratti ancora di buone speranze soltanto.

Comunque in queste specialità abbiamo una situazione soddisfacente. Nel mezzofondo (800 e 1500 metri) possiamo contare su alcuni ottimi elementi fra cui Beccalli, che è già « qualcuno » in campo internazionale, e specialmente nei 1500 metri siamo attrezzati bene, soprattutto come possibilità future.

Le cose si mettono meno bene per le gare di fondo. Sembrava, con il sorgere dell'astro Franceschini e la bella ripresa di Lippi, di aver risolto finalmente il problema dei nostri fondisti. Purtroppo dobbiamo oggi constatare che in fatto di specialisti siamo ancora indietro. I tempi segnati in gara dai migliori sono appena mediocri, se confrontati a quelli degli specialisti del Nord Europa. Possiamo, a titolo di magra consolazione, constatare come nelle nostre condizioni sono altre Nazioni e quindi, dato che mal comune è mezzo gaudio, questo stato di fatto non viene in definitiva a danneggiarci eccessivamente in campo internazionale.

Ben attrezzati siamo nelle gare ad ostacoli soprattutto perchè Facelli e Carlini sono ancora sulla breccia, ma in questa difficile specialità dobbiamo intensificare la nostra preparazione sui giovani. Quando si parla di salti e lanci il discorso deve viceversa toccare tutte le gamme del pessimismo. Non che si abbia il vuoto assoluto, ma quello che manca è il progresso. Nel getto del peso il record italiano è ad un limite quanto mai modesto (metri 14,09) da oltre 10 anni. I nostri lanciatori che superano i tredici metri si contano sulle dita di una mano. Situazione disastrosa quindi, quando si pensi che ad esempio in Finlandia non vi è decatleta che non superi regolarmente i metri 13,50 e che sono moltissimi gli specialisti che superano i metri 14 se non i quindici.

Nel disco abbiamo una stasi preoccupante: non si riesce ad andare oltre i 43 metri. Un po' poco, quando si pensi che all'estero regolarmente si superano in ogni riunione i 45. Nel giavellotto abbiamo una buona massa di concorrenti fra i 50 e 55 metri ma di arrivare ai 60 non si parla.

Unica consolazione il lancio del martello dove abbiamo uno schieramento poderoso e dove i rincalzi si fan sotto con tenacia e volontà.

Bene si presenta la situazione nel salto in lungo dove oggi abbiamo almeno tre uomini oltre i 7 metri ed un folto gruppo di giovani oltre i 6,70, ma nel salto in alto buio completo e risultati meschini, mentre nell'asta si spera con poca convinzione



MARIO TUGNOLI

Ai Campionati mondiali studenteschi dell'anno scorso, di fronte ad una folla di parecchie migliaia di Tedeschi osannanti ai loro atleti, avvenne un episodio che fu giustamente notato da tutti. In una dura battaglia della corsa degli 800 metri era in gara, per l'Italia, il bolognese Tugnoli. Lotta viva per le posizioni di testa, gara tirata, chè la classe dei partecipanti imponeva un ritmo celerissimo alla prova. Al secondo giro, a poco meno di quattrocento metri dal traguardo, quando la gara acquista un suo ritmo convulso e si lotta con le gambe, i polmoni, il cervello e il cuore, il nostro gareggiante riceve nel calcagno, con ogni probabilità in modo involontario, un calcio che gli apre una lunga ferita ed insieme gli toglie la scarpetta. La gara era ormai nella fase decisiva. Tugnoli l'unico rappresentante dell'Italia, poteva forse aspirare al primo posto. Senza scarpetta, col dolore della ferita, il nostro atleta, fra lo stupore della folla, seppe condurre a termine la gara e classificarsi per la finale. Prova superba di volontà e di cuore. L'episodio è noto e fu oggetto di simpatiche attenzioni da parte di tutti i concorrenti stranieri. Per noi, si tratta ancora una volta di una prova di disciplina e di attaccamento ai propri colori.

Tugnoli si è ormai fatto un nome in campo nazionale. Viene dal vivuto bolognese della Virtus. Carriera fulgida e degna di lode per un giovane che molta e molta strada ha ancora avanti a sé. Oggi, forse, è un po' in penombra, destinato ad essere l'eterno secondo dietro Beccalli, ma quando la lotta è più viva ecco che il ragazzo si rianima tutto e lotta con tenacia ammirevole. È elemento sicuro e su cui sempre si può fare assegnamento. Certo un giorno, con l'affinarsi delle sue possibilità, sarà una vedetta.

nei giovani, che, d'altronde si mostrano ben preparati e suscettibili di reale miglioramento. Bene anche nella marcia, mentre nel salto triplo siamo assai in arretrato.

Questo può essere uno sguardo di insieme, fatto con severità, se si vuole, ma che si propone di mettere sul chi vive la massa degli appassionati. Si potrebbe anche dire che, mentre nelle corse, specialmente in quelle veloci e ad ostacoli, siamo bene attrezzati, nei salti e lanci abbiamo bisogno di migliorare e di molto, se non vogliamo presentare punti deboli all'assalto dei nostri possibili competitori.

Migliorare è presto detto. Ed i mezzi? Ed allora consigliamo:

- 1) intensificare la organizzazione di prove di salti e lanci;
- 2) interessare il pubblico a tali prove in modo che l'atleta non sia abbandonato a se stesso, senza il potente ausilio che viene dall'applauso della folla;
- 3) selezionare i concorrenti in modo che ciascuno pratichi la specialità a cui è adatto e non si veda ad esempio dedicarsi al getto del peso un atleta alto 1,60 e che si trova, soltanto per questo motivo, in condizioni di evidente inferiorità nei confronti di gareggianti dalla struttura più atletica.
- 4) Affinare lo stile di tutti a mezzo di istruttori competenti e servendosi soprattutto del cinematografo che, specialmente con la films proiettate « au ralenti », è mezzo potentissimo di miglioramento. Tenere corsi periodici di istruzione tecnica. Impedire che atleti appassionati, ma senza guida, abbiano ad esaurirsi senza alcun costrutto.

5) Allargare infine la cerchia dei praticanti le varie specialità, dotare dei necessari impianti e strumenti tecnici ogni centro, sia pur modesto, cercare il « fuori classe » per ogni dove ed istruirlo, prepararlo, curarlo.

Queste alcune idee che potranno essere più o meno buone, ma che certamente possono servire, in sede di discussione e di applicazione, a trovare la via esatta. Ma è necessario agire, e sollecitamente, e con intensità, se si vuole affiancare alla massa dei nostri fuori classe un gruppo compatto di buoni atleti in ogni specialità.



L'equipaggio del Circolo Savoia vincitore quest'anno della Coppa Lisystrata.
(foto Carbone e Danno).

Canottaggio Napoletano

L'« otto », il classico equipaggio delle più coreografiche competizioni, è un po' la passione dei circoli partenopei: prima in jole, oggi in outrigger. Veramente fu la Coppa Lisystrata a conferire questo speciale indirizzo in una regione, che pur aveva allestiti « due » e « quattro » famosi, i quali giunsero perfino a guadagnare alla bella Partenope titoli nazionali ed europei.

Ma l'« otto » rappresentava il cavallo di battaglia delle società e la « Lisystrata » si può dire abbia concentrate le massime finalità prima di Italia e Savoia, poi del Nautico, del Napoli, del Giovinezza ed infine di Ilva, Irno e Italia, i giovanissimi circoli di Bagnoli, di Salerno e di Castellamare, venuti a completare la imponente schiera delle forze remiere campane. La Coppa Lisystrata era per jole e l'equipaggio per regolamento doveva essere per metà composto da debuttanti. Da qui il successo, poichè le società venivano stimolate ogni anno a lanciare uomini nuovi nell'ingrato sport, che imponeva mesi di lavoro col miraggio di soli sette minuti di regata.

Nell'immediato dopo guerra quei sette minuti accessero dispute asprissime fra Italia e Napoli, tanto che il « Mattino » di Napoli pose in palio una coppa d'oro, che dopo cinque anni

di accanite dispute venne conquistata dall'Italia di Napoli. Era una challenge triennale e Napoli e Nino Bixio ne avevano completata la rapida storia.

Sorgeva intanto a Posillipo il Giovinezza, circolo fascistissimo, che ebbe l'onore ed il vanto di poter porre in palio un ambitissimo dono, una coppa d'oro, donata dal Duce.

Dalla jole si era passati all'outrigger ed il Giovinezza allestiti subito poderosi armi che sostennero a volta a volta il confronto coi migliori equipaggi nazionali. Nel '26 in jole, difatti, il Giovinezza vinceva innanzi alla Lario; l'anno seguente subito in outrigger Argus si imponeva fra ben sei equipaggi 2. era Bucintoro, 3. Italia, 4. Giovinezza, 5. Napoli, 6. Irno. Per le Olimpiadi la coppa ambita non si correva nel '28; Pallanza però vinceva magnificamente nel 1929 davanti ad Aniène e Giovinezza. L'anno scorso i vincitori di Darmstadt riguadagnavano al circolo di Posillipo l'ambitissimo trofeo, che una corta punta faceva passare quest'anno da Mergellina a Santa Lucia.

Nessuna disputa era stata della passionalità di quest'anno: tre armi sono giunti in un quarto di lunghezza. L'Italia di Napoli con un equipaggio in cui rifulgevano anziani e valorosi campioni del decano dei circoli nautici partenopei, sfoggiando l'antico stile, la

palata elastica, lunga, calma, per attaccare agli ultimi trecento metri in un serrate indemoniato riusciva ad agguantare sul traguardo Giovinezza e Querini, ingaggiati fin dalla partenza in una lotta bordo a bordo, massacrante. L'otto del Giovinezza, più possente, e quello guizzante, vivacissimo della Querini si dimostravano ben degni però dei vincitori e sarà interessante vederli ai campionati nazionali.

La Querini, eccessivamente sicura del fatto suo, si è rammaricata poi di non aver adottato una tattica più prudente; il Giovinezza ingannato dal traguardo obliquo si credeva netto vincitore e perfino i vincitori dell'Italia han dichiarato di essere a corto di lavoro e di aver perciò atteso... fin troppo per attaccare il serrate.

In sostanza i tre principali attori della Mussolini sono dei magnifici equipaggi, ben degni di figurare anche contro i campioni d'Europa. Non è intanto terminata la disputa, che già Napoli, Savoia ed Ilva annunziano di passare in outrigger gli otto jole vittoriosi nell'ultima riunione e la tradizione partenopea così si rinnova e si rafforza.

Questi nuovi equipaggi hanno della stoffa: l'otto del Napoli ha vinto la Coppa Asmet, una specie di campionato universitario del Sud innanzi a Catania e Bari, l'Ilva, otto poderoso formato da impiegati degli alti forni bagnolesi, ha regolato il giovane e pur forte armo della Querini. Il Savoia, per conto suo non ha che da arricchire il generoso quattro, guidato alle recenti vittorie dell'ottimo Menghi, per tornare ai trionfi dei tempi antichi.

La Coppa Mussolini peraltro ha il vanto di non aver rialimentata soltanto la passione per l'otto, ma di aver istituito regate stagionali stabili nell'incantevole specchio d'acqua di Posillipo con larga partecipazione dei migliori equipaggi italiani del momento nelle diverse barche. Così la Coppa De Pinedo per quattro outrigger ha dato modo all'Intra di accaparrarsi una nuova vittoria. Il Napoli col suo due senza timoniere, il double e lo skiff ha mietuto il maggior numero di vittorie, la Diadora si è imposta nel quattro jole, il Barion nel quattro outrigger senza timoniere, mentre un'ottima preparazione hanno dimostrato i Catanesi dell'Aitale Alagona, i Livornesi del Caprera, il Dopolavoro Ferroviario di Ancona e Napoli, i poderosi armi palermitani del Ruggero di Argenta.

MARIO ARGENTO



Mese di giugno: inizio dell'estate con relativo caldo. La nota estiva non è naturalmente mancata neppure sui campi di tennis e molti, per non dire tutti i tornei e gli incontri di questo periodo, sono stati caratterizzati da una temperatura eccezionale che ha talvolta avuto anche la sua influenza sui risultati.

Conclusi alla fine di maggio i Campionati Internazionali di Francia ed i quarti di finale della Coppa Davis, ben pochi prima delle classiche prove di Wimbledon iniziate nella seconda quindicina del mese, sono stati i grandi avvenimenti internazionali; ricorderemo per quanto a noi Italiani definitivamente eliminati dalla grande prova interessino relativamente i risultati delle due semifinali della Zona Europea della Coppa Davis.

Erano di fronte da una parte l'Inghilterra ed il Giappone, dall'altra la Cecoslovacchia e la Danimarca e i due incontri si sono risolti con un duplice 5 a 0 a favore delle squadre pronosticate vincenti; come facilmente si prevedeva i Danesi, seppure giuocanti a Copenhagen, non erano di taglia tale da impensierire i Boemi, reduci dalla grande vittoria sull'Italia e, per quanto Hecht sia giunto al limite dei cinque sets nei suoi due incontri di singolare, tuttavia ai Danesi non riuscì neppure di segnare il punto dell'onore.

Nè molto meglio se la cavarono i Giapponesi contro gli Inglesi i quali quest'anno hanno serie intenzioni di andare molto avanti nella Coppa Davis. I due Satoh ed il loro connazionale Kawachi, pre-



Il conte Sandro Fè d'Ostiani, che ha vinto il Campionato italiano (II categoria)

TENNIS ESTIVO

scelto per il doppio, subivano anche essi un cinque a zero dagli uomini di Austin giunti ora ad un grado di forma veramente perfetto.

La finale, quindi, vedrà alle prese Inghilterra e Cecoslovacchia e si svolgerà a Praga dal 10 al 12 luglio: i Boemi, oltre ad avere una squadra veramente forte, sono stati davvero fortunati per aver potuto giuocare tutti gli incontri facili (Grecia e Danimarca) fuori casa e quelli difficili (Spagna, Italia e Inghilterra) sui loro propri campi. Austin, Perry e Hughes formano indubbiamente un trio di valore, purtuttavia crediamo che il loro compito sarà ben arduo sul difficile campo di Praga.

La squadra vincente a Praga, sia essa l'Inghilterra o la Cecoslovacchia, dovrà poi affrontare a

Parigi la squadra degli Stati Uniti i cui giocatori, da tempo in Europa, si annunciano formidabili; accanto a Shields che verrà indubbiamente prescelto per i singolari, gli Americani allineeranno Lott o Wood; per il doppio la coppia Lott-Van Ryn non ha nulla da invidiare a quella Allison-Van Ryn che la precedette; la squadra vincente della Zona Europea dovrebbe quindi accontentarsi di una onorevole difesa contro gli Stati Uniti, mentre la stessa Francia, nella finalissima, dovrà ben guardarsi dai giovani Americani se continuerà l'attuale incerto grado di forma di Cochet, se Borotra mostrerà sempre più di risentire il

peso degli anni per il suo giuoco acrobatico e richiedente un grande dispendio di energie, se infine i

Francesi non avranno trovato per il doppio un accoppiamento più forte di quello Borotra-Bousus, provato in occasione degli ultimi Campionati Internazionali di Francia.

Intanto, Cochet ha voluto fornire anche a Wimbledon la grossa sorpresa e si è fatto eliminare con un punteggio netto nella prima giornata di gare dall'inglese Sharpe, dopo un incontro che ha messo in risalto le precarie condizioni di forma di quello che fino ad alcuni mesi fa era considerato il primo giocatore del mondo, ma che ora, battuto a Milano da Hughes, perduto il primato a Parigi per forzata assenza, scomparso al primo turno a Wimbledon, come potrà aspirare ancora seriamente a questo titolo? Intanto a Wimbledon tutti gli incontri sono stati di notevole interesse; con particolare curiosità sono state seguite le pro-

ve dei giovani americani Shields, Wood e Mangin i quali con Lott e Van Ryn si apprestano a rendere dura la vita ai Francesi nell'ormai prossimo «Challenge-Round» della Coppa Davis.

* * *

In Italia, tornei pochi e di scarso interesse. Bologna ha visto invece alcune belle giornate di sport con la disputa dei Campionati italiani di seconda categoria, svoltisi all'inizio del mese.

Purtroppo non si può dire che questa nuova edizione dei Campionati abbia avuto un gran numero di partecipanti: assenze ce ne sono state ed alcune anche inspiegabili. Quali le cause di questo scarso entusiasmo fra i giocatori di seconda categoria in contrasto con la grande passione che anima quelli, invece numerosissimi, di terza? Molte: e nel caso specifico dei Campionati la scelta non fu felicissima della data, e per il caldo e per la concomitanza col periodo degli esami. A proposito della seconda categoria noi pensiamo che esista troppa disparità di valore tra un giocatore ai primi posti ed uno classificato per esempio a 5/6; fatta eccezione per alcuni casi, questi ultimi ben difficilmente cercano il confronto con dei giocatori classificati per esempio a zero e dai quali già sanno di dover essere clamorosamente battuti. Per facilitare la partecipazione di un buon numero di giocatori ai Campionati sarebbe pertanto opportuno che la Federazione, non il club organizzatore che di sacrifici ne deve già compiere abbastanza per suo conto, concedesse agevolazioni, pagando magari le spese di viaggio e non pretendendo quote d'iscrizione; altrimenti, come è possibile poter aver presente ai Campionati la massa dei giocatori di seconda categoria che, per lo più studenti, è sempre in continua lotta con... le finanze?!

Quest'anno a Bologna alcune assenze sono state però ingiustificate: particolarmente quelle di Rado e di Zuccoli in campo ma-

schile, della Manzutto e della Griorio in campo femminile. Rado, sfuggendo al confronto con Fè d'Ostiani senza plausibili ragioni, poichè a Milano una settimana dopo giocava il torneo al Tennis Club, quando il Torinese per non mancare ai campionati doveva superare ben maggiori difficoltà per gli studi, non ha impressionato molto favorevolmente; mentre Zuccoli, pur essendosi recato a Bologna, si rifiutava di giocare per motivi sconosciuti. D'altro canto la Manzutto e la Griorio non hanno neppure esse sufficientemente giustificata la loro assenza.

In campo maschile il titolo spettava al miglior giocatore italiano che figurò attualmente in seconda categoria, al torinese Sandro Fè d'Ostiani, il quale incontrava in finale la maggior resistenza da parte del suo concittadino Giorgio Sertorio, giunto ad occupare il secondo posto grazie a due significative vittorie, ambedue in tre sets, prima sul romano Lucio Savorgnan, poi sul bolognese Francesco Pilati che precedentemente aveva battuto, dopo una estenuante battaglia durata cinque sets, il napoletano Jatta.

Giorgio Sertorio dimostrava così quali brillanti progressi abbia compiuto in questi ultimi tempi e, data la sua corporatura e lo sviluppo del suo fisico, egli è destinato a seguire le orme del fratello Emanuele, soprattutto se saprà dominare alcuni scatti del suo carattere talvolta troppo nervoso.

Fè d'Ostiani, ben coadiuvato da Pietra che sta ritrovando la sua forma migliore, vinceva anche il doppio uomini dopo una bella partita in finale contro Jatta e Giorgio Sertorio, mentre il singolare signore offriva una bella sorpresa con la vittoria della bolognese signorina Ivonne Pini; prima la torinese Maddalena Sertorio, poi la genovese Rosaspina in finale dovevano cedere al giuoco tenace se pure stilisticamente non perfetto della campionessa del Tennis Club Bologna.

Belle ed interessanti partite ancora offriva la gara di doppio mi-

sto nella quale Maddalena Sertorio ed il napoletano Jatta, già campioni lo scorso anno in questa specialità, riconfermavano il possesso del titolo con una bella vittoria in finale sulla coppia Rosaspina-Pietra.

Venuta a mancare la quantità dei partecipanti, i campionati nazionali di seconda categoria hanno avuto una discreta riuscita come valore di concorrenti e per la buona qualità del giuoco svolto.

* * *

Il calendario del mese di giugno portava pochi altri avvenimenti.

A Torino la Juventus ha fatto svolgere il proprio torneo senza la partecipazione di altri giocatori all'infuori dei locali; nel singolare uomini s'è trattato di un vero campionato sociale, risoltosi in finale con una bella partita tra Emanuele Sertorio e Fè d'Ostiani; il primo riusciva alla fine a spuntarla. Fra le signore, la Manzutto affrontava la Manfredi in finale e, come già a Ferrara, ne aveva ragione.

Successivamente a Como si davano convegno molti dei buoni giocatori milanesi di seconda categoria oltre alla Valerio ed a Placido Gaslini che, vincendo il doppio uomini con il Conte Bonacossa, faceva una vittoriosa *rentrée* dopo alcuni mesi di forzata assenza dai «courts».

Il singolare uomini libero era vinto da Corsi, quello per la terza categoria da Mentasti, il singolare signore dalla Valerio ed il doppio misto dalla Valerio con Alberto Bonacossa.

Soppresso il torneo del Monterosa, un buon successo ottenevano i Campionati Internazionali di Milano organizzati dal Tennis Club Milano; alle semifinali del singolare giungevano da una parte Rado e Gaslini, dall'altra Chiesa, vincitore di Sabbadini, e Leonardo Bonzi. Contro un Gaslini assolutamente fuori forma, Rado vinceva con evidente facilità, mentre Chiesa e Bonzi giocavano una bellissima partita che si risolveva alla fine con la vittoria di Bonzi.

La finale tra Rado e Bonzi vedeva la vittoria di quest'ultimo in tre sets. La più grande speranza del tennis italiano arrivava a condurre in ogni partita, ma non riusciva mai a spuntarla sull'avversario della categoria superiore sempre uscito vincitore dai confronti avuti con Rado anche in precedenza.

Il doppio uomini vedeva una bella finale tra la nuova coppia Gaslini-Rado e quella ben sperimentata composta da Colombo e da Sabbadini; questi ultimi, grazie al maggior affiatamento, per poco non la spuntavano sui più giovani che, per poter dare un buon rendimento, hanno bisogno di giocare assieme ancora molte volte.

Nel doppio misto la Valerio e Bonzi non dovevano faticare eccessivamente per conquistare la vittoria finale mentre nel singolare signore la Valerio batteva abbastanza nettamente in finale la signora Prouse.

Tra gli ultimi avvenimenti tennistici in ordine cronologico vi è da ricordare la disputa del primo torneo serale all'aperto in Italia, auspice lo Sport Club Italia di Milano; questo torneo ha visto la disputa di molti interessanti incontri e le vittorie del fiamano Mangold e della milanese Manfredi nei singolari, delle coppie Mangold-Mei e Manfredi-Mangold nei doppi.

A Reggio si è pure svolto il locale torneo chiusosi con la vittoria del bolognese Alfieri, mentre Trieste adunava un magnifico lotto di giocatori per il suo riuscito torneo. Gaslini confermava le sue poco brillanti condizioni attuali facendosi eliminare in due sets da De Minerbi ed il torneo si concludeva con le vittorie di De Minerbi in campo maschile e della Valerio tra le signore.

Complessivamente l'attività tennistica non è stata certamente notevole in questo mese come nelle passate stagioni; l'eliminazione della nostra squadra dalla Coppa Davis ha fatto sentire le sue conseguenze!



LEONARDO BONZI

Una simpatica figura di sportivo è quella di Leonardo Bonzi, tennista, aviatore, alpinista, sciatore provetto, praticante ed innamorato di tutti gli sport. Come tennista, egli quest'anno per la prima volta è entrato a far parte della squadra nazionale per la Coppa Davis. In questo ambiente è ormai noto in tutti i campi d'Italia ed anche in molti all'estero, sia per la sua squisita cavalleria, che per il suo valore sportivo che ancora recentemente l'ha portato a sfiorare la vittoria contro il campione del mondo Cochet, sia, soprattutto, per l'ardore combattivo e per la grande volontà che sempre lo caratterizzano e che gli hanno saputo cattivare le simpatie di tutti i pubblici. Come aviatore, l'esperienza di Bonzi è forse minore; pilota da solamente un anno egli ha però già saputo farsi notare per un riuscitissimo raid compiuto da solo nella scorsa primavera da Milano a Tripoli, poi in Tunisia, Marocco, Spagna e Francia con apparecchio da turismo. Pochi giorni or sono ha persino atterrato col suo apparecchio sul ghiacciaio del Gigante, nel gruppo del Monte Bianco!

Molte gare di sci lo hanno visto tra i primi anche a contatto con i nomi più noti dello sport sciatorio, mentre le sue doti di audacia, di coraggio, di passione sportiva hanno avuto modo di rivelarsi pure come guidatore di bob. Si può dire che dal calcio all'atletica, dall'automobilismo al canottaggio, al nuoto, all'equitazione, Leonardo Bonzi abbia praticato tutti gli sport, epperò la sua bella figura di atleta deve costituire un esempio da seguire per tutti i giovani.

SET

Spigolature d'attualità

Con l'eliminazione della nostra squadra dalla Coppa Davis sono venuti a mancare molti numeri d'attrazione per le manifestazioni estive dei nostri tennisti, sicchè l'attività della nostra squadra nazionale, tenuto conto ch'essa potrà finalmente contare su un De Stefani libero da impegni militari, riprenderà solamente nel mese di agosto.

Parè infatti che al 1 e 2 agosto, almeno stando a quanto pubblica la rivista tedesca «Tennis und Golf» organo ufficiale della Federazione Germanica di tennis, si debba svolgere a Monaco l'incontro Italia-Germania, incontro rinviato di quello dello scorso anno a Firenze, però da parte della Federazione Italiana nessuna comunicazione ufficiale è stata fatta in proposito. Già confermato invece è l'annuale incontro Italia-Francia per il 22-23 agosto ad Avian les Bains. In settembre i nostri migliori tennisti avranno ancora altri incontri internazionali in programma, già fissati sembrerebbero Italia-Cecoslovacchia a Milano ed Italia-Spagna a Napoli; dubbia invece rimane l'effettuazione dell'incontro Italia-Ungheria. Rimane solamente da augurarsi che questi incontri, anche se assente De Murguro sul quale, ormai, non è più il caso di fare affidamento, si risolvano un po' più brillantemente degli incontri di Coppa Davis.

* * *

Periodo di morta stagione quello attuale in Italia: qua e là qualche sprazzo di attività con qualche torneo locale.

Ricordiamo come sia prossima al suo epilogo la Coppa Brian, campionato a squadre per giocatori di prima categoria: la S. L. T. Genova, vincitrice delle eliminatorie ha acquistato il diritto di disputare la finalissima nel prossimo ottobre, a Roma, con il Parioli detentore del titolo.

Complessivamente però questo Campionato, risoltosi con molti forfait, ha dimostrato una volta ancora quale scarso entusiasmo animi i nostri giocatori di prima serie e come da essi sia ben poco sentito lo spirito del club; ripartite dalla Federazione le varie squadre in nove, la seconda zona non raccoglieva neppure un'iscrizione: Roma, Genova e Milano erano le vincitrici della prima, terza e quarta zona, ma la semifinale interzone non veniva giocata avendo il Roma dato partita vinta al Tennis Club Milano. Questo club si trovava così in finale contro il Genova ma era costretto a scendere in campo senza Bonzi, ammalato, sostituito da un Gaslini in pessime condizioni di forma. Il risultato della finale (4 a 1 a favore del Genova) dice da solo come scarso sia stato il rendimento di Gaslini battuto da Galindez in tre sets e da Balbi per ritiro, mentre Sabbadini si difendeva meglio contro Galindez e riportava una bella vittoria su Balbi: nel doppio faceva la sua ricomparsa Robby Boicardo da tempo assente dalle gare ufficiali.

Come magra consolazione, allo scarso successo delle prove riservate ai migliori fanno riscontro i brillanti risultati ottenuti dalle competizioni interscolari per la minore categoria, come la Coppa Old England terminata con una nuova vittoria dello Sport Club Italia di Milano.



La squadra della Juventus di Torino, vincitrice del Campionato 1930-31. Da sinistra (in piedi): Varglien I, Munerati, Varglien II, Caligaris, Combi, Ferrari, Vecchina e Mosca; (in ginocchio): Cesarini, Orsi e Rosetta (foto Bettrone).

J U V E N T U S C A M P I O N E D' I T A L I A

Con l'ultima domenica di giugno è finito il torneo che ha indicato senza ombra di dubbi nella Juventus la squadra più forte, se non la più completa, meritevole più d'ogni altra di cucire lo scudetto tricolore sulla maglia sociale. Campionato magnifico, quello dei bianco-neri torinesi, protagonisti di una « corsa alla vittoria » ammirevole per la sua autorità, per la continuità dello sforzo, per la sicurezza di-

mostrata, per il dominio ininterrottamente tenuto nella classifica.

Hanno cominciato il lungo torneo con otto vittorie consecutive, gli Juventini! Poi anno subito una sconfitta — l'unica di tutto il Campionato in casa loro — contro il Napoli. A questo punto il primato di classifica, ottenuto nettamente dopo tre giornate di gara, non era compromesso, ma il Bologna, il rivale più notevole dei torinesi nelle prime settimane, si è riavvicin-

nato ad insidiare il primo posto tenuto dalla Juventus. Così due soli punti separavano le due squadre alla vigilia del loro incontro, all'undicesima giornata, a Torino. La Juventus è uscita dalla difficile partita con tutti gli onori: i rosso bleu sono stati battuti con il classico punteggio di 2 a 0.

Il pericolo bolognese, se non sventato definitivamente, era così per lo meno allontanato. Allora è saltata fuori la Roma. Sembrava che la squadra di Bernardini non attendesse che il momento opportuno per sbucare da una tana per attaccare il rivale di sorpresa e d'impeto.

Ecco un duplice confronto romano-torinese. La Roma doveva



Durante la partita Juventus-Genova del girone di ritorno: Rosetta ferma gli avanti genovesi e Combi esce a bloccare il pallone (foto Bettrone).

recarsi a Torino per giocare contro il Torino; la Juventus a Roma doveva giocare contro il Lazio. La Roma ha vinto, la Juventus è stata battuta.

Quello fu un momento difficile per la Juventus, forse il più difficile, moralmente e tecnicamente, di tutto il campionato. La squadra sembrava in preda all'orgasmo ed allo smarrimento, fra i ranghi giallo-rossi invece serpeggiavano volontà di combattere e desiderio prepotente di vittoria. Ecco che si annunciava un'altra giornata difficile per i bianco-neri: una partita a Modena assai ardua e di esito incertissimo mentre la Roma ospitava il Legnano.

La Juventus vinse per 2 a 1, con un po' di fortuna, ma vinse. Il vantaggio sulla Roma rimaneva di un punto, ma il morale dei bianco-neri non subiva scosse gravi e l'avvenire riappariva sotto tinte meno fosche.

Di slancio poi la Juventus poneva fra sé e gli immediati inseguitori altri 3 punti: mentre i bianco-neri sconfiggevano il Brescia a Torino e l'Ambrosiana a Milano in una delle più belle partite del campionato, la Roma era costretta al pareggio a Genova e sul suo campo era inaspettatamente pie-

gata dal Milan, l'iracondo e volatile Milan.

Frattanto tornavano a farsi sotto Napoli, Bologna e Genova e al termine del girone d'andata la Juventus contava 29 punti, la Roma e il Napoli 25, il Bologna 24 e il Genova 21. Alcuni passi obbligati fuori casa assai difficili attendevano la Juventus durante il girone di ritorno: fra essi gli incontri di Roma e di Napoli. Quello di Ro-

ma era stabilito per la ventiduesima giornata. La Roma non aveva deposte le speranze di successo finale e architettò una partita mirabile di slancio e di tecnica: cinque goals subirono quel giorno i bianco-neri senza segnare alcuno. Il distacco — che era di 5 punti perchè, in precedenza, ad un pareggio juventino con l'indemoniatissimo Milan aveva corrisposto una sconfitta romana a Napoli — si ridusse a 3 punti mentre la Roma si poneva sola al secondo posto, decisa a proseguire l'inseguimento al « leader », mettendo in opera tutte le sue facoltà.

Cominciò allora la caccia dei romani ai torinesi, caccia che durò tre mesi e mezzo, che ebbe fasi ed episodi rimarchevoli e che monopolizzò o quasi l'interesse del campionato. La Roma faceva affidamento su alcune partite fuori casa della Juventus: principalmente a Napoli e Bologna. Ma l'undici torinese superò gagliardamente e senza danni gli ostacoli. La Juventus teneva rabbiosamente il comando del gruppo e altrettanto rabbiosamente la Roma incalzava. A cinque tappe dalla fine del torneo si profilò per i romani l'ostacolo: « Ambrosiana ». A Milano la Roma cadde clamorosamente per il punteggio delle grandi scon-



Il match Juventus-Alessandria del girone d'andata. Ferrari e Cesarini impegnano la difesa alessandrina (foto Bettrone).

fitte: 5 a 0. Dal colpo gravissimo la Roma non si risollevò quattro giorni dopo a Legnano, ove terminò alla pari, ma si riprese la domenica successiva in modo mirabile. Ma ormai era troppo tardi. La Juventus si era messa al sicuro da ogni attacco e si avviava superbamente verso la desiatissima e sudatissima vittoria finale.

Il 21 giugno, così come un anno prima la Juventus sul campo di San Siro aveva perso per due goals a zero sanzionando la vittoria dell'Ambrosiana nel campionato 1929-30, così toccò ai nero-azzurri di definire attraverso una sconfitta di misura patita dopo una gara combattutissima ed avvincente per stile, il diritto dei bianco-neri di succedere loro nella conquista duplice e indivisibile del titolo e dello scudetto.

La squadra che ha vinto si chiama Juventus; i giocatori Combi, Rosetta, Caligaris, Rier, Varglien, Mosca, Munerati, Cesarini, Vecchina, Ferrari, Orsi; non si devono dimenticare Ghibauda, valente sostituto di Combi, Varglien II e Barale, che volta a volta sostituirono i compagni concorrendo efficace-



I giocatori della Juventus, nuovi campioni d'Italia, sono portati in trionfo dalla folla sportiva torinese dopo il vittorioso incontro coll'Ambrosiana (foto Ottolenghi).

mente a quella rotazione di effettivi la cui necessità si impone in un torneo così lungo e difficile qual'è il campionato italiano.

La Juventus ha vinto 25 partite su 34, ne ha pareggiate 5 e ne ha perse 4. Ha segnato 78 goals e ne ha subiti 36; il suo *goal average* è pari a 2,16, ha totalizzato punti 54.

Un punto d'orgoglio della Juventus è costituito dalle prestazio-

ni di giocatori da essa data alla squadra nazionale: Pozzo ha abbondantemente affondato le mani nei ranghi bianco-neri per cambiare ai giocatori juventini la maglia sociale con quella dal colore azzurro. Combi, Caligaris, Rosetta, Orsi, Cesarini, Ferrari e Vecchina ebbero quest'onore cosicché non è fuor di luogo affermare che la squadra juventina ha costituito per tutta la stagione l'intelaiatura della Nazionale che non conobbe sconfitte in Patria e all'Estero.

Da ciò si rileva che la difesa e l'attacco costituirono i reparti più efficienti dell'undici torinese e che la classe della linea mediana è di un grado inferiore al resto della compagine: questo spiega anche il motivo di certi squilibri e di un *goal average* inferiore a quello della Roma.

Ma a tale particolare già i dirigenti juventini hanno pensato e rimediato completando il terzetto dei sostegni con autentici campioni prelevati da altre squadre. Così l'undici dei neo-campioni d'Italia si attrezza e si prepara per tentare di conservare il titolo anche l'anno venturo in un torneo che si presenta quanto mai interessante e combattuto.

MARIO ROSSI



Cesarini impegna Degani nel match Juventus-Ambrosiana, che ha consacrato gli Juventini Campioni d'Italia (foto Beltrone).



Gli Azzurri salutano la folla romana prima del loro ultimo e vittorioso incontro: quello coi calciatori di Scozia (foto Del Papa).

Stagione senza sconfitte

Non è questa la prima stagione in cui la squadra nazionale italiana risulta immune da sconfitte. Ciò si è già verificato più volte nel passato.

Nella stagione immediatamente precedente il periodo bellico la Nazionale combatté quattro partite e due ne vinse (Francia a Torino e Svizzera a Berna, la prima grande vittoria all'Estero) e due ne pareggiò (Svizzera a Genova ed Austria a Milano, in cui lo zero a zero costituì un autentico successo per gli ancora poco esperti Azzurri). Nella stagione susseguente alle Olimpiadi di Anversa si ottenne una vittoria assai ambita e che destò vivi entusiasmi a Marsiglia contro la Francia, si sconfissero i Belgi ad Anversa, gli Svizzeri a Milano e si pareggiò con gli Olandesi in casa loro. Anche la stagione successiva, 1921-22, fu assai favorevole: su quattro partite si ottennero tre risultati pari (Svizzera, Austria, Germania) e una vittoria (Belgio). Tutte le altre annate fecero registrare qualche insuccesso degli Azzurri, il libro d'oro dei quali, attraverso una serie di partite giocate in tutte le grandi città del continente, attraverso pagine radiose ed altre tristi per il no-

stro sport, testimonia però in modo eloquente sugli innegabili progressi, lenti ma sicuri, del gioco del calcio in Italia.

Tali progressi hanno raggiunto la loro massima espressione proprio quest'anno oppure possiamo migliorare ancora la tecnica, lo stile, il rendimento dei nostri calciatori ed aumentare l'efficienza della squadra nazionale? Il tono del nostro gioco è di classe elevatissima ma la perfezione è una di quelle mete radiose sempre irraggiungibili ma verso le quali sempre si tende con lo scopo di migliorare e di migliorarsi. Si dirà sempre, quindi, che molto ancora v'è da imparare, studiare, assimilare, valorizzare: guai a chi si ferma sulle posizioni conquistate e si volge a osservare con sorriso d'orgoglio tutto il cammino percorso. In guerra come in pace, nello sport come in tutte le manifestazioni della vita, è assai più difficile mantenere una posizione che conquistarla. Eppure talvolta bisogna soffermarsi un istante, quasi a ripigliar fiato, e misurare con rapida visione quel che s'è fatto e quel che s'è ottenuto per trarre ammaestramenti per il futuro, per riacquistar lena per il nuovo cammino da percorrere.

Che cosa ha fatto quest'anno la nostra squadra nazionale? Ha giocato sei partite: quattro ne ha vinte e due ne ha chiuse alla pari. Ha battuto la Francia a Bologna per 5 a 0, l'Austria a Milano per 2 a 1, il Portogallo ad Oporto per 2 a 0 e la Scozia a Roma per 3 a 0; ha pareggiato con la Svizzera a Berna (1 a 1) e con la Spagna a Bilbao (0 a 0).

Il successo sulla Francia, per il punteggio col quale si è verificato, ha confermato la netta superiorità del football italiano su quello transalpino; il risultato di Milano è riuscito particolarmente lusinghiero perchè ha rappresentato la prima vittoria degli Azzurri sugli Austriaci; il chiaro 2 a 0 di Oporto ha rimesso a posto la situazione dopo gli insuccessi patiti dagli Italiani in terra portoghese negli anni passati; la sconfitta degli Scozzesi ha detto che il continente non ha più nulla da imparare, nel complesso, dal tanto celebrato football britannico.

A proposito della partita che allo Stadio del Partito, il 20 maggio, ha chiuso la stagione internazionale alla presenza del Duce, non sarà inutile spendere qualche parola per dei rilievi che crediamo opportuni. Anzitutto dobbiamo rilevare che la nostra squadra non è stata esente da critiche: il gioco da essa svolto è stato ben lontano, come concezione e come esecuzione, da quello sfoggiato, ad esempio, a Milano contro l'Austria nella quale occasione gli Azzurri hanno forse disputato la più bella partita della stagione. Contro la Scozia la difesa è stata impeccabile; nella linea di sostegno Bernardini ha tardato un po' a ritrovarsi mentre Ferraris IV non ha fornito il rendimento usuale, fors'anche perchè era stato spostato all'esterno; le mezze ali hanno difettato di continuità e di precisione e Costantino dopo un superbo inizio è andato declinando. Questi sono particolari ma tutti essi riuniti hanno concorso a creare quella mancanza di unità tecnica e tattica e quella discontinuità d'azione che hanno frantumato il gioco italiano in cento episodi incompiuti e deviati per vie tecnicamente e tatticamente errate per cui la classe e l'abilità dei singoli più che l'intesa dei reparti e degli uomini hanno preparato e dato la vittoria azzurra.

Su questi rilievi critici non si deve peraltro insistere poichè gli Azzurri hanno più di un'attenuante. Anzitutto il gioco stesso dell'attacco scozzese, avventuroso nella fase preparato-

ria, privo di chiarezza e di idee in quella che dovrebbe portare alla conclusione, non era fatto per spianare il terreno alle intenzioni tutto ordine e intelligenza del giuoco italiano. Si sa che è più facile per la squadra disordinata trascinare gli avversari in un giuoco disordinato che per costoro imporre le vedute di ordine e di praticità in loro abituali. Inoltre la posizione prevalentemente arretrata assunta da Ferrari e da Cesarini non era fatta per dare stile e potenza all'attacco il quale avrebbe anche fatto qualcosa di meglio e di più su un terreno dalle dimensioni più grandi di quello dello Stadio romano. Quando poi i nostri attaccanti si spingevano avanti si imbattevano nella parte migliore dell'undici scozzese benché mediani e terzini utilizzavano un senso della posizione ed una decisione che formavano forse le qualità più evidenti della squadra ospite: in fatto di posizione, anzi, gli Scozzesi hanno dimostrato di non aver nulla da imparare da noi ma, forse, qualche coserellina da insegnare.

Le due partite pari ottenute in casa d'altri dai nostri giocatori nazionali sono state a suo tempo esaminate nelle loro cause e nella loro giusta portata su queste colonne. Ricorderemo solo che in ambedue le gare — quella di Berna e quella di Bilbao — gli Italiani figurarono meglio degli avversari e che recentemente una voce neutra — inglese, per precisare — parlò dalla Spagna per affermare, in un articolo apparso su un giornale londinese, che a Bilbao gli uomini di Caligaris dovevano ritenersi vincitori morali.

I « cadetti » così definitivamente e simpaticamente battezzati dalla Federazione hanno svolto un utilissimo lavoro, diciamo così, di fiancheggiamento all'ombra della squadra maggiore. Tre vittorie (di cui due all'estero) e un match nullo: ecco il bilancio degli Azzurri in « seconda ». Vittoria ad Alessandria per 2 a 0 contro Francia Sud Est, in Lussemburgo per 3 a 0 e a Budapest contro l'Ungheria B per 1 a 0; pari a Sofia, 2-2, contro i Bulgari. Dei quattro risultati il più lusinghiero è indubbiamente quello di Budapest poichè nella squadra magiara hanno giocato diversi calciatori assai noti in campo internazionale che hanno fatto parte recentemente della maggiore squadra nazionale ungherese. Tale constatazione è una conferma dell'abbondanza di elementi di classe in-

ternazionale esistenti in Italia nei confronti di altre Nazioni.

Conclusioni? In ventun anni di cammino il football italiano ha nettamente superato quello di molte Nazioni che, quando la Nazionale nostra muoveva i primi passi, erano considerate nostre maestre, e si è posto in testa allo sport calcistico del continente. L'Ungheria e la Cecoslovacchia hanno perduto terreno. Le squadre britanniche apprendono a loro spese i progressi compiuti dagli altri. Forse si sono aperti gli occhi anche agli orgogliosissimi inglesi che presto capiranno l'opportunità di più frequenti contatti con le squadre d'altri Paesi. Restano con l'Italia l'Uruguay e l'Argentina. Ciò, sulla scorta dei risultati.

Nella stagione 1930-31 la nostra Nazionale ha segnato 13 goals contro 2 (uno su calcio di rigore e uno su calcio di punizione: quale miglior attestato del valore e della classe di Combi, Caligaris, Rosetta e Monzeglio?); il che forma il magnifico *goal-average* di 6,50.

Il rapporto dei goals dei cadetti è invece di 4, per 8 punti marcati e 2 subiti, entrambi a Sofia.

I goals sono stati segnati per la Nazionale da Meazza (5), Orsi (3), Cesarini (2), Cattaneo, Ferrari e Costantino (1); per i Cadetti da Volk (3) Vojack (2), Mazzoni, Patri e Chini (1). I giocatori che hanno partecipato a tutte le sei partite della Nazionale sono Combi, Caligaris, Ferraris, Ferrari, Orsi; nei quattro gare dei cadetti hanno sempre giocato Innocenti, Avalle, Colombari, Mazzoni, Volk e Chini.

Ed ora, dato lo sguardo necessario al passato per trarne ammonimenti ed insegnamenti, si pensi al futuro. La prossima stagione si presenta come una delle più difficili per il football italiano contro il quale si appunteranno sguardi e desideri di vittoria di ogni avversario. Le vittorie più ambite sono sempre quelle conseguite contro i primi. L'animatrice guida dell'on. Arpinati presidente della F.I.G.C., la saggace e fattiva opera del comm. Zanetti segretario federale, l'accortezza, i criteri tecnici pregevolissimi e la capacità del C. U. comm. Pozzo, ma più ancora la disciplina, l'abilità, lo spirito di bandiera dei nostri giocatori danno un affidamento sicuro perchè il calcio italiano conservi o superi l'altissima quota raggiunta in campo internazionale.

M. R.

RETROCESSIONI E AVANZAMENTI

Ricordate il famoso Lazzaro dell'antica parabola? Ogni giorno faceva una corte spietata alle briciole che cadevano sotto la tavola del ricco, senza ottenere niente; ma quando la morte invertì le sorti, Lazzaro trovò pronto il banchetto dei Beati ed il ricco Epulone chiese invano, dal fuoco eterno, il dito di Lazzaro per inumidire le labbra arse.

Ebbene, dal lato sentimentale, la condizione delle ultime squadre del campionato di calcio è molto meno fortunata: oltre a perdere le briciole del banchetto, esse cadranno nell'inferno della retrocessione. La folla amica abbandonerà i beniamini d'ieri, perchè quella degradazione senza gloria, quel sacrificio senza tornaconto, quella perdita di prestigio, prenderà per la stretta logica popolare un'aria desolata di fallimento.

Allora, per rabberciare il bilancio, è giocoforza mettere all'asta i giocatori migliori, quelli più ricercati, affinché le società più abbienti facciano acquisto. Se si toglie il senso sportivo alle competizioni di calcio, analizzandolo sotto il microscopio della praticità, occorre riconoscere che le squadre vinte, le squadre spodestate dalle massime divisioni, hanno perso il loro diadema di elette sul terreno della lotta finanziaria, prima che sui rettangoli di giuoco. Per tali squadre, il campionato deve sembrare una specie di asta pubblica, un odioso mercato, dove il posto al sole viene messo all'incanto. Chi non può sostenere le proprie offerte, chi non può difendere i propri prodotti, deve dibattersi sempre più forte col cuore in gola, le mani tese verso le briciole, senza alcuna speranza di rivincita immediata.

Regna insomma l'affare, come in tutte le manifestazioni della vita.

Ma d'altra parte, se le ragioni sentimentali dovessero sempre prevalere, tutto l'ingranaggio dell'esistenza resterebbe immobilizzato come il corpo di un paralitico. I tribunali, davanti alla faccia sbiancata dell'imputato, non condannerebbero più; i professori di scuola promuoverebbero tutti gli scolari imploranti; i medici si arresterebbero davanti alla pietà; le lacrime dei poveri e degli infelici governerebbero il mondo. E lo stesso sport cesserebbe di esistere come fervida affermazione

di giovinezza e di forza, poichè la immancabile mortificazione dei vinti, le conseguenze irrimediabili di certe sconfitte, seguite spesso dalla delusione e dalla rinuncia definitiva, arresterebbero innanzi tempi i vincitori alla soglia dello scrupolo.

Invece il fiato vittorioso della vita abbatte i cenci bianchi del sentimento alzati in segno di resa, e fa garrire i gagliardetti dell'entusiasmo e della fede.

A chi tocca tocca. La selezione è questa; i deboli, qualunque sia la ragione della loro inferiorità, lascino via libera ai forti. I quali saranno poi infallentemente battuti dal tempo che passa. Anche per gli esclusi esiste dunque la rivincita finale che non conosce dilazioni... E' l'eterna consolazione dei vinti.

Nel campionato 1929-30 caddero il Padova e la Cremonese, due società insigni e benemerite, che tanto contribuirono all'elevazione del calcio nazionale. Gli anni precedenti erano stati fatali ad altre squadre di alto lignaggio, quali il Pisa, il Novara, il Verona, ecc. Ora la condanna è caduta sul Legnano e sul Livorno, il primo tornato l'anno scorso alla ribalta della massima divisione dopo aver conosciuto già le amarezze della retrocessione, il secondo vessillifero del calcio toscano. Chi dice Livorno dice Villa Chayez. E' sfumata ormai da tempo la leggenda di imbattibilità che regnava sul campo assoluto dell'Ardenza, circondato dalle ombrellifere e investito dal maestrale; ma il ricordo rimane.

Lo sport non rispetta le tradizioni, ma fa annotare i fatti positivi. Pitto, Vincenzi, Magnozzi: ecco i nomi dei tre moschettieri labronici, divenuti mercenari per forza di cose. Anche il Casale di Barbesino e di Caligaris, il Legnano di Camerani e di Allemandi, rievocano gesta lontane e vicine, con un senso infinito di nostalgia. Ma la nostalgia, come il sentimentalismo, non è un coefficiente tecnico. Da molto tempo le classifiche avvertivano che Casale, Legnano e Livorno erano in lotta per evitare la retrocessione. L'ultima giornata, proprio l'ultima, ha deciso le sorti, con l'apoteosi del vincitore e col dramma delle due unità sacrificate.

In fondo, il ritorno del Casale e del Legnano nella schiera delle elette non aveva portato niente di nuovo in fatto di tecnica. Privi ormai di uno stile proprio, dispersa o superata dai tem-

pi la vecchia scuola di gioco, tanto il Legnano che il Casale sanno ricavarne dalla foga e dall'entusiasmo tutto provinciale le gemme più fulgide del loro scarso patrimonio.

Invece il Livorno vanta ancora adesso caratteristiche proprie di stile e di gioco, sebbene le defezioni abbiano pregiudicato gravemente il rendimento normale delle sue linee. La scuola è rimasta; l'ordine e la chiarezza orientano ancora i ranghi; ma i giovani che hanno colmato i vuoti lasciati dai campioni non sanno raggiungere le realizzazioni dovute. Si elabora il goal sulla falsa riga dei vecchi insegnamen-

IL TIFOSO

Non so perchè lo chiamino « giovine sportivo ». Smilzo come una canna, ricurvo appena, ma predisposto a piegare la cervice come un papavero, aperti gli occhi come uno spiritalo, i muscoli della faccia che rivelano lo sforzo di una tensione, la bocca facile all'urlo, lo si incontra sui campi e nei circoli sportivi, perchè quivi ha una mansione e un compito da esplicare.

La domenica, in elegante vestito sportivo, niker bolker, calzoncini, berretto basco, attorniato dagli amici si trova alla partita che si combatte nella città e in provincia; tutti conoscono la necessità della sua presenza e ogni adito gli è concesso con piacere.

Il lunedì, eccolo con le gazzette sportive sotto l'ascella, nel mezzo dei suoi simili: discute con vivacità, parla con nomi strani, proclama nomi di campioni, ripete la disposizione dei giocatori, ribadisce la sua tesi sulla tecnica della partita, esprime il giudizio sul tale e tal'altro giocatore, si accapiglia con il sostenitore (lui dice supporter) della squadra avversaria.

Gli altri giorni della settimana è l'immancabile nel bar degli sportivi. Ha sulle dita delle mani la posizione delle squadre in classifica, e sventola pronostici sulle prossime partite. Non lo si può contraddire: ribatte prontamente con sicurezza e rileva le prove offerte dai singoli giocatori, fa comparazioni, addizionali, sottrazioni di valore, di tecnica, di resistenza, di velocità, di prontezza e conclude che tale squadra sarà vinta per cinque a uno, e che è anche pronto a qualsiasi scommessa.

Qualcuno lo ha una volta denominato « tifoso » e non più « giovine sportivo ». Ed è giusto, se realmente il « tifoso » è chi non pratica nessuno sport ed è per lo più malato di indigestione alla sua giovine età.

Ma gli è che « tifoso » è un po' tutta la gioventù dei nostri giorni, almeno al cinquanta per cento. Lo sport lo guardano fare, ma non lo praticano. Quanta malinconia!

ti, ma non si conclude. E' il difetto cronico di tutte le squadre che mancano dei fuori classe stoccatore.

Dunque, tecnicamente parlando, la degradazione del Livorno acquista una importanza maggiore, rispetto a quella del Legnano. Da qualche anno a questa parte la squadra labronica ha ceduto giocatori al Bologna, al Milan, al Torino, al Napoli, nonché a diverse altre squadre dell'Italia meridionale. Segno che la produzione è buona e ricercata. Durerà ancora dopo la retrocessione?

Mors tua vita mea. Livorno e Legnano sono caduti; Fiorentina e Bari, le due dominatrici della Serie B, li sostituiranno. E' un ritorno, perchè nel campionato di assestamento 1928-1929 tanto la squadra toscana che la squadra pugliese appartenevano alla schiera delle elette. Dopo due anni di permanenza nella divisione inferiore, la promozione è stata raggiunta. E con l'avvenuta promozione si affaccia l'eterna domanda: quando le neo-promosse saranno in lotta con le unità maggiori, sapranno farsi valere, oppure dovranno anch'esse accontentarsi delle briciole? Tutto sta a vedere se la Fiorentina e il Bari hanno la possibilità di attrezzarsi in modo adeguato, sì da eguagliare almeno la classe media della nuova compagnia.

Ma il trapasso dalla Serie B alla Serie A, se presenta gravi problemi d'indole tecnica, non preoccupa però dal lato finanziario come preoccupa invece il salto dalla I^a divisione alla Serie B. Comense, Vigevanesi e Cagliari sono le tre squadre che hanno acquistato il diritto della promozione: molto onore, ma anche molto onere: come se la caveranno?

La situazione finanziaria delle squadre concorrenti ai campionati maggiori ha già da tempo richiamata l'attenzione degli Enti federali; sono anzi recenti le disposizioni del Direttorio intese ad agevolare i sodalizi meno abbienti. C'è voluto il sacrificio sperimentale di molte unità; ma il ben congegnato meccanismo dei nostri campionati, seguito e imitato in campo internazionale, troverà col tempo anche la sua sistemazione finanziaria, in modo da rendere meno penosa la caccia alle briciole.

Per qualche squadra sarà ormai troppo tardi; ma lo sport è come un viandante frettoloso che divora le tappe e non si volta indietro.

LEO CATTINI



La squadra dei « Balon Boys »,
che ha vinto il Campionato Italiano « ragazzi ».

“BALON BOYS”

Non è simpatico attribuirsi dei meriti. Quindi non scrivo per mettere in vetrina me stesso, ma per ricostruire fedelmente l'atto di nascita dei Balon Boys.

Lo scopo dell'iniziativa era semplice: offrire al Torino la possibilità di attingere da un vivaio proprio i giocatori necessari per formare le squadre minori. Se fra questi vi fosse qualche elemento che dimostrasse attitudini speciali, prestargli maggior cura e assistenza.

C'era da reclutare, disciplinare e mettere in quadro una squadra nuova, partendo da zero per presentarla in piena efficienza al campionato Boys. Un breve colloquio fra me e Rocca e le basi erano gettate. Ricordo che dopo aver fatto tutto il lavoro di preparazione, una domenica mattina abbiamo convocato gli aspiranti: cinquanta o sessanta circa erano i ragazzi presenti. Il nucleo principale della squadra che era a nostra disposizione si componeva di tre giocatori: Piantoni, Giuntoli e Nelva: bisognava completare la squadra. A selezione finita essa risultò così formata: Tommei; Purghe, Rosso; Barile, Piantoni, Giuntoli; Nelva, Lorini, Giaccone, Casaro, Gillardi. Di questi, Barile, Tommei e Lorini provenivano dalla Virtus per cui fu necessario risolvere una vertenza, rimessa alla Federazione.

Terminato il lavoro per la formazione della squadra abbiamo dovuto cercare dei... finanziatori e costituire il Consiglio di Direzione. Il primo a rispondere all'invito è stato il signor Gustavo Norzi. Lo seguirono Cotta Ramusino, Verona Tito, l'avv. Bassi, il comm. Vastapane, che con Rocca, Sala, Cerruti ed io, completavano il Consiglio.

Esauriti i primi fondi, altri ne occorre per completare l'equipaggiamento. Si dovette allora ricorrere alla Direzione del Torino. Stupore del gen. Ferrari, allora Commissario straordinario: « Ma come! — esclamò il generale — C'è una squadra in seno al Torino senza che io ne sia informato? » Chiarito l'equivoco, il Torino venne in aiuto ai ragazzi fornendo gli indumenti di corredo. Così la squadra si formò, creata da pochi giocatori.

E gli altri? Gli altri sono venuti dopo, molto tempo dopo, quando la squadra era già avviata verso il successo. Il campionato torinese e quello regionale, i « ragazzi » se li sono bevuti segnando 180 goals contro uno solo al passivo. Durante le eliminatorie essi segnarono un record: 18 goals in un'ora di gioco. Dopo il campionato hanno partecipato alla Coppa Norzi, battendo i « Pinguini » della Fossati in due partite, per 3 a 0 e per

4 a 0. Quindi a Roma vincevano la Coppa Mutiliati, battendo i Boys della Roma per 3 a 0.

Ricordo di aver fatto, durante una delle settimanali riunioni che tenevamo al caffè Raviolo, in via Roma, questo discorsetto: « Noi vi faremo avere quanto è nei vostri desideri e avremo cura di seguirvi in qualunque occasione, prestandovi assistenza dove occorre, ma niente... padreternismo. Dovrete essere amici, più che amici fratelli ed agire in collaborazione fra di voi. Chi non si sente di restare, se ne può andare ». E qualcuno infatti se n'è andato, ma poi è ritornato.

Il nostro programma era semplice. Così lo esponevamo ai giovani: « Noi non vi promettiamo nulla, ma offriamo a voi la possibilità di farvi conoscere, di farvi apprezzare, di valorizzare le vostre aspirazioni, se le vostre doti atletiche e la vostra intelligenza dimostreranno che ne siete degni ». Questo programma fece sì che nella prima edizione predominasse la personalità intelligente di Giuntoli, Rosso, Lorini e la serietà equilibrata di Barile e Bergoglio. Gli altri erano dominati dalla soggezione che questi esercitavano su di loro.

La seconda edizione risentì ancora dell'influenza dei primi due ai quali si aggiunse Gastaldi. La maggior prestazione fisica conferiva a questi tre ragazzi una specie di autorità sugli altri, quasi che in essi si riassumessero le tradizioni della squadra per essere trasmesse agli altri. Così la squadra si rinnovava e la tradizione restava immutata. Nell'ultima edizione con l'innesto di Rosso formava un blocco saldo tecnicamente e atleticamente. Vi emergeva l'irrequietezza del minuscolo Borel, l'impetuosità del giuoco di Garavaglia e Allasio, la modestia di Rovella, Ferrini, il... sentimentalismo di Ellena, Gila, Dogliotti, l'agilità del piccolo Taliani dagli occhi di gatto.

Attribuire dei meriti speciali a questo o quell'altro, sarebbe voler deturpare la sana bellezza di questa iniziativa che ha richiamato l'attenzione delle più alte gerarchie del calcio nazionale e di quasi tutto il pubblico d'Italia.

Il merito degli iniziatori, se merito si vuol chiamare, è soltanto questo: di aver saputo svegliare le assopite organizzazioni passate e di averle orientate verso nuove mete, isolando i giovani da quella massa di campioni mancati che sovente sono le squadre minori di ogni grande Società.

ADOLFO BALONCIERI



La lotta sull'aspra salita dell'Aubisque nei Pirenei: il belga Dewaele, l'italiano Pesenti e lo svizzero Büchi fotografati in pieno sforzo.

O L'UNO O L'ALTRO

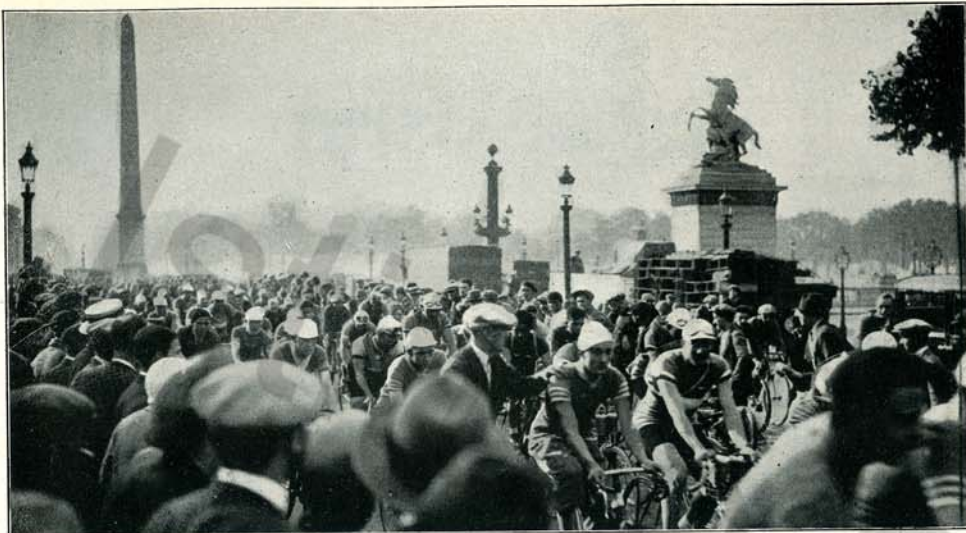
Le curiose vicende, per noi Italiani, del Giro ciclistico di Francia inducono a riflettere sulle cause che più o meno direttamente hanno influito sul comportamento dei « tricolori » in quello che senza dubbio è uno dei più grandi e ammirati avvenimenti dello sport mondiale. Al punto in cui sono le cose non c'è bisogno di una miracolosa ripresa di Pesenti per mutare opinione e cercare di salvare, almeno, l'onore del nostro ciclismo aggrappandosi alle performances che da Nizza in avanti potrà compiere il rude Bergamasco. I fatti avvenuti l'8 luglio sulle strade dei Pirenei sono talmente chiari, direi definitivi, che da soli documentano una

situazione le cui origini non consistono tanto nelle difficoltà incontrate nella durissima Pau-Luchon sebbene nelle condizioni morali e fisiche nelle quali i componenti della nostra squadra hanno affrontato il « Tour ».

Cause morali. Dico subito che non si hanno da ricercare nel fatto, come qualcuno vorrebbe ritenere, dell'incertezza che fino alla partenza regnò sulla « ufficialità » o no della squadra.

Che il tira e molla di quei giorni non sia stato il miglior conforto per candidati alla corsa di 5000 chilometri non sono il solo a pensarlo, ma la vigile affettuosa presenza del cap. Spòsiti al fianco dei corridori e l'interessamento ufficiale dell'organizzazione sportiva na-

zionale attraverso l'on. Bacci non difetarono, ed hanno avuto la loro influenza. Per un momento è parso troppo tardi, perchè il morale dei corridori era guasto da prima! A costo di farmi guardar di traverso, mi sento di sostenere che il commento del direttore dell'Auto alla disgraziata esibizione dei nostri nella Pau-Luchon non è del tutto campato in aria. Senza scendere ad esemplificare se Camusso e Giacobe potevano o non far di meglio quel giorno, è un fatto che Desgrange — che pur non si è mai disturbato a venir sul posto a studiare le nostre corse su strada — si è fatto di queste una idea abbastanza rispondente alla realtà se mette il dito su quella che non soltanto io, da un pezzo, ho chiamato la piaga dell'idolismo. E' purtroppo vero che da noi i campioni ciclisti vengono troppo vezzeggiati; sono abituati a sen-



La partenza da Parigi: i corridori passano per piazza della Concordia fra migliaia di curiosi.

tir profumo d'incenso a ogni passo; ogni loro prova, anche se di secondaria statura, è portata alle stelle dai giornali. Per essi si trovano tutte le scusanti; alle loro orecchie non giungono mai, o rarissimamente, le aspre e giuste parole di rampogna allorchè un richiamo al dovere sarebbe tanto opportuno. Rifacciamoci all'episodio della sospensione inflitta a Binda e a Girardengo tre anni fa per quel po' po' che fecero a Budapest, ma chi ricorda ancora che quel giusto provvedimento sanzionato dall'on. Turati allora commissario del C.O.N.I. trovò dei mormoratori in sordina, e che, al postutto, poco giovò se il regime delle « stelle » schizzinose e superbe continuò a fare il bello e il brutto tempo nel campo ciclistico con quanto buon esempio pei giovani è facile immaginare?

Quella specie di idolatria di cui la folla circonda Binda e Guerra oggi, come ieri Belloni e Girardengo, è da costoro sfruttata furbescamente; non è un mistero che con gli organizzatori delle corse essi dettano le condizioni anziché accettarle; ed è del recente Giro d'Italia lo spettacolo di bravi corridori che dovevano a costoro servire da domestici, rinunciando a priori alla difesa delle proprie *chances*, per la propria vittoria. Ci vollero i ritiri di Binda, di Guerra, di Caimmi perchè Marchisio, Giacobbe e Camusso potessero alfine



Lungo la strada: Battisini al camion del rifornimento.

correre liberamente e mostrarci che cosa valessero. Con simili esempi perniciosi sotto gli occhi, avvezzi a vedere i ritiri dalle corse, specialmente i meno chiari, giustificati agli occhi del pubblico dalla eccessiva benevolenza degli organizzatori e dei giornalisti, come si vuole che i nostri corridori, chiamiamoli di « secondo piano », possano avere la forza d'animo necessaria per af-

frontare sforzi e disagi che non esistono nelle corse italiane? Adesso è venuto di moda criticare Desgrange perchè ha stabilito delle tappe troppo lunghe e troppo faticose, ma quando Bottecchia vinceva a Luchon il rilievo rimaneva nelle stilografiche; adesso gli danno del sàdico perchè pretende che gli atleti si prodighino fino alla ultima stilla di forza, ma dimentica-



I corridori in gruppo sulle strade della Bretagna. Nel centro è visibile Di Paco.

no che questa non è una partita di golf per cinquantenni leggermente arteriosclerotici; adesso dicono che, in fine de' conti, non ci s'è mossi per fare gli interessi d'un giornale francese e per rovinare il fisico dei nostri corridori e noi, ingenui, che credevamo si fosse andati lassù per vincere!

Le altre cause della delusione nelle tappe pireneiche sono da ricercare

nelle menomate condizioni fisiche dei nostri rappresentanti in seguito agli sforzi sostenuti nel Giro d'Italia. Sono giustificazioni da femminucce quelle che nonostante la riduzione del percorso e delle difficoltà il Giro sia risultato più combattuto e faticoso del previsto (!), come se la speranza generale fosse stata che Binda e Guerra avessero dovuto amichevolmente ac-

contentarsi per la vittoria, venendosene a Milano a 22 all'ora anzichè a 29 e rotti come Camusso e Giacobbe.

Breve o lungo il Giro d'Italia, tirato alla « garibaldina » oppure addomesticato, resta sempre una corsa che non rappresenta davvero la miglior preparazione per il « Tour de France ». Può, forse, non danneggiare quel corridore che, come Pesenti, non vi fa scintille e non ha disputato prima di esso le corse della primavera, ma da chi vi lotta duramente e continuamente, spendendovi le proprie forze, non si può certo aspettare che a distanza di meno di un mese, si allinei pel Giro di Francia nella pienezza dei mezzi.

— Bottecchia! — obbietterà qualcuno. Ma nell'anno in cui il Friulano fu consacrato in Francia Campione senza uguale da una rivelazione che fece restare a bocca aperta, egli aveva disputato un Giro d'Italia in sordina, e poi era da poco venuto alle corse, ricco di vergini forze. Come Guerra l'anno passato.

— Antonio Magne! — dirà un altro, ha ben finito il nostro Giro. La bella scoperta! E' proprio la conferma di quel che dicevo dianzi. Il Francese non s'è mai curato della propria classifica da Mantova in poi; egli badava unicamente ad arrivare dentro il tempo massimo, sicuro che il contratto per le riu-



Sull'Aubisque: Rebry e Giacobbe inseguono i primi.



Antonin Magne, il « leader » della classifica del 25° Giro di Francia.

nioni su pista del Corlaita gli avrebbero fruttato 10.000 lire a Giro finito. Forse non ne avrebbe guadagnate altrettante se avesse vinto, lui, il Giro.

Il vero è che salvo per atleti di tempera eccezionale, non è possibile a un corridore dopo un Giro d'Italia seriamente combattuto lottare in quello di Francia nella piena efficienza atletica. Questo diciamo anche dopo il risultato della tappa di Nizza.

In seguito all'impossibilità, vera o presunta non so, di Binda e di Guerra a far parte della squadra tricolore, non rimaneva purtroppo che far appello a quelli che tutto il Giro avevano compiuto; l'impegno con gli organizzatori francesi era preso, era leale, e non era ammissibile stracciarlo. L'Unione Velocipedistica ha fatto quello che doveva e poteva fare; ma per un altro anno si ha da scegliere, se ancora le corse all'estero saranno in programma: o Giro d'Italia o Giro di Francia. O l'uno o l'altro, ma tutt'e due proprio no.

OSCAR LATINI

Lieto evento in casa Ferretti

Da alcuni giorni la casa dell'on. Lando Ferretti, capo dell'ufficio stampa del Capo del Governo e fondatore dello *Sport Fascista* è allietata da un dolce sorriso di bimbo: la gentile signora Elda Ferretti avendo dato alla luce nel pomeriggio del 9 corrente, un bel maschietto. Tutti i nostri voti ed auguri sulla piccola culla, attorno a cui irraggia il sorriso della mamma felice e del babbo che vorrà gradire le nostre felicitazioni.

Un pregiudizio contro la bicicletta

Chi vuole affogare il proprio cane lo fa passare per arrabbiato. Così dice un proverbio francese, che si può applicare al caso che vogliamo trattare oggi.

Coloro che si guardano dall'usare la bicicletta o la disprezzano, non vogliono confessare la loro ignavia fisica o il loro snobismo; essi preferiscono attribuire al ciclismo i peggiori effetti sulla salute e sostengono che esso è l'ultimo degli sport da raccomandare. Ma la loro malvolenza è senza serio fondamento; essa non si basa che su degli errori e dei pregiudizi.

V'è, anzitutto, la vecchia storia della schiena curva. Dall'avvento della bicicletta non si va forse predicando che tutti i ciclisti diventano gobbi? Mentre i loro polpacci prenderebbero delle proporzioni mostruose, la loro colonna vertebrale dovrebbe incurvarsi fino a far toccare il mento con l'ombelico!

Ma queste sono cattiverie e stupidaggini imperdonabili. Il pedalare, lungi dal fare delle gambe informi, le affina e assicura loro una linea tanto perfetta quanto lo permette la costituzione di ognuno. Dei polpacci mostruosi, delle caviglie grosse ne vediamo, si, parecchie da quando si usano i pantaloni corti, ma queste deformazioni non sono dovute precisamente che all'innazione fisica, all'orrore per la minima marcia, e per il pedalare che hanno quasi tutti i pigri. Una gamba non può essere mantenuta alle sue proporzioni normali che dalla carne che ricopre i suoi ossi, non dal grasso che l'avvolge o dal sangue che vi stagna. La sua carne sono i muscoli che il movimento può solo conservare nella loro forma naturale. La bicicletta, fornendo questo movimento in modo dolce e copioso allo stesso tempo dà necessariamente la struttura più estetica al piede, alla caviglia e al ginocchio.

In quanto alla colonna vertebrale, lungi dall'essere curva e deviata dalla posizione in bicicletta, è raddrizzata, allungata, e ciò tanto più la posizione è bassa. Un ciclista ha la schiena più dritta di un pedone; e, fra tutti i ciclisti, è lo *sprinter* completamente formato che ha la schiena più dritta.

Paradosso, si dirà. E non è; non bisogna confondere diritto con verticale, abbassato con curvato. La colonna vertebrale è dritta quando le sue curve si raddrizzano e scompaiono. Non è nella posizione verticale che questo raddrizzamento è completo. Al contrario. Il peso della testa e del tronco incassano le vertebre le une sulle altre, ciò che esagera la curvatura del dorso e quella dei reni. Questo incassamento è tanto più notevole quanto l'individuo

è meno robusto, i muscoli del suo collo, del suo dorso, delle sue reni sono meno forti. Si giunge a vere deviazioni vertebrali quando la debolezza muscolare è eccessiva. Al contrario, nella posizione del ciclista le curvature si attenuano, si rettificano, e la colonna vertebrale, per quanto orizzontale, torna al massimo diritto.

Ciò posto, salite in bicicletta, anche su di una bicicletta con manubrio molto basso. Voi pendete molto in avanti per poter stringere le manopole. D'accordo; ma rilette che questa flessione del corpo si fa tutta nell'articolazione dell'anca. E' il tronco che si china in un sol blocco sulle cosce. Ciò ha per effetto, è vero, di mettere obliquamente la linea del dorso, ma questo non si piega. Al contrario, si appiattisce e si allunga. La curvatura dei reni, esagerata nella maggior parte degli individui, e che è la causa prima di quasi tutte le deviazioni, si rettifica non appena si prende in bicicletta la posizione china. D'altra parte il ciclista, per vedere davanti a sé, deve per forza sollevare la nuca, e, perciò, rettifica la curva più o meno pronunciata che descrive la colonna vertebrale nell'alto della regione dorsale. Insomma, questa colonna, invece d'essere tortuosa e incassata come è in posizione verticale, diventa rettilinea e s'allunga nella posizione china del ciclista.

La cosa si può constatare a prima vista. Così si può segnare col lapis copiativo il rilievo, che fa al collo la settima vertebra cervicale, e, in basso alle reni, la giuntura in cui la colonna si attacca al bacino. Si misuri la distanza che separa questi due punti successivamente nella posizione verticale e nella posizione del ciclista, e si troverà nel secondo caso un aumento di parecchi centimetri, prova evidente che la posizione china allunga la colonna vertebrale, attenua le sue curve, mettendola dritta.

Bisogna notare anche che in questa posizione ciclistica il peso dell'alto del corpo, testa, braccia e torace, invece di posare sulla colonna vertebrale, posa, per mezzo delle braccia, sul manubrio. Così la colonna vertebrale si trova completamente sollevata dello sforzo statico che deve sostenere nella posizione verticale e sotto il quale si piega sempre più o meno, a detrimento della tenuta del dorso.

Dove sono, dunque, questi gobbi? Certo non nell'ambiente ciclistico. Qui, invece, si riscontrano i bei dorsi, i dorsi ben dritti, ben equilibrati sulle reni agili e potenti. Paragonati ad altri atleti i corridori ciclisti sono molto più belli da questo punto di vista della struttura.



La squadra della Unione Ciclistica Ercole Piaggio di Genova, vincitrice della Coppa Italia 1931. In mezzo, l'attivo segretario dell'U.V.I.: cap. Spositi (foto Del Paşa).

La Coppa Italia

Una delle non molte e certo delle più indovinate iniziative prese dall'U.V.I. nel periodo della presidenza Davidson fu l'istituzione, che risale al 1915, di una coppa da disputarsi a cronometro e su circuito fra squadre di quattro dilettanti di una stessa società, scelte una per regione in base ad eliminatorie regionali. Indovinata, anzitutto, perchè l'originale formula veniva a rompere la piatta monotonia dei soliti regolamenti delle corse in linea, e poi perchè la manifestazione, che toccava i due tasti sonori e sensibili dello spirito di regione e di società, era vivamente sentita negli strati più profondi e operanti dell'ambiente ciclistico, per il quale assurgeva a vero e proprio campionato nazionale collettivo.

Bene ha fatto, quindi, l'attuale presidenza dell'Unione a rivalorizzare que-

sta manifestazione, assumendone direttamente l'organizzazione finale, riportandola al percorso fisso e stabilendo questo a Roma, oggi cuore e cervello, oltre tutto, dello sport italiano.

Dal lato tecnico, poi, la Coppa Italia è utilissima perchè mette in opera la parte migliore delle doti dei corridori, quale il senso tattico e lo spirito di disciplina e di sacrificio, e li addestra e prepara a un sistema di corsa, quello a cronometro, troppo trascurato da noi, di innegabile efficacia nella formazione del corridore completo.

Il libro d'oro della Coppa, sul quale quest'anno è stata scritta la quattordicesima pagina, è una conferma di quanto abbiamo affermato. Per dieci anni la Lombardia, che è la regione che dispone indubbiamente della maggior massa di corridori e sviluppa la maggiore attività ciclistica, ha fatto nella Coppa la parte del leone, vincendola per cinque volte, e appropriandosi, con l'U.C.A.M., la prima coppa. Piemonte ed Emilia hanno invano con-

trastato l'ambita aggiudicazione. L'Emilia, poi, si è presa la sua rivincita; nel magnifico risveglio e nel vigoroso sviluppo della Nicolò Biondo di Carpi, vincendola tre volte nei quattro anni consecutivi, e conquistando definitivamente la seconda coppa. Il Piemonte, che non riusciva più a trionfare dal 1919, imponeva i diritti della classe della generazione che per tre anni diede il campione d'Italia della categoria, toccando l'anno scorso un vertice non quantitativo, ma qualitativo, segnando, cioè, il record della gara, che di gran lunga sovrasta ogni altra media ottenuta dal 1915 in poi.

I 39 km. e metri di media ottenuti nel 1930 dai « rossi » della Pro Dronero: Giuppone, Minasso, Corziatti e Balmamion, costituiscono una delle più probative performances dei nostri « puri ». Dopo i primi due anni, in cui furono superati di poco i 32 all'ora, la media era oscillata dai 35 ai 37, salvo che nel 1928, in cui a Treviso non si raggiunsero che i 34 e 603.

Quest'anno si è di nuovo discesi e notevolmente; si è tornati sotto ai 37. Ma i confronti delle medie, anche sugli stessi percorsi, non vanno presi alla lettera, per l'inevitabile diversità di condizioni atmosferiche. Questa volta il grande nemico è stato il caldo, che ha influito dannosamente sul rendimento degli uomini e sull'andamento della corsa, colpendo specialmente le squadre favorite. Perseguitati dalla sfortuna, ma anche non in buona giornata, i ragazzi della Vigor e della Pro Dronero hanno presto abbandonato il campo. Il Velo Sport Reno ha commesso l'errore di non attendere un uomo appiedato fin da principio; la Viscontèa è stata battuta dalle gomme; Vicenza, favoritissima, si è gettata nella lotta con eccessivo ardore, piegando nella seconda parte della corsa; fuori forma quelli della Legnanese; superiori all'aspettativa i Romani e i Perugini.

Per la prima volta la Coppa è stata vinta da una squadra genovese. Il quartetto della Piaggio, che non aveva dei fuori classe, ma che disponeva con Olmo e Briano di due elementi già noti e promettenti, non disturbato dalla sorte, ha condotto una gara regolare e progressiva e non si può certo dire che abbia demeritato la vittoria.

G. AMBROSINI



Algiso Rampoldi presidente dello Sport Club Italia.

I benemeriti dello sport

Quando si farà la storia dello sport italiano — oggi non si pensa che alla cronaca, e in quale forma! — si dovranno riconoscere i grandi meriti che spettano ai dirigenti delle società sportive, a quegli appassionati che senza secondi fini, ma con purità di cuore e vivida fiamma di altruismo, tanto hanno fatto, e tanto hanno... speso, per l'incremento delle discipline sportive fra la gioventù. Personaggio necessario, anzi indispensabile, il dirigente della società sportiva trova sovente delle critiche, senza che i censori sappiano appieno in quali condizioni si svolge il funzionamento dell'associazione.

Eppure vi sono dei dirigenti che della società hanno fatto la loro propria famiglia, che vivono — si può dire — soltanto per essa, affrontando sacrifici ingenti, spendendo tesori di attività e di tempo, paghi — alla fine — di veder trionfare i colori che gli sono cari.

Uno di questi è senza dubbio Algiso Rampoldi, il *deus ex machina* del glorioso Sport Club Italia di Milano. Per quanto ancor giovane d'anni, questo si può dire un veterano fra i dirigenti delle società sportive. V'è chi lo ricorda, e non sono pochi, appena ventenne a capo di

quel Nazionale-Lombardia, dalle cui file uscirono tanti valorosi calciatori, fra cui Carcano, ex Azzurro.

Fin d'allora egli sapeva portare il suo entusiasmo fra i soci e colla competenza che gli proveniva dalla lunga pratica sportiva, ma soprattutto con sostanziali aiuti, la « sua » Società si trovò sempre presente in tutti i cimenti e nelle file d'avanguardia.

Queste ottime qualità e questa passione, non l'abbandonarono mai, e fu solo distolto da queste cure quando la guerra lo chiamò a compiere il suo dovere di Italiano. Sergente in un reggimento di Artiglieria da montagna, Rampoldi prese parte a numerosi fatti d'arme, in uno dei quali rimase gravemente ferito, meritando la Croce di guerra. Quando la grande bufera si quietò, e Rampoldi ritornò alla propria attività di sportivo, il primo pensiero fu per il suo Nazionale-Lombardia. Fece l'appello dei reduci, e ben 27 dei migliori giocatori non risposero. Erano caduti in guerra. Si rimise con maggior lena alla ricostruzione della Società, e seppe di nuovo portarla molto in alto, ma quando intuì che il football prendeva carattere professionistico e che lo sport puro non formava più l'elemento base, si diede anima e corpo alle discipline atletiche ed in breve anche in questo campo divenne uno dei più preziosi dirigenti.

Le sue benemeritenze sono vastissime, e vanno dall'attrezzamento di uno dei più completi campi d'Italia, alle più svariate forme di disinteressato mecenatismo.

Non è forse stato lo Sport Club Italia che per merito suo organizzò il primo incontro internazionale di atletica leggera: quello colla Cecoslovacchia? Non è stato Rampoldi che pur sicuro di sobbarcarsi perdite considerevoli permise al pubblico milanese di ammirare per la prima volta atleti di fama internazionale, come Séra Martin, Ladoumègue, Théard, Noel, Moulines?

Ma i suoi grandi meriti non sono tutti qui, e troppo lungo sarebbe enumerarli, ma non possiamo tacere il grande contributo che egli ha portato per il miglioramento del nostro materiale « uomo » in campo atletico. Toetti, ad esempio, è realmente una sua creatura, e proprio per questo il grande velocista vuole a Rampoldi un bene filiale. I suoi diuturni sacrifici, la sua sconfinata passione, il suo personale interessamento hanno fatto sì che l'azzurra maglia fosse largamente rappresentata in tutte le manifestazioni. A lui si deve la creazione dei primi corsi invernali di preparazione atletica, e alla sua costanza — anche quando la marcia venne straniata dal programma olimpionico ed abbandonata dalla maggioranza delle società — si deve se in questa specialità oggi possiamo contare su un terzetto di giovani, sicuri candidati per Los Angeles.

Ma non è nelle abitudini del buon Rampoldi fermarsi sulle posizioni conquistate, e siccome fra le sue migliori qualità annovera anche quelle di creatore e di organizzatore, ecco che in un batter d'occhio costituisce con altri in seno allo Sport Club Italia una sezione Tennis ed una di palla al canestro. Dopo poco tempo, Rado, un giovane cresciuto sui campi di via Sismondi, conquista un Campionato Nazionale.

Questo, a grandi linee, Algiso Rampoldi, combattente, fascista, sportivo, ma soprattutto uomo dal cuor d'oro, burbero qualche volta, ma sempre pronto ad aiutare i deboli e premiare i forti. Modello di dirigente sportivo.



La squadra della « Canottieri Milano » uscita vittoriosa dal proprio girone della Coppa Federale A attraverso gli incontri con la « Libertas » di Sestri Levante, l'« Andrea Doria » di Genova e la « Canottieri Bergamas » di Trieste. Da sinistra: Polli, Schneider, Cantoni, Martinotti e Conelli (foto Bellina).

COPPE FEDERALI

Fare un quadro sulla situazione dei nuotatori italiani senza concludere attraverso gli incontri sin'ora disputati fra le società concorrenti alla Coppa Federale A e alla Coppa Federale B è impossibile, dato che la attività natatoria nazionale è per ora soltanto informata a queste manifestazioni.

Ed il campo di osservazione è stato ampio perchè un reale impulso è venuto allo sport dalla felice iniziativa federale: società le quali un tempo erano costrette da speciali condizioni d'ambiente e da ristrette possibilità finanziarie a rinchiudersi in un cerchio di scarsa operosità, han trovata la via, lo scopo ed i mezzi per un lavoro di maggior respiro: i loro nuotatori han lasciate le sedi di allenamento per portarsi su campi di gara lontani, dove il confronto con avversari più forti è stato ricco di insegnamenti.

Aspre critiche sono state mosse all'istituzione dei due grandi tornei nazionali di nuoto i quali tenevano, durante il primo girone d'eliminazione, l'attività dei clubs maggiori costretti a gare dove la nota più caratteristica era costi-

tuita dall'impari forza dei concorrenti: infatti non fu questo il caso della « Canottieri Milano », che due volte incontrò i nuotatori della « Andrea Doria » di Genova e due volte incontrò quelli della « Libertas » di Sestri? E qual vantaggio od interesse sportivo potè costituire per la « Bergamas » di Trieste scendere in campo contro l'« Andrea Doria » e la « Libertas » e per la « R. N. Florentia » incontrare il « G. A. N. Napoli »?

E d'altronde l'« Andrea Doria » di Genova e la « Libertas » di Sestri quando avrebbero trovata l'occasione e la necessità di formare lì per lì un plotone completo di specialisti e di portarlo a misurarsi con avversari scientifici? Quindi il sacrificio dei più forti ha servito all'insegnamento ed al progresso delle società minori.

Due anni fa su queste medesime pagine chiedevamo che nei programmi delle riunioni natatorie liguri fossero obbligatoriamente incluse gare a stile obbligato, gare sui brevi percorsi a stile libero; chiedevamo ancora che la Federazione donasse un impulso alle riunioni internazionali, favorendo soprattutto gli incontri fra clubs nazionali e club stranieri.

In gran parte le due Coppe Federali soddisfano a questi bisogni. I sodalizi che vanno per la maggiore avranno poi tutto agosto per svolgere in Patria e all'estero l'attività



La piscina del Tennis Club Milano architettata da Giovanni Muzio. Nel suo breve spazio questo bacino è tecnicamente perfetto: in fondo il trampolino coi piani elastici in acciaio per i tuffi da 1 e da 3 metri. A sinistra le cabine e la terrazza dei bagni da sole. La vasca misura m. 12 x 25, può ospitare contemporaneamente quattro nuotatori e fare omologati i tempi in essa ottenuti sulle distanza sino a 800 metri (foto Argo).

proporzionata ai propri bisogni ed alle proprie forze.

Abbiamo detta una felice iniziativa quella della Federazione di bandire due tornei natatori che impegnassero a fondo le possibilità dei gruppi natatori italiani: ad attestare ciò stanno altri motivi oltre a quelli già citati:

1) In Italia il numero delle società di nuoto e l'attività di queste non era proporzionato a quanto le condizioni naturali del nostro Paese potevano dare. Non vogliamo quindi asserire che nel mare, nei fiumi e nei laghi d'Italia stiano le migliori palestre del nuoto, ma che in essi possa essere maggiormente diffusa la passione per il più bello degli sport, questo, sì. Il caso di Perentin illustra, e così il caso di Pepe, di Cappellini, di Macera, di Alberti, ecc., ecc.; magnifici nuotatori di istinto portati a praticare le nuotate moderne in virtù di una scarsa propaganda e di vaghe notizie apprese disordinatamente.

2) La prima caratteristica di entrambe le competizioni federali era quella di esigere da parte delle Società concorrenti un complesso omogeneo di nuotatori: la « Coppa Federale B » implica come è noto una grande staffetta di cinque frazioni: 50 metri sul dorso, 50 metri a stile libero, 100 metri a rana, 100 metri e 200 metri a stile libero.

La « Coppa Federale A » comporta invece la disputa separata su sei diverse specialità: 100, 400 e 1500 metri a stile libero, 100 metri sul dorso e 200 metri a rana, infine una staffetta 3 x 200 a stile libero.

Indispensabilità quindi per i clubs concorrenti a disporre di velocisti, di mezzofondisti, di dorsisti e di ranisti.

3) Appare subito come le difficoltà delle due manifestazioni siano di differente grado così da permettere

alle società minori la sicura partecipazione almeno nella « Coppa Federale B ».

Per i sodalizi più forti la « Coppa Federale A » si presta magnificamente come competizione dei nuotatori di categoria superiore mentre nella « B » possono essere impiegati allievi e juniores.

Le regole principali che disciplinano le due manifestazioni possiamo riferirle in breve: a) un nuotatore non può nella medesima giornata disputare gare nella « B » e nella « A »; b) un nuotatore può dalla « B » passare, la settimana successiva, alla « A », ma non viceversa; c) infine un nuotatore non può partecipare nella « A » a più di due gare.

Queste disposizioni assegnano dunque alle due Coppe Federali uno spiccato carattere di gare di categoria ed i concorrenti della « A » sono obbligati ad impegnare squadre di almeno quattro nuotatori.

4) Le due manifestazioni federali potranno in breve tempo assestare le forze natatorie dell'Italia, equilibrarle, renderle omogenee.

Negli incontri internazionali disputati sin qui l'Italia aveva rivelata una assoluta deficienza di specialisti degli stili obbligati. Ancora oggi, ad onta dei progressi compiuti da Omero nel dorso, da Arù e Facchinetti nella rana la classe dei nostri specialisti segue alla coda dei virtuosi di mezza Europa.

Il programma della « Coppa Federale A » potrebbe tuttavia essere maggiormente inteso al potenziamento dei nostri gruppi natatori se gli venissero apportate due modifiche: abolizione dei 1500 metri ed inclusione di una gara sui 200 metri a stile libero, ed obbligo per le Società concor-



La piscina costruita a Merano dal Comune ed inaugurata il 24 dello scorso maggio. Da notarsi il canaletto d'acqua sulla perimetria del bacino per la pulizia dei piedi di chi deve entrare in acqua.

renti di partecipare ad ognuna delle prove individuali con due nuotatori.

Se infatti la « Coppa Federale B », competizione per juniores, implica il dovere per il club di allineare cinque concorrenti, perchè la « Federale A » deve lasciar l'agio di cavarsela con quattro? * * *

Dai gironi di eliminazione sortiranno con ogni certezza la « R. S. Canottieri Milano », la « R. N. Milano », la « Bologna Sportiva » e la « R. N. Florentia ».

Assisteremo allora a quattro riunioni, nelle sedi di ognuna delle finaliste, e con la partecipazione dei nuotatori delle quattro Società. E' difficile prevedere chi sortirà vittorioso.

La « R. S. Canottieri Milano » disporrà per le nuotate artistiche di Schneider e Crosio, per le gare a stile libero di Polli, Conelli, Martinotti e Marra. La « R. N. Milano » nelle nuotate artistiche si varrà del comasco Manzoni e dell'ungherese Bartha mentre affiderà le prove a stile libero a Gambi, Brighi, Cazzaniga e Gambi Francesco. La « Bologna Sportiva » conterà su Fabbri e Facchinetti per il dorso e per la rana, su Pepe, Baldo, Stefano ed Atti Enzo per le prove a stile libero. Infine la « R. N. Florentia » allineerà in campo Pignotti e Picchioni per la rana e per il dorso, Banchelli, Costoli, Valle e Cauccia per le gare a stile libero.

Ecco insomma come si presenterà presumibilmente il quadro dei concorrenti alle finali:

Società	m. 100 sul dorso	m. 200 a rana	m. 100 a stile libero	metri 400 a stile libero	m. 1500 a stile libero	m. 200 x 3 a stile libero
« Canottieri Milano »	Crosio	Schneider	Polli	Conelli	Martinotti	Polli Conelli Mazza
« R. N. Milano »	Bartha	Manzoni	Brighi	Gambi G.	Gambi F.	Gambi G. Brighi Cazzaniga
« Bologna Sportiva »	Fabbri	Facchinetti	Pepe	Baldo	Stefano	Baldo Pepe Atti Enzo
« R. N. Florentia »	Picchioni	Pignotti	Banchelli	Costoli	Valle	Costoli Banchelli Cauccia

Nel 100 metri sul dorso a Crosio e Bartha che stimiamo su una linea dovrebbero seguire Fabbri e Picchioni.

Nei 200 metri a rana partirà favorito Facchinetti seguito da Manzoni, Schneider e Pignotti.

I 100 metri a stile libero si presentano particolarmente incerti per quel che riguarda il terzetto Polli-Banchelli-Pepe. La forma di Polli è eccellente, ma Banchelli ha giornate eccezionali, mentre Pepe nelle mani di Domonkos potrebbe rivelare un progresso che è logico attendersi dalla sua giovane età.

Costoli è indisturbato sui 400 metri, il che non potrà forse dirsi per Baldo che Conelli e Gambi minacciano da vicino. Ma anche Baldo potrebbe compiere un decimo del progresso dell'anno scorso e lasciare allora in lotta gli altri due.

Nei 1500 metri Martinotti e Valle possono essere giudicati su una linea e dietro di loro nell'ordine Stefano e Gambi Francesco.

La gara di fondo potrà tuttavia vedere in linea qualcuno dei competitori sui 400 metri.

Ad esempio la « R. N. Milano » perchè dovrebbe adat-



tarsi ad una mediocre classifica nella staffetta quando ponendo Gambi Gianni nei 1500 metri si vedrebbe la vittoria sicura? E Costoli, è quasi certo, disputerà coi 400 metri la staffetta dove la « R. N. Florentia » ha serie probabilità.

Come ogni gara collettiva la 3 x 200 riserverà molte sorprese: con Baldo in buona forma la « Bologna Sportiva » dovrebbe ottenere sulla distanza totale dei 600 metri un tempo inferiore anche ai 7'25'', mentre la « R. N. Florentia » avvantaggiata dalla classe di Costoli dovrebbe di poco superare i 7'30''.

La « Canottieri Milano », la detentrici del Campionato di staffetta 200 x 4, potrà ridursi alla misura dei fiorentini soltanto con tutti e tre i suoi migliori duecentisti nelle migliori condizioni. Ultima la « R. N. Milano », con Gambi Gianni, Brighi e Cazzaniga, scenderà difficilmente sotto i 7'45''.

Ignoriamo come sarà calcolato il punteggio nelle quattro finali: sulla carta la « Bologna Sportiva » appare tuttavia favorita e dietro di lei, nell'ordine, « Canottieri Milano », « R. N. Milano » e « R. N. Florentia ».

PAOLO MASERA



L'arrivo di Guernanville, nel Gran Premio Milano di mezzo milione (foto Bellina).

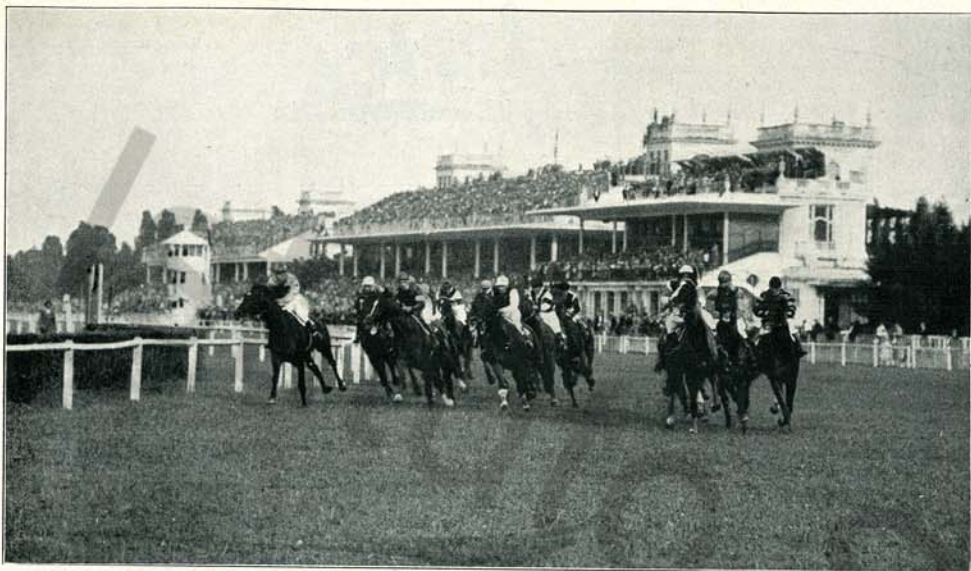
Quel che ha insegnato il G. P. Milano

Il Gran Premio di Milano del 1931, corso a San Siro il 21 dello scorso mese, si è risolto colla vittoria del cavallo francese Guernanville, coi colori oscuri del signor Olry-Roederer, montato dal celebre Esling, allenato da Venger, e ciò nel modo il più facile, come tutti sanno, mentre Ingoberta di Tesio seguiva a rispettosissime due lunghezze il robusto grigio da Chu-

basco e Geisha, precedendo di poco il mal condotto e disgraziatissimo tre anni Sans Crainte, il quale staccava d'altre due lunghezze e mezza il gran favorito Salpiglossis, rimasto onorevolmente in testa ai sedici battuti del numeroso lotto in cui l'altro francese, Rieur, ed i nostri puledri non figuravano all'arrivo.

Questo è il risultato nudo e crudo della più ricca prova del galoppo in Italia...

Per quest'anno, dunque, il *mezzo milione* ha emigrato, almeno nella moneta spettante al primo, con grave disappunto non solo del pubblico perdente ed illuso dai pronostici, ma anche degli intenditori, de' professionisti e di noi



Il G. P. Milano: alla prima curva Ageratum ha preso il comando cedutogli da Alena che scartando danneggia Antinous e Sans Crainte (foto Bellina).

critici sorpresi dalla potenza d'un campione straniero, temuto soltanto all'ultimo momento, quando lo si vide galoppare il venerdì nelle fresche ore mattinali dell'ultimo esercizio di collaudo. Prima s'è avuto torto marcio nel commettere l'errore madornale di sprezzare un po' troppo leggermente il valore d'un avversario preparato egregiamente ed appositamente per l'incontro del «Milano», e vantante una carriera già notevole: cosicchè, dopo, lo scacco inflittoci apparve ancor più mortificante.

Stroncatosi il mal rimesso Charlemagne, proprio nel galoppo sul terreno della corsa, all'anti vigilia, e considerando Rieur un semplice accompagnatore del cavallo eliminato, ci si era solennemente ingannati in molti, mentre però con me qualcuno s'era avveduto della potenza di Guernanville e lo aveva notato quale elemento pericolosissimo nella grande battaglia dell'ippica italiana. E la minaccia era sembrata seria molto, anche perchè in sella al quattr'anni di Olry Roederer — proprietario di scuderia ben noto e produttore di *champagne*, che fa correre anche al trotto — doveva esserci un fantino di classe com'è tuttora Esling, sebbene gravato dal

peso e criticato soltanto per la smania delle soverchie attese della speciale sua tattica di corsa. Ma in questo caso il fantino milionario, venuto qui con la piccola mogliettina al sabato per rivedervi la pista percorsa anche nel 1930 su Filarete, ha avuto non una ma mille ragioni d'aspettare a venir fuori facilmente a sbaragliare la maggioranza dei colleghi molto inferiori e troppo inesperti per stargli degnamente di fronte in una lotta di tal portata.

Così abbiamo perduta la grossa partita affrontata sotto i migliori auspici delle più rosee illusioni, punto intaccate dagli ammonimenti moderati di pochi, che d'altra parte non osarono ingrandire il presentimento forse anche perchè speravano la minaccia fosse poi all'atto pratico fugata dalle circostanze avverse al cavallo che aveva l'handicap del viaggio lungo e dell'ambiente nuovo.

Subito pubblico e colleghi della stampa ippica, proprietari, sportivi, allenatori e fantini di qui levarono alte strida di rimpianto e non mancarono neppure le invettive dei più afflitti e scorati. Forse qualcuno ha sparsa persino una lagrimetta amara, non asciugata dal



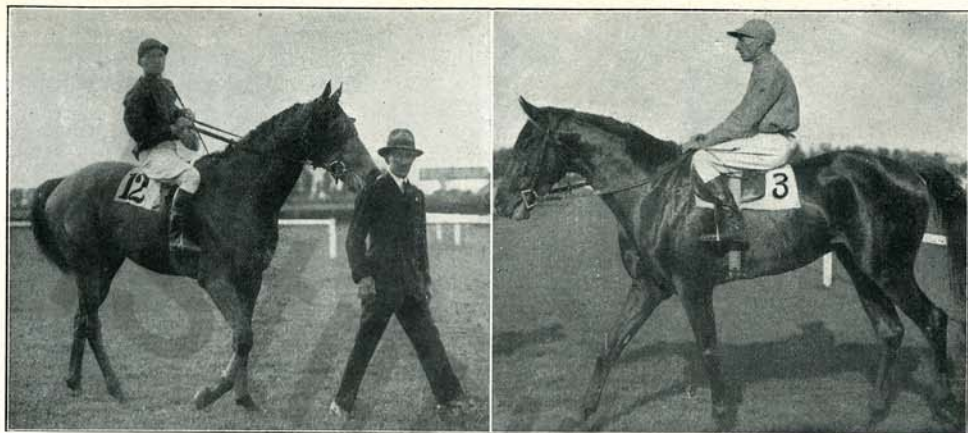
Il G. P. Milano: sul finire dell'ultima piegata Alena conduce con Oberon alla sella, e Sans Blague all'infuori, inseguiti dal folto gruppo, chiuso da Antinous già staccato. In coda s'intravede la giubba scura di Guernanville, preceduta da quella di Tesio. (foto Bellina).

buon senso e dall'equilibrio delle logiche argomentazioni sorte a sollevare il prossimo in tanta sventura, ridicolmente ritenuta una disgrazia della Patria. Sicuro: la rabbietta di vedersi soffiare 360.000 lire in tempi di carestia, ha fatto scordare come avevamo avuto nella storia del precursore «Premio del Commercio», dal quale scaturì nel 1924 il mezzo milione del «Milano», parecchi esteri che avevano bellamente giocato il medesimo tiro del... rapimento senza rovinarci. A caso ricordo Clarisse di Veil Picar, Odin del Visconte d'Harcourt, Times del Conte di Clermont Tonnerre, Aigle Royal di Mr. Dick de Gernon, Sablonnet di Bremond; ebbene questi furono i predecessori di Guernanville, anche se dovettero allora renderci antisportivamente dei chili per appagare le smanie protezioniste di quei tempi grigi. Nulla di strano, dunque.

Siccome l'antipatico caso non è nuovo negli annali dell'ippica, neppure dovrebbe esageratamente avviliti gli animi ben temprati alle battaglie dello sport. Invece di mettersi a predicare su per le gazzette al disastro irreparabile, invece di prendersela astiosamente contro i fantini — e in ciò fondatamente dal lato scu-

la e metodi, — invece di allarmarsi al punto di apparire un po' buffi quando codesti disfattisti in cerca del marcio a tutti i costi additano i guai del giuoco, dell'esuberanza delle corse, delle cattive educazioni dentro e fuori gli ippodromi, arrivando a ritenere tutto l'assieme, col condimento delle Sale delle Corse come fonte deleteria di simili guai, dovrebbero calmarci rivolgendosi all'esperienza e alla logica fredda per considerare il fatto come normale nelle probabilità nascoste preventivamente in ogni incontro internazionale.

A denigrare, a piangere sull'attuale inferiorità del nostro materiale umano e di cavalli, a prendersela contro le immoralità delle indispensabili scommesse, a paragonare le *bische* autorizzate, con tutti i loro vizii e guai inestirpabili, a cose orribili e sole determinanti della sconfitta incontrata in lotta leale nel giorno del solstizio d'estate, sul verde della pista mirabile, sotto l'azzurro del nostro cielo, innanzi alla folla entusiasta e fremente, lieta ed elegante per la bella festa dell'ippica, gli è dar prova di piccineria di spirito che mette in noi veterani un senso di pena per questi giovani incapaci di affrontare una giornata nera, e se



Guernanville, montato da Esling, dopo la vittoria nel Gran Premio Milano e Salpiglossis, vincitore del G. P. d'Italia. (foto Bellina).

vogliamo un periodo avverso. Non intendo però dare soverchio peso alle smanie di pochi giovani che hanno la lieta scusante dell'età per non aver conosciute da vicino le contrarietà più tragiche e più gravi dalle quali è sorta la nuova Italia della Vittoria. La mirabile giovinezza è la discriminante più bella. Però invito cordialmente i denigratori postumi, i pessimisti inconsci delle necessità assolute di trarre dal giuoco i mezzi vivificatori dello sport ippico, i piangenti d'oggi a riflettere un pochino sulla realtà che non è poi tanto brutta come al loro animo sconsolato appare. Con Sansonetto ne' tempi lontani, con Scopas in seguito, e con Apelle, Ortello e Filarete negli anni scorsi abbiamo detto all'Europa ch'eravamo pronti a marciare a fianco e in testa delle altre nazioni, a fronte alta, anche nel campo ippico. E se adesso un buon purosangue, un Guernanville, ci batte sul nostro terreno, non dobbiamo scordare quelle glorie vive e lampanti, come non dobbiamo sferzarci l'un l'altro se stiamo segnando il passo al culmine d'una annata di cavalli che se sono apprezzabili non sono di certo paragonabili ai campioni più illustrati dalle loro vittorie sugli ippodromi delle capitali straniere.

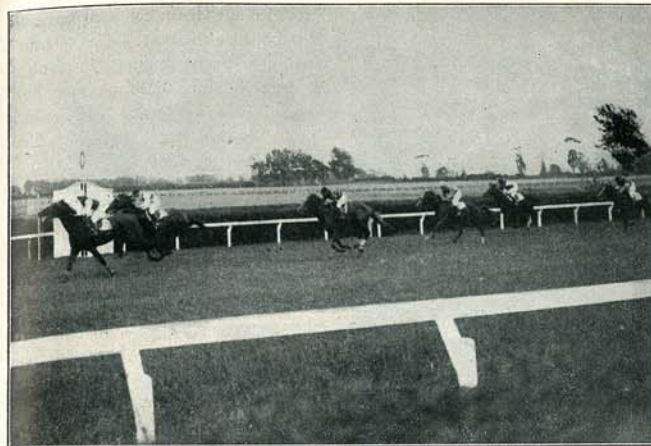
Suvvia, guardiamo questa realtà con occhio sereno ed in calma di spirito. Una sconfitta regolare non cancella per nulla molti trionfi

golari, ed è onorifico l'essere piegati da avversari degni: in ciò sta la forza dello sport. Perdiamo nel calcio, nel tennis, nel nuoto, in ogni arena, in terra, in acqua ed in aria, ma all'indomani per fortuna siamo sempre pronti ad emergere di nuovo come vinchemmo dapprima: questa alterna fatalità è insita nell'agonismo sportivo, ritempratore di caratteri più che di muscoli. Dalle batoste ci si risollewa se da queste si traggono gli ammaestramenti che sempre esse portano con sé: ma non ci si predispongono alle travolgenti rivincite se l'accoramento dura più dell'attimo necessario allo sfogo d'un disappunto, al rimarginare d'una ferita superficiale.

Bisogna saper perdere per fregiarsi degnamente del titolo d'uomo di sport italiano: a godere la gioia di vincere son buoni tutti... quando i successi son contenuti dall'educazione di oggi, nevvvero? Ed ora quindi superata la predica sgorgata dal cuore di chi anela ininterrottamente, a fatti e a parole, al progresso delle generazioni nuove, per pure spirito d'amore infinito verso lo sport della Patria, abbandonando gli scorati odierni a quell'avvilimento che di certo supereranno non appena la gioia d'una grande nuova vittoria li consolerà.

E la vittoria non attenderemo troppo.

MANFREDI OLIVA



L'arrivo del Derby Reale all'ippodromo delle Capannelle: 1. Oberon della Razza di Stupinigi; 2. Gossaert e 3. Delta (foto Del Papa).

CRONACHE DI GALOPPO

Il giugno è un mese di grande attività ippica in ogni paese, è il mese del nostro Gran Premio di Milano, del « Derby » e delle « Oaks » di Epsom e del « Grand Prix » di Parigi. Giunti con l'estate al periodo di maggior rendimento, i cavalli disputano le più grosse battaglie per le più ricche monete mentre la stagione attira sui campi di corse le folle più imponenti. Se dobbiamo dare uno sguardo ai risultati complessivi delle grandi prove continentali, osserveremo che l'allevamento francese ha brillato di luce vivissima in ogni paese. Brulette ha vinto le « Oaks » di Epsom, Guernanville il Gran Premio di Milano, mentre a Parigi sul terreno di Longchamps, nessun concorrente straniero ha tentato di affrontare i migliori tre anni francesi che dopo esser stati dominati da Tourbillon nel Prix du Jockey Club, il « Derby » francese, sono stati battuti sui 3000 metri del Grand Prix da Barneveldt, che a due anni era classificato alla testa della sua generazione e che ha ripreso autorevolmente il comando.

Ma ritornando agli eventi del « turf »

nazionale che ci interessano molto più da vicino, troviamo che nel giugno si corre su quattro ippodromi, a San Siro, alle Capannelle di Roma, a Mirafiori di Torino ed alle Cascine di Firenze. E' però sulla pista milanese che sono concentrati i migliori cavalli per le corse più importanti che porteranno al mezzo milione del « Milano ».

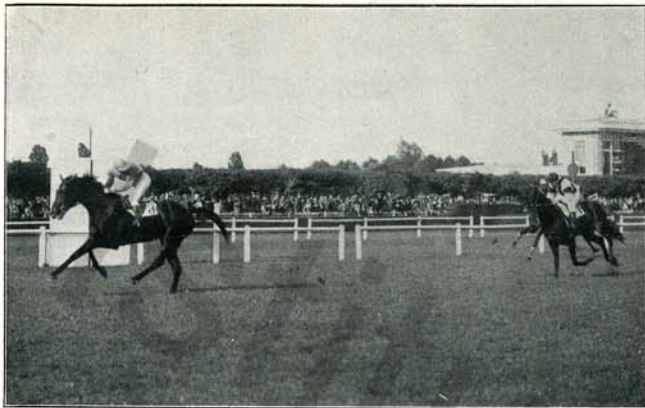
Come prove di preparazione alla gran corsa abbiamo avuto il Premio Garbagnate sui 2200 metri ed il Premio Cavalchina sui 3000 metri; nella prima di queste due corse si è imposta facilmente la quattro anni Ingoberta che disponeva con la maggiore facilità di Delta e di Uracile provando di esser giunta ad un grado di preparazione più che sufficiente ad autorizzare la sua presenza nella gran corsa dove doveva conquistare il secondo posto. Il Premio Cavalchina, che spesso ha messo in evidenza un grande « stayer » se non addirittura il vincitore del « Milano », non è sfuggito ad Ilario, il generoso figlio di Androclus del Gran Uff. G. Lorenzini, che dopo il secondo posto nel Premio d'Italia era balzato ai primissimi ranghi tra i tre

anni.

I grossi handicaps del mese di giugno hanno messo in luce un eccellente puledro, Crapotti che dopo aver vinto nettamente il Premio Lombardia sui 2400 metri è sortito a riportare un altro brillantissimo successo sui 3000 metri del Premio Monterosa che questo robusto figlio di Kibwesi della Scuderia Ambrosiana vinceva con un peso tanto severo da farci pensare che esso avrebbe potuto anche giocare una parte importante nel Gran Premio di Milano.

Procedendo in ordine di data tra le altre maggiori prove di San Siro troviamo innanzitutto il Premio Bocchetto che ha visto Gerard disporre come ha voluto di Flumigela e di Fossalto; questo cavallo di Tesio, che ebbe a due e a tre anni una carriera discontinua, che non ha un aspetto seducente e che non ama la distanza, è stato portato quest'anno in una condizione spettacolosa; le sue vittorie son state tutte dei « canters » ma la prudenza di Tesio lo ha sottratto ad una partita difficile come quella contro Guernanville, e Gerard ha ceduto il posto ad Ingoberta più attrezzata sulla distanza. I colori di Tesio si sono distinti in altre corse di notevole importanza come il Premio Brera, sui 1500 metri, che provava ancora una volta le eccezionali qualità di velocità di Nogara, contro la quale non esistevano Camerano e Filarete. Camerano si rifaceva poi di questo scacco vincendo il Premio Resegone sul miglio contro Parmichele e Benvenuta Cellini, mentre Filarete non riusciva più a trovare la via del successo e dopo il « Milano » andava a Torino a farsi battere da Flumigela nel Premio dell'Industria.

Un altro buon handicap è stato il Premio Como sul miglio e mezzo, vinto da Veimar, un figlio di Marcus che aveva già vinto il « Limitato » e che non aveva figurato come meritava nel « Lombardia ». La serie delle prove di rilievo per i cavalli di tre anni ed oltre è stata chiusa dal Premio Fontana che ha visto ancora Gerard passeggiare con la massima disinvoltura da-



Il vittorioso arrivo di Salpiglossis nel G. P. d'Italia (L. 200.000)
(foto Bellina).

vanti a Sans Blague e ad Omegna.

Un posto considerevole nel programma del mese hanno tenuto le corse per i puledri di due anni e per quanto non crediamo di aver già visto il meglio della generazione 1929 pure abbiamo già distinto tra i cavalli presentati dalle maggiori scuderie qualche soggetto che fa bene sperare di sé. Citiamo innanzitutto Adera, non solo per il fatto che questa puledra di Sagacity, appartenente a Tommy Never, ha vinto il Premio Bimbi, ma perchè essa ci ha lasciato veramente una eccellente impressione e ci ha fatto pensare che difficilmente potremo veder per quest'anno una femmina migliore di essa. Dopo Adera i risultati complessivi fanno classificare tra i due anni Fenolo, un robusto Munibe appartenente al Gr. Uff. G. Lorenzini che si è piazzato secondo nel « Bimbi » ed ha vinto poi i « Primi Passi » davanti a Gazzada e Demetra. Quest'ultima appartiene al lotto fortissimo della Razza del Soldo, lotto che non ha avuto una preparazione affrettata e che meglio potrà esser giudicato nel complesso e nei singoli valori quest'autunno. Demetra è una figlia di Prince Galahad e la sua scuderia potrà aver da essa delle soddisfazioni come pure deve attendere con fiducia il completarsi di Glorieuse, una Teddy che ha vinto le due corse disputate

in discreta compagnia e che tra i due anni sin qui apparsi potrà esser collocata in primo piano.

Tra gli altri puledri possiamo ricordare i rappresentanti della Scuderia De Montel: Faenza (da Kibwesi) che ha vinto il Premio Colico, Treviso (da Ghiberti) che ha vinto due corse, l'ultima delle quali, il Premio Bellagio, in uno stile piacevolissimo, Andora (da Frinco) imbattuta nelle sue due sortite, e Gazzada che si è piazzata seconda nel Premio Primi Passi. Federico Tesio ha presentato con una sua allieva, Jacopa del Sellaio, una figlia di Coronach e Vice Versa sorellastra quindi di Ingoberta, che ci auguriamo segni un progresso qualitativo della produzione di una fattrice che è costata a Tesio molte sterline e che sembrava destinata a dar solo amarezze. Dopo aver dato Ingoberta, che senza essere una grande cavalla è una buona galoppatrice e dimostra come il fratellastro Il Caravaggio di tener bene la distanza, Vice Versa si è forse decisamente affermata con Jacopa del Sellaio che ha debuttato facendosi battere malamente ma che alla sua seconda sortita, il Premio Pallanza, ha fatto una buona impressione.

La riunione di Mirafiori, ricca di prove interessanti se pur mancante di quelle grandi cifre di premi che conferiscono lustro alle riunioni di San

Siro, si è svolta con continuo successo di pubblico e di sport. Le corse principali che si sono disputate in piano e in ostacoli hanno dato un tono agli eleganti convegni estivi di Mirafiori dove si è corso tra l'altro il classico Premio Principe Amedeo sui 2600 metri che per circostanze disgraziate non ha potuto aver il successo che si meritava e che solo ha permesso ad Alena della Razza di Stupinigi di presentarsi al pubblico torinese. Alena che ha avuto una serie di corse severissime dal « Triennale » di San Siro all' « Amedeo » di Mirafiori, riaffermava contro Delta e Mita una indiscutibile superiorità ed arrotondava sensibilmente la cifra delle sue vincite.

In piano si è disputato, una settimana dopo il Gran Premio di Milano, il Premio dell'Industria, nel quale ha cercato la sua prima vittoria dell'annata Filarete. Ma anche il terreno di Mirafiori, come quello delle Capannelle e di S. Siro, non è stato propizio al campione del Conte Guazzone che è stato battuto da Flumigela, una figlia di Michelangelo che, prima coi colori del suo allenatore Luigi Regoli, poi con quelli di A. Zanoletti, ha conseguito una serie di successi che la fanno collocare tra i migliori tre anni. In ostacoli si sono corsi il Premio Principe di Piemonte (siepi) che è stato vinto da Rasis della Scuderia Monviso, il Premio Principessa di Piemonte (steeple chase) vinto da Loreto dell'Ing. Valerio ed ancora il Premio Duca d'Aosta, un handicap in steeple per i gentlemen che non sfuggiva a Cassia, montata con la ben nota perizia del Cap. Corvino.

Alle Capannelle le ultime giornate non riserbavano alcunchè di interessante e solo possiamo ricordare il Premio Galeazzo per i due anni che ha messo in evidenza Rivista, un prodotto di Meissonier, appartenente al Conte Massei.

Anche alle Cascine la prova più interessante che si è disputata è stata una corsa per i due anni il Premio dei Gigli, vinto da Acquabona (da Amyntas) della Razza San Pietro.



Se le menti e gli occhi di tutti coloro che seguono passionatamente, giorno per giorno, ora per ora, le vicende suggestive del galoppo, creando simpatie che vanno sino all'idolatria e provocando divergenze d'opinioni che raggiungono qualche volta attriti settari, bisogna osservare come tale ondeggiamento di passioni ardenti avviluppi tutti gli attori della nostra grande scena ippica: cavalli, allenatori, proprietari, fantini e scommettitori. I più esposti agli incensi e alle critiche, alle lodi e alle calunnie, agli applausi e ai fischi naturalmente sono i fantini, perchè coi purosangue non è spiritoso sfogare entusiasmi, nè scagliare ingiurie sgorganti dalle amarezze delle delusioni, mentre con quei piccoli ometti, con quei ragazzi, quasi sempre imperteriti, muti e rigidi nel contegno riserbato almeno nell'apparenza, è facile battere le mani oppure lanciare vituperii con la stessa spontaneità irruente, a seconda delle occasioni e... della scommessa fatta.

I fantini tacciano in pubblico, rientrano al peso dalla pista, con lo sguardo sfuggente il pubblico che in agguato li attende, frenando il respiro affannoso, e non battono ciglio tanto se li acclamano, quanto se li insolentiscono: hanno imposta la maschera della fredda indifferenza. Questo apparente indifferentismo è uno dei capisaldi della loro educazione nel mestiere: e guai se trasgrediscono, la punizione severa li attende, e lo sanno.

Così molte, appiedamenti, ramanzine (e scappaccioni pei piccoli allievi) son fatterelli del dietro-

scena, di cui il pubblico fedele degli ippodromi conosce unicamente il testo scarno della sentenza, esposta sulla lavagna del peso, il più delle volte discutibile e discussa per la debolezza ben nota delle tradizioni e dei regolamenti antiquati, tanto da non sfuggire al ridicolo che si nasconde dietro a tutte queste cose.

Codesti piccoli uomini di sport esaltati o calunniati, a seconda delle loro fortune o sventure del momento, quasi sempre sono tenuti in una grande considerazione, rasantante il feticismo, da coloro i quali li ritengono in grado di risolvere in precedenza il solito problema presentato dalla corsa prima della partenza: si vuol sapere come avverrà l'arrivo? Ebbene domandiamolo ai fantini destinati a montare il favorito o l'*outsider*! Egli assolutamente deve sapere cosa succederà precorrendo il futuro perchè possiede dati arcani e tali da farvi vincere un bel gruzzolo di quattrini.... Questo si crede dagli ingenui eterni che popolano gli ippodromi là intorno ai picchetti dei *bookmakers*, e lo si continua a credere anche dopo le serie infinite di smentite una più radicale dell'altra.

Per conto mio sorrido di fronte a simile comune credenza che, da quando vi sono corse al mondo e da quando alle corse si giuoca, resiste incrollabile alla cruda realtà chiaramente avversa. Ma come persuadere il prossimo che si ostina in tanto errore? Non dovrei neppure provarmici, sicuro come sono di predicare al vento. Pur tuttavia ritorno qui sul-

l'argomento interessante semplicemente per gusto di combattere ancora contro le cocciataggini di tanta brava gente, e contro le pretese moralizzatrici di molti i quali buffescamente vorrebbero prendersela ogni tanto con le scommesse ed il giuoco, dimenticandosi che tutto ciò è male ultra necessario all'esistenza e allo sviluppo del nostro bellissimo sport.

E andiamo nel labirinto dell'ambiente spassoso ove regnano l'ironie insieme ai più svariati pregiudizi. Le illazioni le trarrete assai facilmente, se ne avrete voglia; altrimenti lasciate pur le cose al punto in cui sono che tanto non le cangeremo e non le aboliremo mai.

Accanto ai prediletti fantini, adorati soltanto per quella tal fede riposta nella loro ipotetica scienza si agita anche un mondo misterioso di speculatori furbi che serve da tramite per la divulgazione delle notizie infallibili. Questi signori sono onniscienti di cavalli, di corse, d'allenamento, di forme, di chili, di salute e di attitudini alle varietà del terreno, ma... spesso e volentieri scommettono anche loro perdendo non di rado. Li conoscete questi tipi? Sono gli informatori di professione. Abbordano il cliente, l'amico del momento, parlando sottovoce, in un orecchio, misteriosamente, guardandosi d'attorno e timorosi d'essere uditi e mormorano che alla sera prima, dopo uno scopone in quattro fatto all'antica osteria di San Siro, il fantino tal dei tali (sempre il nome è de' più celebri) gli ha confidato di essere sicuro vincente la tale o la tal corsa.

- Caprioli (Paolino semplicemente il più delle volte) mi ha detto che Gossaert è una certezza.
- Federico è sicuro di Nogara.
- Cocchi affermava poc'anzi che Salpiglossis farà una passeggiata di salute.
- E Turner non dubita di Sunny Boy.
- Taddei ieri mattina alle Terme, facendo con me il bagno turco, mi confidava che Unvers III non avrebbe avuti avversari nel Grande Steeple.
- E Richetto, Polifemo, Cino Teddy, Percy,



Parlano sottovoce, in un orecchio, misteriosamente...

Saverio, Robertino, mi hanno garantito di vincere. E via di questo passo nel ripetere le opinioni, non so se sempre con esattezza scrupolosa, ma certo con convinzione persuasiva, arrivano gli informatori a crearsi la fama d'iniziati preziosi alle segrete cose che voi conoscete sol da lontano, sicchè invidiate persino un po' quei fortunati mortali capaci d'avvicinare gli ometti stimati in grado di saperla tanto lunga. Illusioni!

Brutalmente, senza velo di sorta, mi ostino a mettervi in guardia sulla scienza dei fantini, degli allenatori e dei proprietari. Tutti costoro, grandi e piccoli, di solito fanno soltanto se il purosangue pronto per la corsa sta bene o no, sanno se va per vincere o se va per un galoppo di preparazione: ma nulla più in là, perchè oltre codesta superficiale osservazione il resto sfugge loro ineluttabilmente. Analizzate un po' l'impossibilità loro a precorrere gli avvenimenti esposti sem-

pre a mille e mille variazioni imprevedibili. Gli allenatori tal quale i fantini, sono per forza di cose nelle identiche condizioni di giudizio: ad essi manca il termine di raffronto esatto e preciso, ignorano di fatti la condizione attuale, del momento in cui si trovano gli avversari, e di solito poca importanza danno ai chilogrammi messi in groppa ai cavalli, e si lasciano trascinare facilmente dalle linee fornite nei galoppi, allorché non si richiede quasi mai il massimo sforzo, determinando così quel divario immancabile che esiste sempre tra la prova mattutina e la corsa effettiva pomeridiana. Cento volte ho veduto vincere un cavallo che il fantino e l'allenatore non ritenevano in grado di trionfare, come cento e cento volte ho visto battuto un cavallo che questi uomini s'attendevano di portare sicuramente al successo. E sono, in genere, ne' due casi in perfetta buona fede.

I proprietari poi, salvo eccezioni confermantì la regola, nel segreto del loro cuore, anche quando non ve lo dicono apertamente sono persuasi di vincere ogni qual volta un loro soggetto sta per partire. E

ciò è umano, perchè altrimenti non farebbero correre e non s'appassionerebbero tanto spasmodicamente al fascino di quelle emozioni acute, note soltanto a chi ha potuto sentirle palpitare dentro nell'animo negli istanti fugaci della corsa.

Molti sono assai prudenti e hanno bene appreso l'arte diplomatica di velare le speranze fondate sugli ultimi galoppi, e sanno tacere un po' per *cabala* e un po' per timore d'essere poi vilipesi dagli amici coi quali si dovevano confidare se avevano l'ingenuità di dar retta alle mute preghiere imploranti.

Dunque ho la convinzione che tutti gli uomini accanto ai purosangue non hanno il dono della divinazione che gli si appioppa tanto leggermente dagli illusi, come pure son persuaso che gli informatori di professione ne sanno pochino e niente di più del poco saputo dal personale di scuderia, padroni compresi. Infatti vi confiderò d'aver io pure il vizio innocuo di giocherellare alle corse, ma d'essere guarito dalla fede riposta un tempo in quelle brave persone: fu l'esperienza che mi disingannò, insegnandomi a giocare poco e di raro, sempre di testa mia per poi dar la colpa al mio errato criterio se perdo i due soldi destinati a quel lecito lusso, e per rallegrarmi con la mia finezza d'intuito se prescelsi il cavallo del successo. Cerco di non dare ascolto alle informazioni che s'incrociano tra un picchetto e l'altro, subodorando qualche tendenziosa voce divulgata ad arte, e mi armo di sana indifferenza prima della corsa conoscendo preventivamente gli errori delle monte, gli incidenti di partenza, sul percorso e nell'arrivo. Filosofia! Ma non mi lascio fuorviare dalle informazioni che ritengo tutte soggettive e suscet-

tibili d'immediate smentite apprese in tanti anni nei quali assistetti ad infinite sconfitte d'innumeri falsi favoriti.

Ricorderò infine d'aver conosciuto un ex fantino che per guadagnarsi onestamente la vita, ridotto dall'età a non più poter montare, in una corsa di quattro partenti egli sornionamente avvicinava quattro forti scommettitori e assicurava sottovoce a ciascuno la vittoria d'uno dei quattro concorrenti: così a sua volta era sicuro d'aver meritata lauta mancia dal fortunato al quale aveva indicato il purosangue che doveva passare per primo il traguardo. Poi s'allontanava per un po' dai tur-lupinati, ma all'indomani ripeteva lo scherzo innocente imperturbabile e con sicura riuscita, perchè fidava nella bontà illimitata degli scommettitori sempre in cerca cieca della vincita e della rifatta. E quell'ex fantino era un galantuomo che agiva, certo di far bene... a se stesso almeno e ad un altro anche.

Concludendo: ascoltate l'informatore in fortuna, seguite il pronostico del giornale in buona vena, imitate il giuoco dell'amico in serie di vincita, e soprattutto basatevi sulla forma pubblica. Tutto il resto non è che chimera affascinante destinata a farvi pensare se la credete realtà, mentre non è che un sogno inafferrabile. E soprattutto non sperate di arricchirvi alle corse, chiedendo a questo bellissimo sport solo il divertimento sano ed equilibrato che vi può dare in perfetta letizia insieme all'eleganza estetica insita nell'essenza sua.

I misteri del dietro scena il più delle volte son frutto della nostra immaginazione: tutto, là sugli ippodromi verdeggianti ed affascinanti, è aleatorio ed imprevedibile.

FLYNG FOX



Il lanciapiattelli automatico italiano

(Brevetto Ing. Fiocchi)

“ V E L O X ”

- a) permette il lancio utile da sei a dieci piattelli al minuto;
- b) non rompe alcun piattello, che viene appoggiato sul vasoio di lancio, e non stretto in una morsa;
- c) evita qualsiasi movimento di persone davanti al tiratore;
- d) funziona anche con un solo uomo sempre fermo in fossa;
- e) Cambia automaticamente e imprevedibilmente la direzione del lancio e l'altezza della traiettoria.

FABBRICANTE

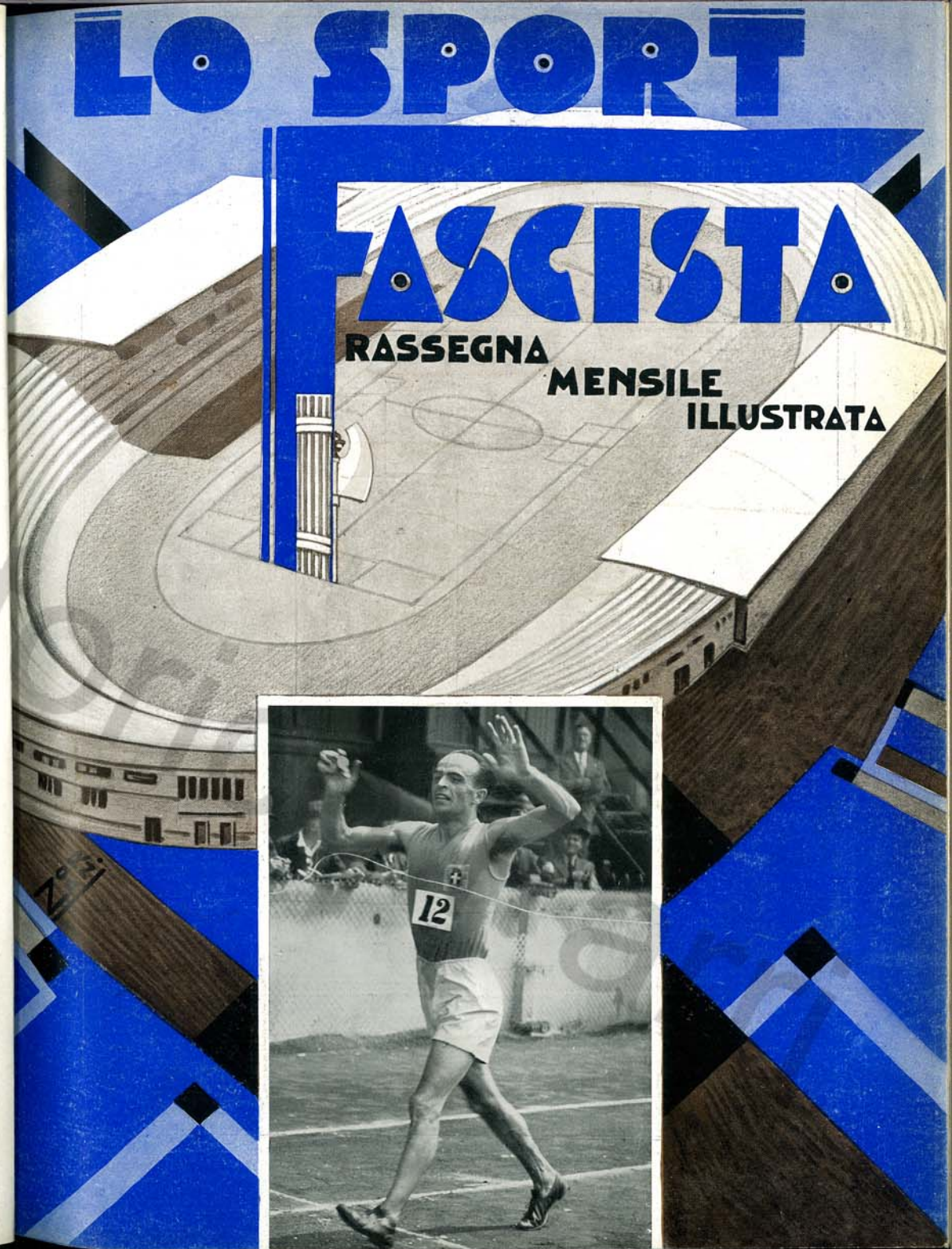
Ditta GIULIO FIOCCHI

MUNIZIONI

LECCO

(COMO)

(COMO)



LO SPORT FASCISTA

ABBONAMENTI ANNUI
Italia L. 50
Sostenitore » 200

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

FONDATA DA

LANDO FERRETTI

Direzione - Redazione - Amministrazione
MILANO - VIA S. ANTONIO 3
Telefoni: 82-045, 82-450

EDITORE L'ENTE AUTONOMO DELLA STAMPA

OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

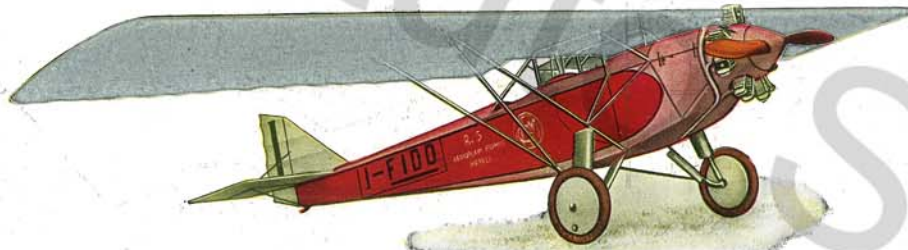
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

CAPITALE SOCIALE 20.000.000 DI LIRE
(INTERAMENTE VERSATO)

AEROPLANI ROMEO

Ufficio Commerciale

Via Veneto, 89 - ROMA



Monoplano da turismo Romeo 5 (RO. 5) biposto - tipo aperto

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Monoplano ad ali ripiegabili	Carico per mq.	35 kg.
Carrello oleo-elastico	Carico per cavallo	8 "
Biposto con doppio comando disinnestabile	Velocità massima	Km./o 175-180
Motore raffreddato ad aria, a stella, oppure con cilindri in linea	Velocità minima	» 60-65
Superficie portante	Velocità di crociera	» 150-155
Peso a vuoto	Partenza in 7"	70 m.
Carico utile: equipaggio . 160 Kg.	Atterramento	100 "
benzina e olio (50.) 95 " 280 "	Raggio d'azione (ore 6,30)	1000 km.
bagagli 25 " 280 "	Plafond pratico	5000 m.
Peso totale	Coefficiente di sicurezza	7

DIMENSIONI GENERALI

	ALI APERTE	ALI RIPIEGATE
Larghezza	11,220 m.	3,000 m.
Lunghezza	7,050 "	7,750 "
Altezza	2,090 "	2,090 "

Non abbiamo visto messa in evidenza, e tanto meno commentata dai giornali, la risposta di S. E. l'On. Ministro dell'Educazione Nazionale a un Deputato che l'aveva interrogato sulla possibilità d'una disposizione legislativa che renda obbligatorio l'insegnamento del nuoto. Nella risposta scritta, l'on. Balbino Giuliano dopo aver accennato che il nuoto fa parte fin dal 1928 dell'attività ginnico-sportiva affidata all'Opera Nazionale Balilla e che da quell'epoca l'insegnamento dell'utilissimo esercizio ha proseguito nelle organizzazioni giovanili del Regime con fervore e con lusinghieri risultati, rileva:

«Cade a proposito notare che molto più utile potrebbe essere costruire numerose piscine, cominciando dai Comuni maggiori e ciò per creare anche l'abitudine all'esercizio del nuoto da praticarsi con qualsiasi stagione, diminuendo la spesa già ingenti per i campi sportivi, i quali accolgono in genere molti spettatori e pochi praticanti, per i quali ottimi piazzali, specie nei centri minori, sarebbero più che sufficienti».

Che la stampa sportiva, e anche l'altra che dedica uno spazio eccessivo a manifestazioni di pura marca spettacolistica, non abbia trovato, nel rilievo del Ministro Giuliano materia da commentare, compiacendosene, non ci sorprende: sono degli anni che esprimiamo, finora soli in Italia, il nostro dissenso dalla forma e dai sistemi di tale giornalismo, e non è il caso di ripe-

terci. Chi si contenta gode. C'è però questo, che avendo noi un concetto diverso della nostra missione, e non preoccupandoci interessi o situazioni personali da difendere e da coprire, anche in questa occasione esprimeremo franco il nostro pensiero, sicurissimi di renderci utili allo sport, seppure invisibili a qualcuno dei... pontefici di questo.

Naturalmente il consenso più pieno è da dare al rilievo dell'on. Giuliano; e non ci pare vero che da tribuna sì alta ed autorevole sia venuto il riconoscimento d'uno stato di fatto che pei primi, or è del tempo, avevamo additato e criticato. Quando leggevamo o ci venivano a dire che nella città Ichs o nel comune Ipsilonne si era inaugurato un nuovo grandioso perfetto ecc. Campo Sportivo, e c'erano stati discorsi, rottura di nastri tricolori e di bottiglie di spumante, la prima cosa che veniva fatto di chiederci era se fosse stata costruita pure la piscina.

I nostri interlocutori rimanevano a bocca aperta.

— Una piscina, e per farne?

L'idea principale, dominante, assoluta si riassumeva, pei finanziatori (col denaro degli altri) e pei costruttori, nella sistemazione e adattamento del solo terreno pel giuoco del calcio. Se avanzava qualcosa, mano alle tribune. Naturalmente non si parlava neppure delle piste per le corse e per gli altri esercizi atletici. Le buone disposizioni impartite dalla presidenza della Fe-

derazione del Calcio, restavano, nella maggioranza dei casi, sulla carta dei progettisti. Sì, le faremo, le costruiremo; ma intanto mettiamo su una squadra di foot-ball, come se questo fosse il solo, urgente, imprescindibile dovere. Chi vuol nuotare, vada nella roggia o a fiume. Intanto l'igiene va a farsi benedire, e gl'Italiani rimangono (paesi iberici e balcanici esclusi) il popolo europeo che ha più soggezione dell'acqua.

Di gradino in gradino si arriva al fenomeno di grandi città, come Milano, Torino, Firenze, Genova, Roma che posseggono monumentali campi sportivi ove domenicamente accorrono grandi folle per assistere alle partite di calcio fra ventidue giovanotti, e non dispongono di un locale dove, all'inverno, si possano radunare a nuotare non dico come a Bologna gli alunni delle scuole elementari, ma quel migliaio e forse più di persone che vi andrebbero tanto volentieri.

Obbietteranno: 1.° non bisogna confondere le iniziative pubbliche con quelle private delle società sportive. Al Grande Ufficiale tale o al Commendatore talaltro non si può proibire di spendere mezzo milione all'anno per mantenersi una squadra di calciatori professionisti che servono di richiamo alla folla. 2.° Se è vero che soltanto ventidue uomini corrono, saltano, danno calci a un pallone e attorno al campo ci stanno diecimila persone sedute, è altrettanto vero che la Federazione di questo sport raduna nelle sue file più di sessantamila giocatori, tutti sportivi in efficienza. Oltre che un segno di potenza, questa è la prova della bontà del giuoco, se induce una tale armata di giovani a trascorrere il pomeriggio della domenica, e forse d'altri giorni, nel non disutile esercizio.

Si risponde: 1.° che i privati possono spendere, o impiegare, il loro denaro come meglio credono. La critica va sostanzialmente ai promotori dei Campi più o meno comunali e municipali, ma sempre esclusivamente calcistici. Inoltre, è ben raro il caso di vedere quelli che s'usa definire personaggi influenti adoperarsi per iniziative d'un genere che non sia attinente al « foot-ball ». Tutt'al più, fanno uno strappo a favore dell'automobilismo. 2.- che non mettiamo in dubbio la potenza del Calcio italiano, vero modello di organizzazione che i paesi stranieri c'invidiano. Sarebbe da stolti, oltrechè da ciechi negarla. Ma diciamo che non sottoscriviamo mai e poi mai a chiamare sportivi gli scaldapanche che a migliaia affollano questi stadi

sbraitando come ossessi; e che, dovendo per la comodità di chi assiste a questi spettacoli procedere a installazioni costosissime, il nostro dissenso permane, ritenendo che tali spese ben più utilmente potrebbero farsi per... costruire le piscine da nuoto.

I 22 giovani che giocano al calcio hanno tutta la nostra simpatia, ma non ci pare che per farli giocare e vederli giocare si debbano spendere somme fantastiche. Se non i piazzali indicati dall'on. Giuliano evidentemente per le squadre di paese, certo qualcosa di meno monumentale, di meno fastoso, di meno « storico » non stonerebbe attorno a questa pratica sportiva.

Ma la folla è per essa, e non vede che i risultati delle partite grandi o piccole. Il punteggio! La classifica! L'ordine d'arrivo al traguardo della vittoria!

Ecco, a noi pare che il feticismo pel « risultato » sia più nocivo che giovevole alla causa dello sport — questo inteso nel suo senso sociale. Sta bene la graduatoria dei valori, sia individuali che collettivi, ch'è altrimenti si verrebbe a negare la ragione stessa del nostro movimento; ma ci corre, com'adesso pare costume d'ognuno, fare della conquista del primo posto la condizione essenziale delle competizioni sportive. Ogni partita perduta è un dramma; ogni smacco una tragedia. In una grande città meridionale sono arrivati a malmenare i giocatori della squadra di foot-ball rei... di non aver battuto l'avversario in una partita di Campionato. E i giornali, dietro a soffiare nel fuoco, com'è avvenuto pel recente Giro ciclistico della Francia! Sia pure che l'ambiente non era dei più favorevoli ai corridori italiani, ma voler dar la colpa al regolamento, al Desgrange, alle partenze sotto il solleone, al Pélissier se uno dei nostri non ha saputo vincere come Bottecchia o entusiasmare come Guerra, non accettiamo per vero. E' l'ora di finirla con questo vittimismo di maniera. Non passa settimana senza che a un pugilatore italiano all'estero « la parzialità dell'arbitro » non rubi una vittoria netta, inequivocabile, eccetera. La storia è tanto monotona, che si ha il sospetto che sia diventata un'idea fissa, una forma maniaca di persecuzione. La potenza dello sport italiano — dai suoi Campioni celeberrimi alle masse di giovani inquadrato sotto i segni del Littorio — si afferma ugualmente, fatalmente, senza ricorrere alle querimonie e alle lamentazioni di moda. Se è bene, se è giusto

che si voglia vincere, si deve anche saper perdere.

Costretti ad arrendersi negli inutili spalti di Maubeuge, i *Tommys* del generale French uscirono dalla fortezza tendendo la mano ai soldati del Kronprinz.

— *That is the game!* Questo è il giuoco.

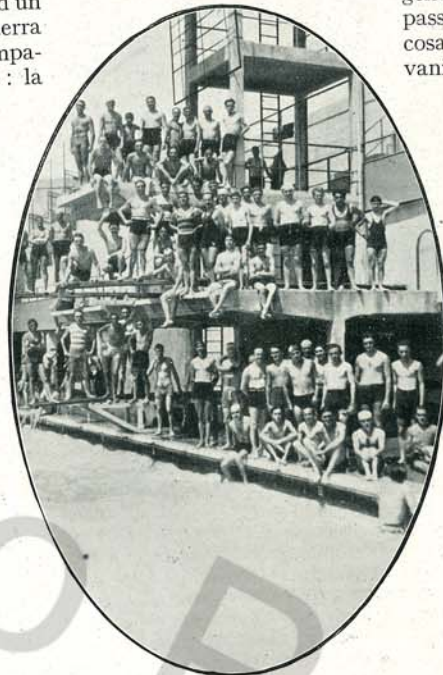
Sportivamente educati, quegli Inglesi potevano sembrare, ed erano, degli ingenui che credevano la guerra il più grande sebbene il più terribile di tutti i giuochi; in prigionia s'accorsero dell'abbiezione e della crudeltà del nemico, ma l'episodio resta a documentare l'esistenza di una mentalità, diciamo d'un sentimento che non c'è guerra mondiale o conflitto di campagna che possa sopprimere: la cavalleria. Riconoscere la propria inferiorità non è atto di vigliaccheria; è meschinità rissosa volgere la spalle all'avversario che per una volta v'ha dominato, e non accettare lealmente la mano ch'egli vi tende. Ricondurre si deve la competizione sportiva alle sue

ragioni fondamentali di dignità, alle sue origini di cavalleria. Troppo *aplomb*, troppi galloni, troppa prosopopea recano più danno che benefici allo sport, che è un'attività sui generis, che non puoi codificare come la leva militare o le liste di ricchezza mobile. Ove è gioventù ha da essere letizia; ove è diletto, franchezza.

Abbasso i musi lunghi e le grinte dure: ridiamo in faccia a quelli che piangono (ma sì, ci sono anche quelli) quando perde la squadra o il campione del loro cuore. Non è vero che ogni gara debba essere un dramma perchè la gente vi si riconosca e vi si appassioni. Lo Sport è un'altra cosa: sapranno dircelo i giovani che lo praticano, sudando e faticando, non i piedidolci assisi nelle tribune.

Il discorso è venuto un po' lungo prendendo le mosse dalle parole del Ministro Giuliano sulle piscine pel nuoto, ma una volta ogni tanto fa piacere dire quel che si pensa giusto.

VITTORIO VARALE



Un pomeriggio alla piscina del Littoriale.

ccomi a scrivere un articolo. E' una cosa che non ho ancora fatto e che faccio volentieri perchè penso sia divertente in quanto non ho proprio nulla di particolare da dire, nessun segreto tecnico da svelare. Sono diventata campione d'Italia non so neppure io come; anzi confesso che non ne ho colpa alcuna. E se dicessi poi come mi sono preparata a diventarla farei inorridire i tecnici. Perchè il segreto del mio allenamento sta in questo: di non aver mai preso l'allenamento sul serio...

Un po' di storia. Tutti i campioni debbono avere la loro storia: se non c'è, la si inventa. Si dice che i campioni hanno dimostrato di possedere le attitudini che dovevano poi consacrarsi alla fama sportiva. I miei ricordi, invece, non rilevano proprio nulla all'infuori di un sano appetito e di una inesauribile allegria, e non risalgono a tempi lontani. Avevo tredici anni e facevo ginnastica alla « Magenta » di Torino. Un giorno mi conducono con le compagne nel cortile. C'erano anche delle anziane. Si fanno due o tre prove di corsa ed io giungo sempre prima. Allora, ricordo, un signore vestito di nero...

— tutte le persone di grande autorità io me le immagino sempre vestite di nero... — mi venne vicino per farmi i complimenti e per dirmi che in tutta la sua palestra non c'era un'altra ragazza, fra le giovani, svelta e veloce com'ero io. Diventai insomma la campionessa della Magenta; qualcosa come una reginetta del piè veloce...

Continuai a correre, quando ne avevo voglia. Quello di cui non aveva proprio mai voglia era di allenarmi. Un giorno a scuola Lydia Bongiovanni mi parla pressapoco così: — Vieni domani sul campo: credo di aver risolto il problema. Ma tu mi devi aiutare, anzi ci aiuteremo a vicenda.

Se Lydia ha risolto il problema, pensai, è segno che l'ha risolto... sbagliandolo. Mi ricordavo infatti di un certo astruso esercizio di algebra che costituiva la fatica principale della nostra settimana scolastica, ma non riuscivo a capire perchè Lydia volesse risolverlo sul campo. Forse con un esempio, mi dissi, ed andai in palestra.

La Bongiovanni stava saltando. Per non restare inattiva cominciò a correre. Lydia mi dava dei suggerimenti sullo stile: ma intanto la soluzione del problema di algebra non veniva. Con-



“Sono diventata campione senza accorgermene,”

tinuai per qualche sera. La Bongiovanni rilevava che correvo sempre più veloce. Il brutto era che correvano veloci, a scuola, anche i rimbrotti dei professori... Finalmente con la Bongiovanni combinammo questo piano: allenarci con metodo; poi Lydia avrebbe battuto il record mondiale del salto, io quello della corsa veloce. Così si diventava celebri e ci mandavano a Los Angeles per le Olimpiadi. Da Los Angeles a Hollywood la via (sull'atlante) è breve: alle campionesse del mondo si sarebbero spalancate le porte dell'olimpico cinematografico...

Fu l'unica volta, forse, che mi allenai con tenacia. La Bongiovanni aveva preso la cosa tanto sul serio da riuscire ad eguagliare per davvero il record mondiale del salto in alto.

Invece mancò poco che io non battessi il record delle bocciature.

Ho capito, pensai, non bisogna più allenarsi.

Da quel giorno cominciai a vincere le gare più difficili.

Nessun speciale sistema di vita ho dunque seguito. Adoro il ballo da quando mi dissero che poteva guastarmi il ritmo del « passo ». Mangio con mag-

gior appetito dal giorno in cui mi dissero che bisognava stare a regime per diventare campioni... Il mio miglior allenamento consisteva nel correre dietro al tram: molti « cento metri » abbiamo fatto io e la mia amica Bongiovanni per non arrivare a scuola in ritardo!

Fra i miei ricordi c'è quello della prima gara internazionale fatta a Bologna nel 1929. C'erano ragazze francesi, cecoslovacche, austriache. Dovevo correre nei cento metri. Mi impressionai perchè il signore che dava la partenza (ricordo che era proprio un signore vestito di nero...) impugnava una pistola lunga quasi mezzo metro. Pensai al colpo tremendo che doveva fare quell'arnese e per non spaventarmi mi turai le orecchie. Naturalmente partii in ritardo e in ritardo giunsi al traguardo.

Ma la lezione mi servì. Cominciai a vincere in campo nazionale, poi l'anno scorso fui tra le prescelte per i campionati europei di Praga. Tanto per cominciare bene mi misero in batteria con la campionessa mondiale, la polacca Wala-ceviev. Ricordo che lottai quasi unicamente con la mia avversaria polacca che in ultimo riuscì a sopravanzarmi. Ma giungendo seconda avevo battuto il record italiano dei cento metri. Mentre lasciavo la pista vidi, accasciata a terra, la giapponesina che piangeva.

Tutte le volte che sarò battuta, pensai, non piangerò mai. Perchè, si diventa brutte...

Poichè fra i canoni tecnici di un'atleta c'è anche quello della specializzazione, vollen provarmi anche... nel salto in lungo. Nei campionati di Firenze la Vivenza che ne deteneva il titolo, non era in vena ed io senza accorgermi riuscii a compiere un volo più lungo di tutte le mie compagne. Così diventai campionessa d'Italia non solo dei cento metri ma anche del salto in lungo.

La verità è questa: che una donna moderna deve praticare lo sport, ma non deve abbruttirsi per esso. Divertimento ma non martirio. Non bisogna illudersi di uguagliare gli uomini e appena ci accorgiamo che stiamo per esagerare è utile far marcia indietro e tornare semplicemente... donne. Che non è mai uno svantaggio.

NINA VIARENGO



Il finlandese Savoleinen, che a Parigi, dimostrandosi il più completo ginnasta-atleta, ha conquistato il titolo mondiale. Eccolo dopo una serie di volteggi alla sbarra, in posizione impeccabile.

Mònito per Los Angeles

Una competizione che metteva in palio il titolo di campione mondiale di ginnastica artistica, si è svolta a Parigi nella prima quindicina del mese di luglio, radunando un imponente lotto di campioni che rappresentavano undici Nazioni europee: Italia compresa, con Romeo Neri.

In un convegno simile di virtuosi dell'atletismo la contesa non poteva non riuscire di alto interesse e di grande valore, per quanto la mediocre organizzazione e la cattiva qualità degli attrezzi avesse messo subito a disagio parecchi concorrenti, soprattutto i veri attrezzisti.

Ciò non toglie che la selezione sia stata abbastanza severa e ricca di sorprese, dando luogo ad una graduatoria che se ha ravvivato le critiche da parte di chi afferma, non completamente a torto, che la ginnastica artistica deve avere la sua completa estrinsecazione e selezione di valori ai grandi attrezzi, non per questo non è venuta meno ai capisaldi del programma che tutti conoscevano e in base al quale i concorrenti si erano preparati.

E' un fatto che in una gara di questo genere, che si svolge sul programma di Los Angeles e che contempla: un esercizio obbligatorio e uno libero di quattro grandi attrezzi (parallele, sbarre, anelli e cavallo); un esercizio a

corpo libero di libera concezione; due volteggi al cavallo in lungo e di traverso; una salita alla fune; salto in alto e getto del peso, la parte atletica ha un'importanza eccessiva nei confronti di quella attrezzistica, la quale è la vera ragione d'essere della gara, che, fra altro, non per nulla ha la qualifica di « artistica »; un'importanza così notevole e influente, da poter sovvertire i valori contendenti e a danno beninteso, dei virtuosi dell'attrezzo.

E' chiaro che ciò non è giusto; ma allo stato delle cose non vi è nulla da fare, almeno fino dopo le prossime Olimpiadi.

Certo è che lo svizzero Miez, vincitore alle Olimpiadi di Amsterdam, deve alle prove atletiche la sua recente sconfitta. Miez col compagno Haeggi, col nostro Neri, col cecoslovacco Gaydos, con gli jugoslavi Stukelj e Primozic, coi francesi Leroux, Solbach e Brausse, l'ungherese Pelle, alla vigilia erano i nomi più quotati per la vittoria finale: uno sguardo alla classifica ufficiale, illumina a sufficienza la natura della selezione.

Miez era già battuto a metà gara. In quel momento Stukelj, vincitore alle Olimpiadi di Parigi, era in testa con punti 114,25, seguito dal cecoslovacco Hudec con p. 112,45; dal finlandese Savoleinen con p. 112,30. Leroux aveva 109,37 punti, Solbach invece punti 110,85, il nostro Neri punti 107,70, i due svizzeri Miez e Haeggi punti 75.

Per Miez adunque — ci soffermiamo piuttosto a lungo su questo nome perchè la maggioranza degli esperti lo



Il nostro Romeo Neri, che ha gareggiato onerosamente ai Campionati mondiali svoltisi a Parigi, in un esercizio agli anelli.

consideravano molto di più di quello che ha provato la gara di Parigi — la strada della vittoria era oramai preclusa soprattutto per le sue modeste possibilità atletiche.

Infatti, cosa potevano fare questo ed altri specialisti dell'attrezzo, di fronte alla formidabile minaccia che offriva particolarmente il finlandese Savoleinen, il quale oltre che affermarsi buon attrezzista tanto da essere l'unico a raggiungere il massimo punteggio alla sbarra fissa — 30 su 30 — riusciva nelle prove atletiche a mettere al proprio attivo le seguenti *performances*: palla di ferro m. 11; salto in alto m. 1.65 e 100 metri in 12 secondi?

Il risultato fu che il Finlandese riusciva a classificarsi primo con punti 185, seguito dal cecoslovacco Hudec con punti 183,68 e da Goydos con punti 182,33, quest'ultimo rivelatosi, contrariamente all'aspettativa, alquanto debole alle parallele.

Il francese Leroux con punti 179,65 precedeva il nostro Neri che dopo una non buona prova agli anelli si riabilitava notevolmente nella parte atletica totalizzando punti 177,75. A ridosso dell'Italiano finivano campioni di ottima fama come Haengi con p. 176,91, Pelle con p. 176,7, Primožic con p. 175,88, l'olimpionico Stukelj con p. 175 ecc. ecc.

In modo particolare a noi, che cosa ha offerto di interessante questo Campionato? In linea di massima ci sembra ben poco.

Sono due anni che da queste colonne agiamo e discutiamo fondamentali problemi che riguardano il rinnovamento della ginnastica italiana, soprattutto di quella artistica.

Parecchi di questi problemi vennero adottati nell'ambito federale da Cesare Tifi, mentre altri non mancheranno di essere applicati dall'intelligenza e dalla giovanile ener-

gia di Mario Corrias, nuovo segretario del massimo ente ginnastico.

Ma la buona volontà non è sufficiente. E' vano gridare all'indomani di una sconfitta che l'attrezzo nulla o quasi ha a che fare con l'atletismo e che è ingiusto che quest'ultimo in una classifica abbia a sovvertire la natura e il carattere della gara, oltreché il valore degli attrezzisti. Bisogna, invece, evitare o eliminare a tempo debito questi pericoli, frequentando con maggiore assiduità i connessi internazionali, prendendo parte attiva e fattiva ai relativi lavori. E se la cocciutaggine dei rappresentanti gli altri paesi non vuole intendere per partito preso e per spirito settario, le buone ragioni della tecnica e dell'arte, non bisogna mai rinunciare a trovare una soluzione che permetta di conciliare il valore di un esercizio all'attrezzo, con la *performance* atletica.

Collaborazione tenace assidua e fattiva adunque nei connessi internazionali. Ma anche una maggiore frequenza di rapporti coi ginnasti delle altre Nazioni. Perché l'incontro Italia-Svizzera del 1929 e quello recentissimo a scartamento ridotto della squadra ungherese con la benemerita Cristoro Colombo di Genova, devono essere dei fatti sporadici e non l'indice di una fervida attività federale?

Perché lo spirito animatore, agonistico e moderno che anima il calcio, non deve aleggiare anche nell'ambito della ginnastica, promuovendo una serie di confronti con le squadre nazionali di tutto il mondo? Vi è forse chi dubita del valore e dell'utilità tecnica di queste manifestazioni, soprattutto nei riguardi del miglioramento e del progresso?

Così operando si eviterebbero queste sorprese. Perché tale, infatti, si deve considerare l'affermazione del finlandese Savoleinen, che molti avevano in parte prevista in occasione del nostro Concorso di Venezia.

L'attrezzistica italiana è sempre stata temprata nella scuola svizzera; ma il progresso consiglia che non bisogna

mai irrigidirsi nelle origini e nelle tradizioni. Bisogna camminare, sempre camminare magari fino in... Finlandia, per vedere fino a che punto anche questo nobile popolo può o è capace di oscurare la nostra gloria mondiale, che oramai ha vita di decenni.

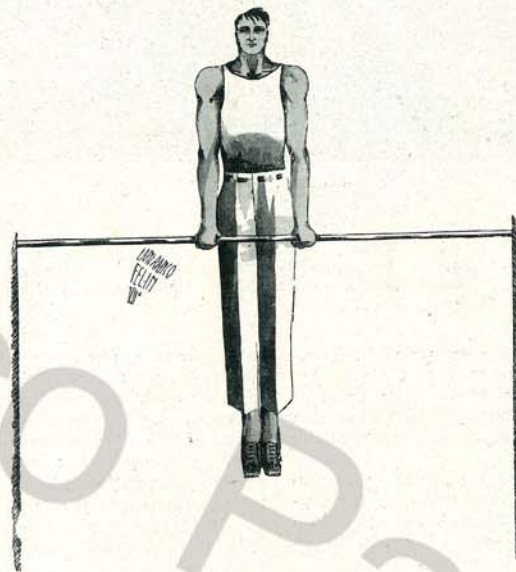
Oggi è la Finlandia, come ieri furono la Svizzera, la Francia, la Ceco-Slovacchia e perfino la Jugoslavia. Chi sarà domani? L'ostacolo si fa sempre più solido e voluminoso e diventa veramente granitico. Se i ranghi dei nostri ginnasti non verranno ravvivati da nuovo e proficuo ossigeno, cosa potranno fare i medesimi, tanto più che la loro classe e le loro risorse fisiche sono alquanto lontane da quelle che resero grandi Braglia e i compagni della sua generazione?

Oramai le Olimpiadi di Los Angeles sono prossime. A ragion veduta il programma non ci è eccessivamente ostile. Può darsi che per Luchetti ormai il tramonto sia defini-

tivo e che Lertora e qualche altro dei maggiori non abbiano le migliori attitudini per riuscire nella parte atletica. Ma Neri è ancora un elemento grezzo e Grimaldi, Gianninone, Morandi e qualche altro sono giovani promettentissimi. I loro istruttori, i loro condottieri, sono due provetti e veterani ginnasti: Braglia e Corrias, nei quali abbiamo la massima fiducia.

Vi è ancora un anno di tempo per lavorare proficuamente e i miracoli, se non sono sempre all'ordine del giorno, possono benissimo verificarsi. E noi sinceramente confidiamo che il binomio Alberto Braglia-Mario Corrias saprà creare una compagine che a Los Angeles dimostrerà come la ginnastica italiana è pur sempre vigile e pronta per acciuffare lo scettro della vittoria. Come ai tempi dell'invito Braglia, come a Stoccolma, ad Anversa, a Parigi.

ANTONIO BRUSOTTI





La squadra vittoriosa

Il primato di Brescia nel Dopolavoro

Il terzo Concorso ginnico-atletico nazionale del Dopolavoro, tenutosi lo scorso mese a Roma con la presenza in gara delle rappresentanze di tutta Italia, si è concluso con la vittoria del Dopolavoro Forza e Costanza di Brescia. Secondo si è classificato il Dopolavoro Civico Pompieri, pure di Brescia.

La squadra vincitrice di questo brillantissimo e riuscitissimo concorso appartiene ad una anziana e gloriosa società, adusa alla conquista di trofei sia nel campo ginnico che atletico. L'anno scorso la Forza e Costanza, trionfò egualmente di tutte le agguerrite avversarie.

Ben più temibili degli anni passati sono stati quest'anno le squadre che sono terminate a ridosso della prima: il Dopolavoro Ferroviario di Cagliari, il Dopolavoro Ferroviario di Torino, il Dopolavoro Ferroviario di Ancona, sono apparsi assai ben preparati; tanto negli esercizi a corpo libero quanto nel getto del disco, nel tiro a segno e nella prova di nuoto, le squadre suddette, forti di giovani prestanti, hanno sostenuto il confronto.

Il grande valore delle squadre che hanno conquistato i posti d'onore, fa rifulgere di più vivida luce il successo dell'anziana squadra bresciana. I ragazzi della Leonessa bisogna esaltarli per la loro bravura, la loro disciplina, per la loro infinita modestia. Essi sono apparsi eccellenti nella prova di tiro a segno (questa prova ha messo paura a un

po' a tutte le squadre), assai a punto nella corsa piana di mille metri, perfetti nel lancio della pietra. Gli esercizi a corpo libero sono stati eseguiti con mirabile esattezza. Infine, nel nuoto, i componenti la squadra bresciana hanno fatto sfoggio di uno stile che non è stato dato di ammirare in squadre provenienti da centri marinari. Anche la prova di canto, che, tra parentesi, ha un certo significato educativo, è stata superata ottimamente. Che più? L'importanza sportiva del concorso ginnico atletico dell'O.N.D. è tutta racchiusa lì, nell'efficienza palesata dalle vittoriose di oggi e nella buona prova complessivamente di tutte le squadre.

Invogliare il popolo a partecipare a manifestazioni sportive collettive, non è cosa facile sopra tutto in Italia, ove sino a qualche anno fa la massa dei lavoratori si manteneva estranea a qualsiasi iniziativa. Ora tutte le organizzazioni dell'O.N.D. tendono a questo scopo: muovere, invogliando all'esercizio fisico con formule adatte, masse considerevoli non di atleti nel puro senso della parola, ma di giovani che si addestrano in sani esercizi fisici senza pretendere come ultimo fine di battere un record o di vincere un'Olimpiade. Lo sport è un problema di massa e di individualità. Ognuno di questi problemi ha la sua base nella propaganda. Nè v'ha dubbio che il concorso dell'O.N.D. risolve in pieno i problemi suaccennati.



Modelli del genere sono gli impianti sportivi del Dopolavoro aziendale Cantoni Coats. Guardatene a sinistra un esemplare: è il campo di tennis della sezione di Milano. Qui sopra, la squadra femminile dello stabilimento di Acquacalda vittoriosa nel Concorso ginnastico internazionale di Venezia nel maggio scorso.

Un Dopolavoro modello

Fra le tante società industriali italiane che hanno accolto l'invito del Regime dando vita a sezioni sportive del Dopolavoro, una menzione doverosa deve farsi per il Dopolavoro aziendale della « Cantoni Coats », egregiamente impiantato e non meno superbamente funzionante nelle varie sedi di Lucca, Napoli, Milano, Trieste e Pogli. Ed è un rimarco tanto spontaneo il nostro, in quanto attraverso dati e pubblicazioni non solo, ma dirette constatazioni sul luogo, ci siamo potuti accertare dell'effettiva vitalità di questa importante branca dell'attività sociale svolta e protetta dall'industria « Cantoni Coats ».

Sorto dalla trasformazione di un precedente Sporting Club Cantoni Coats con sede a Lucca e che radunava buona

parte degli operai ed impiegati dello stabilimento di Acquacalda favorevoli al movimento sportivo, il Dopolavoro della « Cantoni Coats » ricevette l'impulso che conveniva a un'iniziativa tanto doverosa e benefica. In quest'opera di potenziamento si fece particolarmente benemerito il comm. Henderson, consigliere delegato della società, largo di aiuti e sempre pronto ad estendere il campo d'attività dei « suoi » collaboratori, anche i più oscuri e modesti. Così si vide il Dopolavoro Aziendale delle varie sedi sorgere e prosperare, per merito delle molteplici iniziative culturali, turistiche e sportive. Numerose gite collettive vengono organizzate, culminanti in quella a Roma dell'anno scorso, che riunì oltre un migliaio di partecipanti.

Grande cura per merito degli instancabili dirigenti è dato allo sport, tanto che le fabbriche lucchesi dispongono di un magnifico Campo Sportivo, ritenuto fra i più belli d'Italia, con vari terreni di tennis, giuoco delle bocce, pista per biciclette, ecc. Anche per gli impiegati della sede di Milano esiste in via Giambellino un perfetto impianto con tre campi di tennis, giuoco delle bocce, padiglione con spogliatoi per uomini e per donne, ecc.

I dirigenti della Società danno continuo incremento allo sviluppo sportivo e dopolavoristico delle varie sezioni Cantoni Coats. Ogni anno, nel campo sportivo di Lucca, che porta il nome del Comm. James Henderson, si svolge una adunanza sportiva fra i vari rappresentanti di tutte le sezioni della Società.

sedì, depositi, fabbriche, ecc.

L'ultima di tali adunanze si svolse nelle giornate del 16 e 17 maggio u. s. ed un ampio resoconto delle gare e delle feste che si svolsero, noi abbiamo avuto il piacere di leggere nel bollettino « Arancio-Bleu » che si pubblica per conto del Dopolavoro Aziendale della Società. Alcuni passi significativi dell'articolo di fondo ci piace qui riprodurre per dimostrare quale efficienza ha raggiunto il predetto Dopolavoro:

« Il nostro settimo Raduno sportivo lucchese del 16 e 17 maggio si è concluso veramente in una grande conquista. Il successo è stato pieno sotto ogni aspetto e l'organizzazione si è dimostrata perfetta in ogni minuto dettaglio. Spettacolo filodrammatico-musicale, gare sportive sul campo Henderson, cerimonie, banchetto ufficiale di chiusura, servizi in genere inerenti alle due giornate hanno funzionato, quasi diremmo, alla perfezione. »

« Dobbiamo renderne grazie agli organizzatori, a tutti i partecipanti alle

gare, agli spettacoli, ai servizi stessi: ognuno ha fatto del suo meglio per collaborare e per fare il proprio dovere nell'interesse della riuscita della grande manifestazione nostra del 1931 che ha segnato un nuovo passo avanti del Dopolavoro Cantoni Coats. Il decennale del Dopolavoro della nostra Azienda non poteva avere una celebrazione migliore e ne siamo davvero orgogliosi e soddisfatti. Soddisfatti per le lusinghiere parole dell'illustre Presidente della nostra Azienda, dei componenti la nostra Direzione Generale - intervenuti al completo ad onorare le nostre feste, primo fra essi il Comm. James Henderson, la sua Signora e nostra Madrina, e la nostra Socia Onoraria Signorina Betsy che da molti anni non avevamo avuto il piacere di vedere alle annuali feste acquacaldesi, e di tutte le Autorità che intervennero alle nostre gare nel pomeriggio onorandoci della loro presenza, noi ricordiamo ai nostri Soci la nuova tappa raggiunta ed il magnifico successo conseguito.

« Pensiamo anche oggi, dopo oltre un mese, alle due giornate con nostalgia e con intimo compiacimento: due interi giorni di piena vitalità di un organismo ormai incrollabile nelle sue basi, che compieva il suo primo decennio di vita in pienezza di energie e di entusiasmi, che può veramente guardare al domani con tranquilla fiducia, che potrà contare altre e sempre maggiori conquiste ».

In quella occasione venne anche consegnata da parte di S. E. il Prefetto di Lucca, Comm. Baccaredda la stella al merito del Lavoro alla Signora Carola Franceschi, che vanta ben 53 anni di ininterrotto servizio alle dipendenze della Società.

Come si vede, la « Cantoni Coats » molto ha fatto, e tuttora sta facendo, per lo sport. Bisognerebbe che tutte le grandi industrie facessero altrettanto, che solo dando sviluppo agli sportivi dopolavoristi si preparano le nuove linee atletiche, che dovranno nel non lontano avvenire rinsanguare lo sport nazionale.

LO «SPORT FASCISTA», AI SUOI AMICI

Per concorrere, in quanto ci è consentito, all'adeguamento dei prezzi com'è dovere civico d'ognuno, la nostra Amministrazione ha preso le seguenti decisioni che interessano tutti gli amici — lettori od abbonati — dello « Sport Fascista »:

- dal mese di agosto il prezzo annuo dell'abbonamento è ribassato da L. 100 a L. 50 (cinquanta);
- il prezzo di vendita della Rivista, fermo restando di 5 lire, dà diritto a un fascicolo di 80 pagine non più di carta comune, ma di carta patinata, lucida, sulla quale le illustrazioni e i caratteri risultano più brillanti, più nitidi, più eleganti.

Siamo certi che lettori ed abbonati di « Sport Fascista » apprenderanno con soddisfazione questa decisione, e vorranno sempre più confortarci con la loro preziosa amicizia.



La Coppa Duca di Spoleto a Villa Glori: una fase di gioco durante una partita. (foto Del Papa).

POLO A CAVALLO

Per quanto cominci solo ora a prendere un po' piede, il polo a cavallo, in Italia, non è una novità. Già da tempo questo sport attraente e sano era coltivato nella nostra Nazione, e precisamente a Roma, ove venticinque anni or sono esisteva un *Polo Club* costituito da illustri personalità quali il principe di San Faustino, l'ambasciatore Daniele Varè, l'americano Hasentin, il marchese Theodoli, il marchese Calabrinì, il conte Romeo Galenga, il conte Pompeo Campello, ecc.

Il campo di gioco era ai Parioli, ove la cittadinanza accorreva in folla per assistere dall'alto di Villa Glori e dalle adiacenze dell'ampio prato alle appassionanti dispute dell'entusiasmante carosello di cavalieri tutti abilissimi e ardimentosi.

Vi fu in seguito un lungo periodo di stasi, periodo che durò molti anni e dal quale si è usciti all'inizio dell'attuale stagione. Infatti, per iniziativa di alcuni gentiluomini romani, si sono riprese quest'anno le riunioni del bel gioco non più ai Parioli, come 25 anni fa, ma, per gentile concessione del Principe Boncompagni, all'Acqua Santa e precisamente nella parte della tenuta principesca adibita all'allevamento dei cavalli.

Il nuovo Polo Club di Roma ha

debuttato in grande stile: con l'organizzazione di un torneo internazionale cui hanno partecipato alcune squadre straniere di valore: una inglese, una ungherese, una egiziana e quella molto quotata del Marajà del Kashemir. Il torneo non si è però svolto all'Acqua Santa, bensì, data l'importanza dell'avvenimento, all'ippodromo di Villa Glori e per tutta la sua durata



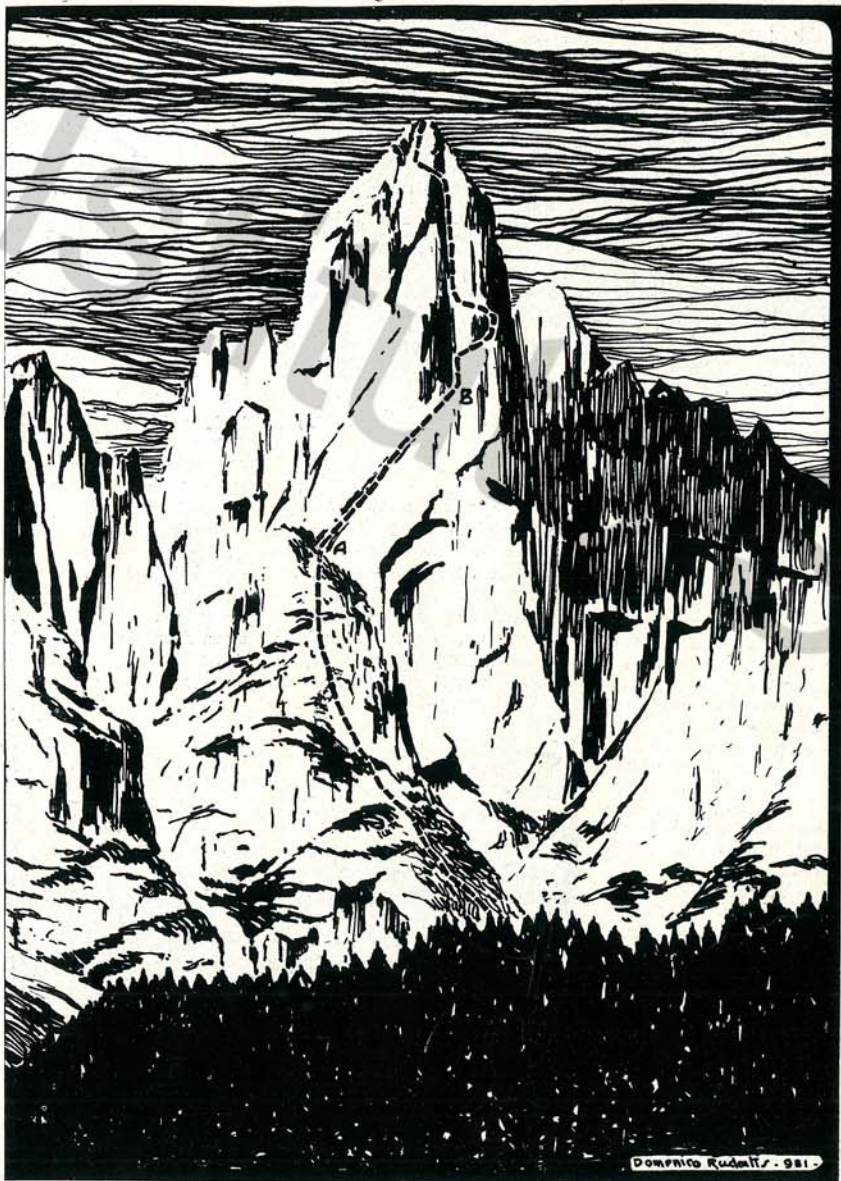
La contessa Antonelli consegna i premi ai giocatori del Polo Club Roma, vincitori della Coppa da lei donata (foto Del Papa).

ha tenuto desto l'interesse e l'attenzione di una folla elegante di appassionati. La gara più importante è stata la Coppa Duca di Spoleto che ha radunato in lizza, oltre le squadre citate, anche una formazione italiana che si è fatta molto onore. In questa gara, che ha dato vita a incontri combattuti ed emotivi, la vittoria è spettata agli Inglesi del « Crusaders » seguiti dagli Ungheresi. I giocatori del Polo Club di Roma si sono invece aggiudicati la Coppa Contessa Antonelli.

Il polo ha molte affinità con il football. Due squadre composte di quattro cavalieri in apposito campo chiuso, muniti di una mazza, lottano intorno ad una palla di legno o di cuoio, allo scopo di farla passare attraverso la porta del campo avversario.

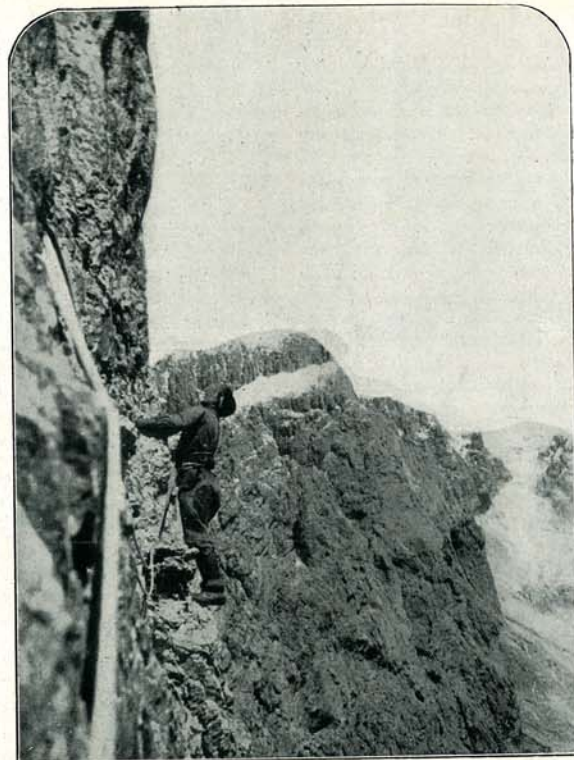
Le fasi del giuoco per la rapidità e la forza delle azioni individuali, soddisfano anche i più esigenti in fatto di emozioni. Come nel calcio, l'azione che può svolgere un giocatore può essere di difesa e di attacco. Precisione, velocità, violenza e affiatamento fra i giocatori sono le caratteristiche essenziali del giuoco.

Come si vede il « polo » è magnifico. Speriamo che in molte altre città si segua l'esempio del Polo Club di Roma. Sarà tanto di guadagnato per chi praticherà il gioco e per lo sport italiano.



La parete Est del Sass Maor come appare dalla Val Pradidali, e il tracciato della scalata Solleder-Kummer, uno dei più difficili e grandiosi itinerari d'arrampicamento finora compiuti. (Le lettere A e B hanno riferimento nel testo).

Impressione di D. Rudatis.



...Heckmair si sposta cautamente verso destra attorno uno spigolo (foto H. Brehm)

ARDIMENTI DI ARRAMPICATORI

Il secondo percorso della parete Est del Sass Maor

di Hans Brehm di Monaco

Presentazione e traduzione di D. Rudatis

Nel vastissimo e complesso gruppo dolomitico delle Pale di S. Martino, oltremodo ricco di strutture ardite e poderose aventi una spiccata e distinta individualità, si protende verso mezzogiorno un ramo che rimane compreso tra la Val Cismone e la Val di Pradidali. Due cime elevate e contigue spiccano in questa diramazione: la Cima della Madonna e il Sass Maor. Superbo e famoso quadro noto a tutti i frequentatori delle Dolomiti, che, dopo averlo ammirato nel suo delinearsi vario e suggestivo attraverso i boschi delle suddette valli, non lo dimenticano più.

Il Sass Maor (m. 2816) sovrasta alquanto la Cima della Madonna (m. 2751), ed il nome di esso

deriva appunto da questa sua supremazia, essendo semplicemente la contrazione dialettale di « sasso maggiore ».

La prima ascensione del Sass Maor venne effettuata partendo dalla Val di Sopra Ronz, nel 1875, dagli inglesi H. A. Beachcroft e C. C. Tucker, guidati da G. B. Della Santa e F. Devouassoud.

Fra i versanti del Sass Maor, l'orientale è il meno conosciuto poichè è lungo la strada automobilistica della Val Cismone — cioè da Ovest — tra Fiera di

Primiero e S. Martino di Castrozza, che più generalmente si contemplanò il Sass Maor e la Cima della Madonna. La parete Est del Sass Maor è invece quella che si prospetta verso la Val Pradidali. Dal Rifugio e dal laghetto omonimi la si ammira alquanto di scorcio e risalta tutta l'impressionante verticalità della parete stessa.

Col progredire dell'arrampicamento anche tale parete era entrata nel numero dei problemi. Ma i diversi tentativi svolti contro di essa erano rimasti infruttuosi. Finché il 2 settembre 1926 la celebre guida bavarese Emil Solleder e Franz Kummer riuscivano ad affettuarne la conquista — come i lettori dello Sport Fascista già conoscono. Il successo di Solleder venne accolto con stupore e lasciò addirittura sconcertati gli scalatori di S. Martino di Castrozza, il maggior centro alpinistico della regione, per frequentatori e per numero e valore di professionisti dell'arrampicamento.

La breve relazione tecnica originale dell'itinerario apparve nel « 21^o Jahresbericht der Alpenvereinssektion Bayerland » di Monaco e riportata pressochè ugualmente in altre pubblicazioni tecniche tedesche. Ed una relazione più generale dell'impresa venne pubblicata dal Solleder in « Zeitschrift des deutschen und oesterreichischen Alpenvereins - 1927 », come parte del pregevole lavoro: « Die letzten grossen Wandprobleme in den Dolomiten ». (Gli ultimi grandi problemi di parete nelle Dolomiti).

Nessuna relazione di questa mirabile impresa comparve nelle pubblicazioni italiane. Ne venne soltanto dato l'annuncio dell'esecuzione, in un elenco di altre nuove ascensioni.

Secondo le stesse descrizioni di Solleder, la parete Est del Sass Maor, raggiungente un'altezza di quasi 1100 metri, venne scalata superando dapprima un poderoso pilastro che s'appoggia alla parete unendovisi con una sella orizzontale (punto contrassegnato nello schizzo colla lettera A). Viene così guadagnata un'altezza di circa cinquecento metri, senza incontrare speciali difficoltà tecniche. Dalla sella l'arrampicata continua lungo tutta una fila di camini obliquante da sinistra verso destra (tratto compreso nello schizzo tra le lettere A e B). Poichè questa fila di camini ha una lunghezza di centosettanta metri, viene guadagnato in altezza circa un centinaio di metri di parete. Si perviene in tal modo nel gigantesco diedro che attraversa la metà superiore della parete.

La fila di camini non presenta speciali difficoltà, ma già al principio del diedro queste diventano estreme. Al principio del diedro stesso si erano arrestati tutti i tentativi precedenti alla conquista di Solleder, tra cui quello del noto scalatore G. Langes, vincitore dello « spigolo del velo » della Cima della Madonna e di tante altre creste e pareti delle Pale di S. Martino (tale punto è contrassegnato nello schizzo con la lettera B).

Dice Solleder:

« Il gigantesco diedro, per lo più strapiombante, nella sua parte inferiore e superiore permette la scalata. La parte mediana del diedro viene oltrepassata con una curva nella gialla parete destra dall'aspetto assolutamente inscalabile.

« Il diedro è continuamente estremamente difficile.

Il superamento di questo diedro è dunque la fase essenziale di tutta la scalata. Solleder vinse la titanica parete al primo assalto nel breve tempo di otto ore.

Nel citato lavoro: « Gli ultimi grandi problemi di parete nelle Dolomiti », assieme al Sass Maor, Solleder descrive la conquista della parete Nord della Furchetta e quella della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, da lui effettuate l'anno precedente — e già ben note ai lettori dello Sport Fascista. Queste imprese, che nel 1926 erano le massime espressioni dell'arrampicamento nella regione dolomitica e che tuttora, pur essendo uguagliate da altre, costituiscono una categoria estrema, insorpassata, di valori, appartengono appunto al cosiddetto VI^o Grado della scala delle difficoltà stabilita dalla scuola di Monaco, grado che designa le imprese « ausserst schwierig » vale a dire « estremamente difficili » nel significato moderno, concreto e definitivo dello sport dell'arrampicamento. Della scala delle difficoltà tratterò ampiamente in seguito, tuttavia dai miei scritti finora pubblicati risulta già abbastanza chiaro il concetto specifico di « estremamente difficile ».

I monachesi Andreas Heckmair e Hans Brehm, ambedue della Sektion Bayerland e dell'Alpiner Club Hoch Empor, notissimi gruppi alpinistici di Monaco di Baviera, hanno compiuto nel 1930 la prima, e fino adesso l'unica, ripetizione della scalata della parete Est del Sass Maor.

Considerato che in Italia non apparve neanche la relazione della prima scalata, la relazione dei secondi salitori possiede un doppio valore di novità, ed un notevolissimo interesse, ragione per cui è con vivo piacere che presento ai lettori dello Sport Fascista la seguente traduzione.

Inoltre, detti secondi salitori sono riusciti pure a prendere delle fotografie durante il superamento di alcuni tratti estremamente difficili dell'arrampicata, ciò che vien fatto molto raramente su tali difficoltà, cosicchè la relazione stessa risulta illustrata molto efficacemente.

Di più, ho potuto aggiungere anche, alla relazione, il tracciato della scalata, eseguito mediante indicazioni dirette ottenute tanto dai primi che dai secondi salitori. Ed è questa la prima volta che viene pubblicato il tracciato di detta arrampicata, poichè anche tutte le relazioni tedesche mancano di esso, il quale pertanto costituisce un'aggiunta originale, tecnicamente assai utile.

Interessante è il raffronto che i secondi salitori

pongono alla fine della loro relazione tra la parte Est del Sass Maor e la parete Nord-Ovest della Civetta. Verosimilmente, le maggiori difficoltà tecniche della parete Est del Sass Maor richiedono una tecnica più raffinata ancora che quelle della parete Nord-Ovest della Civetta. In tal senso va interpretato il giudizio del Brehm.

In un raffronto più generale si deve considerare che la parete Est del Sass Maor ha un minor sviluppo costruttivo della parete Nord-Ovest della Civetta. I primi seicento metri sul Sass Maor non presentano speciali difficoltà ed il gran pilastro toglie molto all'architettura della parete. A parità di altezza, Solleder impiegò un tempo quasi doppio per vincere la parete della Civetta, quantunque fosse già al secondo assalto. Infatti egli vinse la parete Est del Sass Maor al primo assalto nel tempo di otto ore, perdendo pure qualche tempo nel tentare alcuni punti, ed avendo con sè un compagno non altrettanto sperimentato; mentre sulla Civetta con un compagno valentissimo, e dopo aver impiegato una giornata in un primo tentativo, superando i primi trecento metri del percorso, espugnava infine l'intera parete nel tempo di quindici ore.

La cordata Brehm-Heckmair impiegò undici ore nella scalata della parete Est del Sass Maor, cir-

ca tre ore più di Solleder, tempo tuttavia non lungo certo relativamente all'altezza della parete.

Sulla parete Est del Sass Maor, la friabilità della roccia — assai maggiore che sulla parete della Civetta, almeno seguendo su questa l'itinerario originale di Solleder — aggrava le difficoltà aumentando la tensione nervosa. Però lo sforzo complessivo risulta evidentemente maggiore sulla parete della Civetta.

Queste considerazioni comparative riguardano dunque particolari elementi della difficoltà, e sono fatte allo scopo di meglio caratterizzare l'impresa, poichè, come è stato già detto, ambedue dette preminenti arrampicate sono state classificate, nell'insieme, col medesimo grado della scala delle difficoltà.

La traduzione che io qui presento è fedelissima. Ho conservato alla relazione il suo ritmo serrato, talvolta un po' strozzato e monco ma esprimente con forza il procedere della scalata. Queste note introduttive permettono di intendere chiaramente la relazione stessa, anche dove è troppo concisa e presuppone dei lettori molto competenti.

La nudità retorica e la mordente aderenza alla realtà sono pregi non appariscenti ma consistenti di questa relazione.

DOMENICO RUDATIS

L'ARRAMPICATA

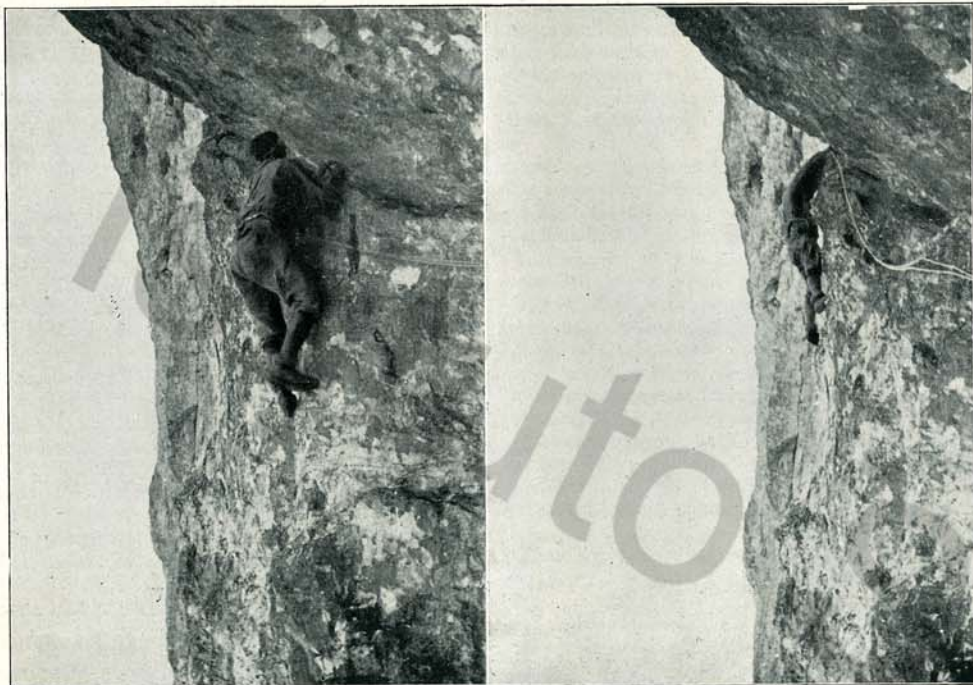
Due ciclisti filavano sulla bianca e polverosa strada maestra, trascinandosi dietro un piccolo carretto pesantemente caricato di corde e di sacchi da montagna. In prossimità di S. Martino pernottavano nella loro tenda e il giorno seguente si spingevano in Val di Sopra Ronz e piantavano il loro campo sotto una roccia strapiombante che offriva riparo, al di sopra delle omonime malghe là situate.

I due erano il mio compagno Anderl Heckmair ed io. Dopo che ci era riuscito il quinto percorso della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, eravamo qui capitati coi nostri « 2 piedi

HP » malgrado il sole rovente e i Passi interminabili che dovevamo oltrepassare. La nostra prima mèta fu dapprincipio lo « spigolo del velo » della Cima della Madonna.

Un bel mattino attaccammo la roccia alle ore otto e alle ore una raggiungemmo la cima. Sopra di noi si inarcava il cielo bluazzurro e il sole appariva gradevolmente caldo sulla roccia. Noi lasciammo le nostre membra riscaldarsi per bene durante un sonno pomeridiano di due ore, prima di cominciare la discesa a corda doppia giù per la via Phillimore. Le due corde di quaranta metri annodate assieme scesero lungo le pareti di roccia repentinamen-

te a picco, e come il ragno pel suo filo d'argento, ariosamente penzolammo alla nostra lunga corda, finchè calcammo nuovamente coi nostri piedi solido terreno e il diabolico viaggio ebbe termine. Alla sera ci infilammo nel nostro grandioso alloggio senza prevedere che un sopravveniente periodo di pioggia ci avrebbe arrestati in questa villa ora meno piacevole. Il confine delle nevi calò giù altresì tanto in basso, che noi preferimmo trasferire il nostro campo al disotto di una malga abbandonata. Tuttavia il primo raggio di sole che si involtò attraverso una piccola apertura delle nubi ci attirò fuori ad esaminare la nostra parete,



Heckmair procede lungo la fessura orizzontale. Sono due momenti dell'estremamente difficile traversata superiore, da destra verso sinistra (foto H. Brehm.)

per la quale il luogo indagavamo, e capitati al Passo di Ball la vedemmo per la prima volta. Qui essa ci stava innanzi: una larga torre, quasi inclinata in avanti, le potenti e levigate rocce a strapiombo l'una sopra l'altra turrite, proprio un capolavoro del più ardito costruttore. I nostri occhi s'allargarono alla vista di questa enorme precipitante parete, che si avventa inaccessibile verso il cielo per millecento metri, ammonendo il meschinissimo uomo il quale osa porre la propria mano su di essa. Sopraffatti dall'impressione ritornammo silenziosi al nostro campo, ciascuno col proprio pensiero occupato. Preparammo il nostro semplice pasto, ordinammo le corde e il materiale da roccia e c'inflam-

mo subito nel nostro sacco da bivacchi.

Alle due di notte la soneria ci scosse dal lievissimo sonno. E' il giorno 11 agosto. Presto siamo pronti, sacco e corda in spalla e marciamo. Ci sovrasta una magnifica volta stellata, le montagne tutt'intorno allungano verso il cielo spettralmente i loro corpi bizzarri e gettano ombre lugubri. Nessun suono all'ingiro, solamente i nostri pesanti passi e il tintinnare dei nostri chiodi da roccia e dei moschettoni risuona nel silenzio della notte.

A poco a poco ci affrettiamo verso il Passo di Ball, mentre l'oscura notte cede al primo chiarore del giorno veniente. Quando noi raggiungiamo la sommità del Passo il sole lancia

i suoi primi raggi sulla nostra parete ed essa ci mostra ancora una volta la sua spaventosa verticalità. Corriamo giù all'attacco e presto le scarpe chiodate sono cambiate con le pedule.

Sopra rocce rotte e mughì si va incontro ad un pilastro di roccia che s'appoggia alla parete elevandosi per alcune centinaia di metri. Per non perdere tempo arrampichiamo assieme slegati e ci ralleghiamo di cuore innanzi alle bianche stelle alpine rigogliosamente in fiore, delle quali il pilastro è seminato. Qui però la cosa si fa seria. Ci leghiamo con due corde della lunghezza di quaranta metri, grosse dieci millimetri, per poter trarre pieno ed intero profitto della più raffinata arte d'arrampicamento, come l'assi-

curazione a forbice ed altre manovre. Poi ci cacciamo nelle tasche una manata di zucchero, nostra unica provvista per tutto il giorno, una ultima stretta di mano e su nella lunga fila di camini che taglia obliquamente la parete da sinistra verso destra, per centosettanta metri. Alla fine essa svanisce affatto.

Io arrampico verticalmente su per un vicino diedro alto sei metri. Là pianto già il primo chiodo! Il moschettono scatta chiudendosi ed il mio amico segue. Ora, spostandomi in fuori con manovra di corda, assalgo questo diedro strapiombante formato da placche senza appigli. Cautamente, come con artigli di gatto, tasto prima la roccia liscia, e allargando le gambe in spaccata, aiutandomi con ogni asperità della roccia, mi sollevo poco a poco su per la parete e supero così il difficile punto. Adesso però la parete si eleva innanzi a noi con paurosa verticalità, e con la sua strapiombante gialla facciata ci sogghigna beffardamente contro. L'arrampicata procede del tutto malsicura, su per gialle e rotte placche sporgenti all'infuori, fino ad una cengia detritica, dove un piccolo punto di sosta mi accoglie finché Anderl segue.

Rovente il sole brucia sui nostri corpi sudanti di fatica. Insieme indaghiamo l'ulteriore percorso con l'aiuto della descrizione dei primi salitori. « Il gigantesco diedro viene oltrepassato arrampicando sulla parete destra apparentemente quasi impossibile ». Questa parete sembra proprio impossibile per davvero. Un chiodo d'assicurazione entra nella roccia e Anderl cautamente si sposta verso destra, pian piano, attorno un piccolo spigolo. Alla mia domanda: « Va? », sento soltanto

uno sconcertato borbottamento. Ma adesso me ne sto ben quieto, per non distrarre il compagno durante la sua azione estremamente faticosa.

Sento il canto di un chiodo che solamente con riluttanza penetra nella roccia. Un chiodo d'assicurazione! Presto punto la mia Leica e scatto senza che il mio compagno se ne avveda. In un attimo l'apparecchio è rinchiuso e messo via e Anderl sparisce dietro uno spigolo. Dopo lo scorrimento della corda estraggo il chiodo, poichè so che ci aspetta roccia ancor più difficile ed in questa parete ogni chiodo è prezioso.

Lavorando con la più raffinata tecnica d'arrampicamento io mi affatico attorno allo spigolo per raggiungere il mio compagno che obliquamente sopra di me sta riposando presso un fedele chiodo, mentre io pendo a piccoli appigli ed ho soltanto appoggi miseri per i piedi, poichè la roccia avarizza ogni centimetro. Anderl prosegue per una fessura perpendicolare, qui però grandi strapiombi sbarrano ulteriormente la via, a sinistra rocce impossibili e a destra una placca panciuta che solo con manovra di corda può venir superata. Così io dò la tensione comandata, lascio scorrere la corda attraverso le dita, centimetro per centimetro, ché nè appigli nè appoggi stanno a disposizione del mio amico. Le mani piatte premute contro la roccia levigata, egli passa via sul tratto liscio e lavato.

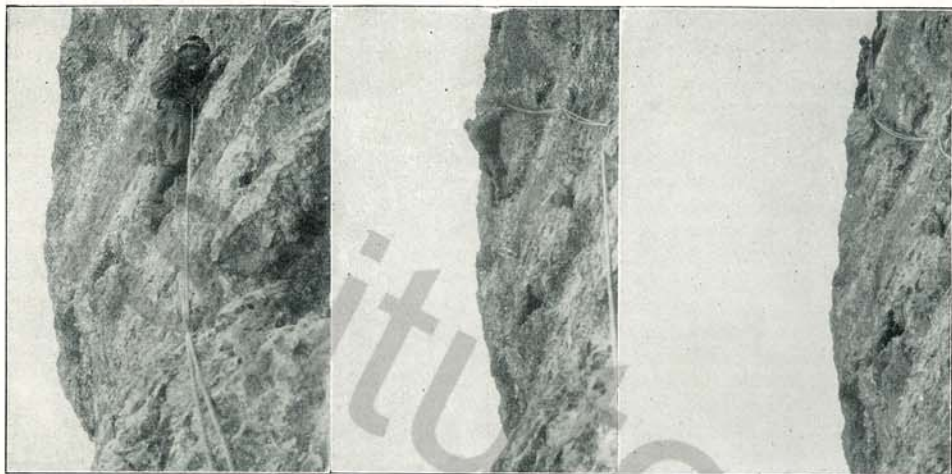
Ora egli ha un appiglio, una elevazione, e un piccolo punto d'arresto è raggiunto. Dopo che un chiodo ha fatto presa nella roccia digrignando, viene il mio turno. Sotto i miei piedi la parete cade perpendicolarmente per settecento metri nella pro-

fondità. Io tiro fuori dalla mia tasca, dove l'avevo finora ben conservata, una targa smaltata in bianco e nero con la sopra-scritta « non sporgersi! » e con del cordino l'attacco solidamente al chiodo. Ancora uno sguardo nella profondità e nuovamente sulla mia targa mi conferma che non c'è nessun punto più adatto per ammonire i successivi vincitori della parete prima di « sporgersi ».

Io mi contorco sforzandomi di innalzarmi su per la fessura perfettamente a piombo fino al prossimo chiodo. Qui Anderl avrebbe propriamente dovuto tendere la corda di traversata, ma egli si prende appena il tempo di piantare il chiodo! Io non ho nessuna corda in tensione dietro di me, conseguentemente impiego il cordino come scarso compenso. Con l'aiuto di una complicata manovra di corda inganno anch'io questo tratto senza appigli. Noi superiamo ancora uno strapiombo, dopo però, poichè su questa gravemente strapiombante fuga di parete fallisce anche la più grande tecnica d'arrampicamento, e l'andar oltre diventa impossibile se non si lavora con la ventose. Come mosche noi aderiamo a questa paurosa irrompente parete.

Secondo la descrizione, sotto questi strapiombi, per ritornare ancora nella direzione della verticale della cima, si deve traversare verso sinistra lungo una fessura corrente orizzontalmente. Cerchiamo la fessura, ma riusciamo a scoprire soltanto una intaccatura dall'aspetto non arrampicabile. Deve esser questa!

Anderl procede per la fessura e mentre lotta con le rocce ostili, anelante dallo sforzo, io assicuro con la mano destra, la sinistra manovra la camera e



Tre momenti verso la fine dell'estremamente difficile traversata da destra verso sinistra nella parte superiore dell'itinerario (foto H. Brehm).

così prendiamo delle fotografie che veramente non sono di tutti i giorni. Poi estraggo un chiodo, appresso distacco un gran frammento di roccia, ciò che è comprensibile con la inquietante friabilità della parete, e le pietre fischiano giù urlanti e sibilanti. Non si sente nessuna percussione. La inconcepibile profondità le ha accolte.

Noi traversiamo ancora oltre verso sinistra, per lo più appesi a scarsi appigli, coi piedi ciondoloni sopra il pauroso abisso, chè per questi non si trova assolutamente alcun appoggio. In questa impressionante esposizione lottiamo con le più difficili rocce che certamente ci sono mai capitate sotto le mani. Poi viene un tratto alquanto più inchinato, tuttavia solo per una lunghezza di corda, finché la parete si rialza con più maestosa verticalità. Il mio compagno, seguendo due fessure correnti parallelamente, arrampica in alto già venti metri lontano dall'ultimo chiodo. Mentre egli si sposta da una fessura all'altra, perde l'equilibrio. Ful-

mineamente un pensiero attraversa la mia testa: se egli cade, il volo sarà di quaranta metri! Il chiodo terrà? La corda? Ed io?

Più saldamente ancora mi comprimo nella stretta fessura, la corda serrata in ambedue le mani pronto a ritrarla, seguo ogni movimento del compagno. Già egli annaspa per uno o due metri, tuttavia nell'ultimo istante impiegando tutta la sua energia egli si riprende nuovamente. Col più estremo sforzo egli si porta su ad un piccolo punto di sosta. Segue una breve pausa, nessuno di noi due dice una parola. Poi arrampico su io e presio sono sulla piccola sporgenza di roccia la quale concede il posto appena per due. Strettamente serrati ci guardiamo negli occhi. Gli sforzi delle ultime ore hanno impresso la loro impronta sulle nostre facce e ciascuno stupisce intimamente dell'aspetto dell'altro.

La parete ancora si slancia in alto dirupata e strapiombante. Niente giova, dobbiamo avanzare. A poco a poco mi spin-

go su per la fessura povera di appigli, presso uno strapiombo. Con un paio di potenti colpi un chiodo vibra nella roccia come mugolando. Sta. Lo sguardo scivola senza arresto giù per le rocce sprofondanti nell'abisso. Indi in una posizione che a me non offre un posto molto generoso, assicuro Anderl che segue.

La descrizione della parete nella sua ultima parte è divenuta molto oscura, il che è comprensibile per il fatto che i primi salitori arrampicarono su per questo tratto di sera e con la nebbia. Noi ci ricerchiamo la via ulteriormente sopra lisce placche, su per erte e interminabili pareti e infine ci troviamo in un tratto di parete strapiombante attraversato da una fessura. In un esame più da presso la fessura verso l'interno si allarga a camino, il quale più oltre, in alto, si rinchioda all'esterno. Soltanto al suo termine penetra un debole chiarore. Già all'ingresso mi viene incontro un odore di melma, viscido e bagnate sono le sue pareti.

Io mi puntello su, piedi e schiena pressati contro le sdruciolevoli pareti, mentre nel mio cervello circola incessantemente il pensiero: «Sarà l'apertura abbastanza grande per consentire il passaggio? Quivi un grido di gioia fa tendere gli orecchi al mio compagno aspettante in basso ansiosamente, allorchando io mi comprimo attraverso lo stretto buco il quale mi conduce nuovamente nella libera erta parete ad uno strapiombo.

Sostando su minimi appoggi, le mani cercano qualcosa di afferrabile, cautamente, poichè so per certo che in causa della paurosa friabilità delle rocce ogni appiglio equivale ad una

speculazione per cui si può guadagnare molto ma anche perdere tutto.

Vinco lo strapiombo e mi trovo con mia sorpresa su rocce inclinate, distanti dalla metà solamente due lunghezze di corda. Dalla valle del Rifugio Pradidali risuona un lontano urlo, cui noi rispondiamo col nostro grido di guerra. Arrampichiamo su e tocchiamo la cima alle ore sei e mezzo.

Undici lunghe ore abbiamo lottato col superbo gigante. Era la seconda grande parete che noi violavamo nel tempo di due settimane e venivamo alla convinzione che questa parete, per difficoltà tecnica di arrampicamento ed impressionante e-

sposizione, dovrebbe bene essere ancora superiore a quella Nord-Ovest della Civetta.

Noi pensammo ai primi salitori Emil Solleder e Franz Kummer, che hanno risolto qui uno dei più grandi problemi delle Dolomiti. Il giovane Kummer dovette purtroppo pagare con la vita il suo amore per i monti. Un paio di giorni dopo questa ardua salita lo aspettava la pallida e ossuta falciatrice di uomini allo «spigolo del velo».

Il sole inondò coi suoi raggi le grottesche cime circostanti e le rivestì di uno smagliante magico incanto. Noi sostammo e contemplammo finché il quadro svani. Poi iniziamo la discesa.

HANS BREHM



Il Sass Maor visto dal laghetto Pradidali. Spicca, in luce, la parte superiore della parete Est del Sass Maor, alquanto di profilo, dimostrando tutta la sua verticalità. (Impressione di D. Rudatis).



La partenza dall'Aeroporto del Littorio, a Roma: Poss, il più veloce dei concorrenti tedeschi, ha messo in moto il suo Klem, mentre il Duce, che gli darà il « via », è sul punto d'abbassare la bandiera (foto Del Papa).

Giro d'Italia aereo

Domenica 26 luglio i superstiti del secondo Giro Aereo d'Italia hanno terminato la loro aspra fatica all'aeroporto del Littorio, dopo una gara che dal punto di vista sportivo, non è stata certamente molto interessante.

Non per questo la difficile prova non è stata seguita con molta attenzione e con legittima ansia da parte di tante persone. Anzi, sotto particolari aspetti, essa ha eminente valore.

Diamo qui sotto la classifica generale. Esamineremo poi il suo sviluppo mettendo in rilievo quanto si reputa opportuno di commento analitico sia nei riguardi della formula che ha retto la competizione, sia nei riguardi delle macchine, dei piloti, della organizzazione, della propaganda e dei fini che si volevano perseguire. Sugeriremo infine una formula semplice affinché la gara nei suoi futuri sviluppi possa avere

anche un alto interesse sportivo e tenere avvinta l'attenzione di quanti guardano all'aviazione con entusiasmo.

Il Collegio dei Commissari Sportivi dopo l'esame dei documenti delle sei tappe, computate le penalizzazioni relative a ciascun concorrente, ha pubblicato la seguente classifica generale:

Categoria apparecchi leggeri

1. Colombo con app. Breda 33 - motore Gipsy III in ore 35.36'06".
2. Meleri con app. Breda 33 - motore Gipsy III in ore 39.56'11".
3. De Angeli con app. Breda 15 S - motore Gipsy III in ore 41.05'50".
4. a pari merito:
Lusser con app. Klem 26 - motore Argus.
Folz con app. Klem 25 - motore Argus.
Mai con app. Klem 26 - motore Argus in ore 41.39'11".

7. Siebel con app. Klem 26 - motore Argus in ore 49.39'34".
8. Mencarelli con Caproni 100 - motore Gipsy III in ore 53.12'54".
9. Mattioli con app. AS1 - motore Fiat A 50 in ore 58.11'46".
10. Viazzo con app. Caproni 100 - motore Gipsy III in ore 65.30'40".
11. Savino con app. Caproni 100 - motore Gipsy III in ore 67.38'52".
12. Ravasso con app. AS1 - motore Fiat A50 in ore 71.45'56".
14. Infantino con app. AS1 - motore Fiat A50 in ore 75.35'12".
14. Calderoni con app. AS1 - motore Fiat A50 in ore 76.24'35".
15. Suster con app. AS1 speciale - motore Fiat A50S in ore 80.19'10".
16. Subini con app. AS1 - motore Fiat A50 in ore 82.44'15".

Categoria Gran Turismo

1. Broad con app. Puss Moth - motore Gipsy in ore 37.42'24".
2. Nathan-Menghi con app. Puss Moth - motore Gipsy, in ore 37.44'48".
3. Fretz con app. Puss Moth - motore Gipsy in ore 40.26'41".
4. Folonari con app. Puss Moth motore Gipsy in ore 42.54'36".



Il Breda 33 dell'ing. Colombo, l'apparecchio che ha vinto il II Giro aereo d'Italia. A sinistra: l'ing. Meleri, secondo classificato, su Breda 33. A destra: l'ing. Colombo, vincitore del Giro.



so allenamento, insufficiente conoscenza dell'apparecchio e inadeguata preparazione morale ad una gara che richiede tenacia e volontà.

Il primo classificato, ingegnere Ambrogio Colombo, ha meritato largamente il successo finale. Ha corso la gara come un dominatore dimostrando di essere un pilota di fondo oltre che un formidabile acrobata. La sua è stata una gara accorta, giudiziosa. La preparazione effettuata, intelligente e minuziosa, del nuovo mezzo meccanico, lo studio del percorso, la conoscenza fatta antecedentemente dei tratti nuovi e di alcune zone da sorvolare, hanno servito ad affinare le armi già formidabili del pilota milanese il quale dalla partenza all'arrivo ha galoppato sempre in testa senza subire nessuna penalizzazione e senza registrare manchevolezze sia dal punto di vista delle doti di pilotaggio che di quelle della navigazione.

Mai era stato dato di constatare una superiorità così evidente ed imperiosa: l'ing. Colombo può andare fiero della battaglia vinta, anche se non vi è stato veramente chi poteva rendere più dura la lotta e più netta la vittoria finale. Nessuno ha potuto disturbarlo durante il percorso: il Breda 33 aveva tale

riserva di velocità da potersi permettere di « passeggiare » dinanzi agli altri concorrenti.

Meleri, che occupa il secondo posto in classifica, ha corso lui pure con autorità e sicurezza. La sua è stata una gara di attesa: ha obbedito all'ordine di scuderia di filare con qualche dente di gas in meno, allo scopo di non forzare il motore e di potersi sostituire a Colombo nel caso che qualche avaria avesse costretto questi a segnare il passo durante la gara.

Ha nuociuto a Meleri la incompleta sanità fisica all'inizio della gara: pure richiama la volontà a sorreggerlo

nello sforzo, ha dato nuova prova di quelle che sono le sue doti morali e spirituali e le sue indiscusse capacità tecniche.

Costretto a Portalbera da un incidente a perdere prezioso tempo e a sostituire l'elica avariata con altra non rispondente allo sviluppo dell'ultima parte della gara, non si è disanimato ed ha saputo conservare il secondo posto in classifica meritatamente.

Bella la gara della Camicia Nera De Angeli del Gruppo Mussolini. L'impeto, la sicurezza e la baldanza che lo hanno sospinto lungo tutto il percorso, ha costretto i piloti tedeschi a filare a tutto motore per conservare un posto di classifica sempre in pericolo.

Poss, il corretto e simpatico Poss,



La partenza da Milano per la V tappa del Giro: il pilota De Angeli, terzo classificato, consulta la topografia del percorso. *Nel medaglione*: alla fine della IV tappa l'ing. Meleri è ricevuto dalla sua signora. (foto Argo).



ha dovuto forzare il motore del suo Klem 25 per contenere la minaccia del Breda 15S; e nella quarta tappa, quando più l'inseguimento di De Angeli si faceva accanito, ha sentito mancare il motore fiaccato da uno sforzo troppo prolungato.

De Angeli, dal corpo di atleta, dal temperamento esuberante, dalla *verve* indiolata, tetragono a tutte le fatiche, ha completato il successo della Casa Breda, di cui parleremo appresso. Al quarto posto in classifica sono affiancati Lusser, Foltz e Mai. Tutti e tre hanno fatto una gara magnifica e intelligente.

Foltz aveva un velivolo più veloce, ma non concedendone le possibilità nella loro intenzione, e avendo di mira di terminare la gara, non ha forzato il motore ed ha preferito tallonare i piloti degli apparecchi della stessa casa, avendo cura però di vigilare Siebel col quale era in lotta per la conquista del primo posto nella categoria Gentleman. Foltz aveva un compagno a bordo — il maggiore dell'Arma Aeronautica Mattei, che è stato un preziosissimo collaboratore nel conseguimento del successo finale — e che deve quindi essere appaiato nel caldo elogio.

Segue in classifica il tedesco Siebel

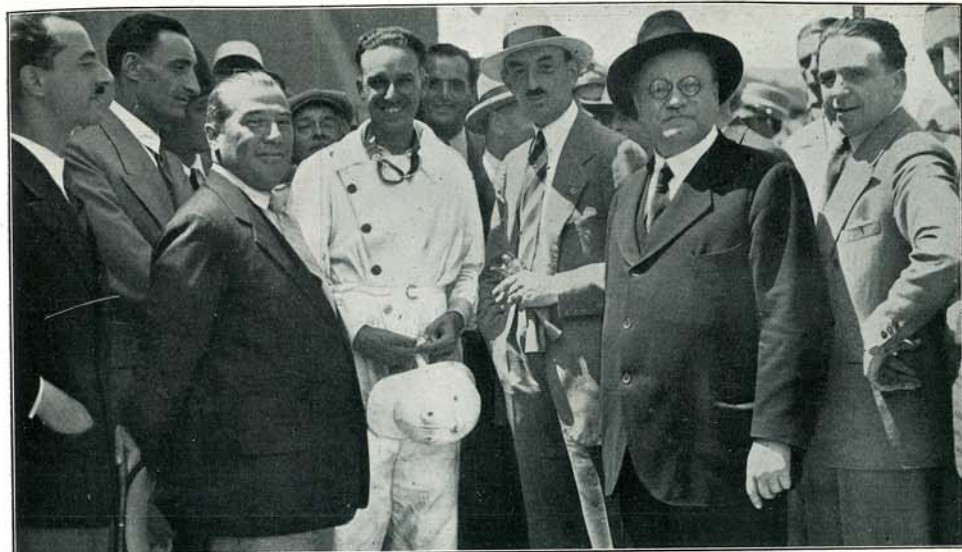
che è stato attardato da avarie subite lungo il percorso e che per i due terzi di esso ha lottato strenuamente, pur con mezzo inferiore, con Foltz e con i suoi compatrioti.

Mencarelli, col suo Caproni-Gipsy, è stato avverso dalla sorte. Le sue doti di pilota e di navigatore, gli dovevano pur meritare un posto migliore in classifica. Ma tanto lui che Savino, non sono stati favoriti dalla fortuna e la scarsa messa a punto degli apparecchi che han lamentato costanti imperfezioni in alcuni accessori, hanno impedito di giocare tutti i propri numeri.

Mattioli classificato nono e primo della Riserva Aeronautica e Viazzi decimo classificato e secondo della Riserva, meritano di essere portati sugli scudi, perchè la loro gara è stata semplicemente meravigliosa.

Hanno ottenuto dai loro piccoli gingilli quello che non sarebbe stato logico e propizio richiedere; e pur presentandosi alla gara in condizioni di scarso allenamento, l'hanno terminata bravamente dimostrando di avere una resistenza fisica eccezionale ed ottime capacità professionali.

Gli altri piloti della Riserva Ravasso, Calderoni, Infantino, Suster, Subini, che in una settimana circa si sono sorbiti un totale circa di 76 ore di volo, compiute in gran parte in ore della



L'ing. Colombo, al suo arrivo a Milano, è complimentato dalle Autorità. Fra esse si notano il dott. Arnaldo Mussolini, il Prefetto Fornaciari e il Podestà Duca Marcello Visconti di Modrone.

giornata in cui il loro apparecchio diventava un gingillo nelle mani dei turbamenti atmosferici, dicono di quale tempra di piloti sia ricca la Riserva Aeronautica nella quale militano tutti quanti hanno servito nell'arma dell'aviazione il nostro paese.

Magnifica la gara dei piloti della Categoria Gran Turismo. Il capitano inglese Broad — che ricordiamo vincitore di una Coppa Schneider, e l'italiano Nathan — cui ha portato grande aiuto il compagno capitano Menghi — si sono dati battaglia lungo tutto il percorso della gara risoltasi con la vittoria dell'Inglese con 2 minuti circa di vantaggio, dopo circa 38 ore di volo lungo tutta la penisola! Lo svizzero Fretz e l'italiano Folonari che seguono in classifica, hanno pur essi gareggiato con accorgimento e con regolarità segnando un tempo che non è molto lontano da quello del vincitore assoluto della gara, ing. Colombo.

Dopo aver parlato dei concorrenti, dobbiamo accennare ora alla formula su cui è stata imposta la gara.

Questa, che nell'edizione dello scorso anno diede nello svolgimento delle prove preliminari per l'assegnazione degli handicaps il risultato sorprendente di vedere partire fra i primi i più veloci apparecchi, avrebbe dovuto svolgersi, a

critero di coloro che la formula aveva studiato, in modo da assicurare un grande interesse sportivo alla competizione, favorendo la partenza anticipata dei meno veloci a cui avrebbero dovuto seguire in ordine i più veloci apparecchi.

La formula escogitata quest'anno prevedeva il compimento e l'esame di sette prove pratiche:

1. prova di quota (superare almeno i 3000 metri con un carico di 200 Kg.). Veniva classificato primo chi impiegava il minor tempo a salire a 4000 metri. Gli si assegnavano 10 punti; agli altri un punto in meno per ogni 100 metri in meno compiuti nello stesso tempo.

2. prova di decollo. Si assegnavano 7 punti a chi decollava in minor spazio. Per ogni 10 metri percorsi in più si deduceva un punto.

4. Qualità turistiche. Si assegnava un punteggio massimo di 105 punti al concorrente che presentava l'apparecchio con le migliori sistemazioni di bordo, sia riguardanti le installazioni che le comodità, l'accesso, la sicurezza di volo, le predisposizioni contro incendi, ecc.

Tale prova ha valore grande perchè con essa si mira a perfezionare i veli-

voli e renderli più rispondenti alle esigenze di ordine turistico.

5. Peso. Il velivolo leggero della categoria A deve pesare 400 kg. con una tolleranza del 20 per cento. Venivano assegnati 8 punti al velivolo che pesasse 400 kg. e sottratto un punto per ogni 10 kg. in più. Alla categoria Gran Turismo che comprendeva i quattro Puss Moth in gara, erano assegnati gli apparecchi pesanti tra i 480 e 550 kg.

6. Cilindrata. Era limitata la cilindrata del motore a 4 litri senza penalizzazioni, poi era assegnato un handicap crescente col crescere della cilindrata sino a 10 litri che dava una penalizzazione di 85 punti.

7. Carico alare. Nessun handicap sino ad un carico di 35 kg. per metro quadrato. Poi veniva assegnato un punteggio di handicap sino ad un massimo di 80 minuti per carico alare di oltre 60 kg.

Fatta la somma dei punteggi ottenuti da ogni singolo concorrente, si veniva a stabilire l'handicap di partenza: ogni punto indicava un minuto di handicap; chi totalizzava più punti partiva in vantaggio su gli altri concorrenti. Il punteggio pesava su ogni partenza sì che, ad esempio, chi partiva all'inizio con 10 minuti di vantaggio, per le sei tap-



I concorrenti tedeschi al Giro aereo: Poss, Lusser, Mai e Siebel. Il primo a sinistra è il signor Von Hoepner, vice-presidente dell'Aero Club di Germania.

pe realizzava un vantaggio di 60 minuti totali.

Sembrava, a priori, che le prove pratiche dovessero facilitare gli apparecchi meno veloci, a minor carico alare, con motori di piccola cilindrata. Ed è avvenuto invece che i risultati delle prove pratiche hanno dato un ordine di partenza a cominciare dagli apparecchi più veloci.

Risultato sorprendente che ha sin dall'inizio indicato i sicuri vincitori, facendo mancare l'interesse sportivo dell'avvenimento. Risultato però che ha messo in viva luce la serietà della preparazione alla gara della Ditta Breda la quale, come fece lo scorso anno, ha realizzato un tipo di velivolo che meglio sfrutta le probabilità lasciate dalla formula imposta.

Così abbiamo visto l'ing. Colombo, che poteva col Breda 33 superare comodamente i 210 all'ora, partire circa un'ora prima dei primi A.S. I che fanno ordinariamente in crociera una velocità di 100-120 chilometri orari.

La Breda ha presentato in gara il suo tipo 33 dovuto ai disegni ed ai calcoli del valente e attivissimo ing. Pallavicino. Questi in 100 giorni ha realizzato una macchina che oggi è il tipo più veloce di velivolo da turismo, che può battersi bravamente con tutti

i tipi in costruzione o costruiti all'estero. Gli si può rimproverare di non essere un apparecchio adatto per la media dei piloti, ma occorre ricordare che le capacità tecniche di questi si vanno sempre più perfezionando e che, fatta la mano, si riesce a governarlo con disinvoltura e con sicurezza. Abbiamo visto che in gara Colombo ha potuto farlo partire in breve spazio ed atterrare — nei pressi di Viterbo — pure in breve spazio. Indubbiamente l'apparecchio consente di poter eseguire manovre d'eccezione.

Il Breda 33 è un monoplano ad ala bassa, solido, robusto, veloce — e rappresenta il risultato delle osservazioni acute e geniali del suo costruttore Ing. Pallavicino su costruzioni similari già precedentemente realizzate. Pur costruito affrettatamente ha, a luce meridiana, dimostrato di avere doti di altissima classe. Affidato a Colombo e a Meloni ha stupito e anche riempito di compiacimento gli intenditori ed i tecnici.

A bordo era piazzato il motore Gipsy, lo stesso che era sui Puss Moth e sui Caproni. La generalità dell'adozione di tale motore dice che era quello che pur sviluppando buona potenza, era meno soggetto alle penalizzazioni previste dal regolamento della gara. La Breda affiancava ai due « 33 » il suo

« 15 » speciale vincitore del Primo Giro aereo d'Italia. Solamente invece del Walter, montava esso pure il Gipsy invertito che consente buona visibilità anteriore.

La casa Klem presentava i suoi due tipi 25 e 26, il primo più veloce del secondo ed ambedue aventi il motore Argus invertito che è un pregevole prodotto della tecnica motoristica tedesca.

La Caproni aveva il suo Ca.100 con motore Gipsy apparecchio non dissimile da quelli portati in gara lo scorso anno e affrettatamente preparato.

L'unica novità originale tecnica della gara era data dall'esperimento di un motore Alfa Romeo 1750 con turbo a bordo di un Caproni, e con elica demolplicitata.

Si voleva tentare un esperimento audace il quale avrebbe dovuto aprire nuove vie: peccato che sia stato interrotto da un banale incidente accaduto al pilota del velivolo su cui era montato, in partenza al Campo di Portalbera.

Gli AS 1 dei piloti della riserva sono i soliti in distribuzione a molte squadre di turismo aereo. Macchine poco veloci, ballerine, inadatte ad una pratica tanto aspra, dura come il giro d'Italia di quest'anno.

I Puss Moth, apparecchi di serie, sono delle belle macchine veloci, confortevoli, munite di comodità e rappresentanti veramente il velivolo sicuro e comodo per il turista.

Hanno realizzato una media non lontana da quella del vincitore, ed interessante sarebbe stata la gara ove avessero potuto partire in linea coi Breda 33 e col Breda 15. Sono apparecchi curati anche nei più minuti particolari che permettono in abito da passeggio di poterli dislocare con facilità e rapidità.

Abbiamo detto delle macchine: parliamo della organizzazione. Questo è stato un lavoro poderoso e grave. Lo sviluppo del percorso di oltre 6000 chilometri, la predisposizione per gli scali, per i posti di controllo, per la regolazione dei campi di fortuna, delle segnalazioni ecc. hanno preteso una fatica continua.

Il R. Aereo Club d'Italia, giovandosi della collaborazione dell'Aeronautica e degli Aero Clubs disseminati sulla Penisola, ha compiuto veramente opera degna di considerazione! Portando il Giro Aereo sino alla Sicilia, ha imposto la preparazione da parte di enti vari, di campi di fortuna e di aeroporti veri e propri migliorando così la rete dei campi, indispensabile allo svolgimento della

attività aereo-turistica e civile, e rispondente anche a necessità di ordine bellico che potessero sorgere domani.

L'organizzazione del Giro aereo, voluto dal dinamico Ministro dell'aeronautica S. E. Balbo e tradotto in atto dal Col. Liotta, Commissario dell'Aero Club, dal segretario Carlarsare e dal Col. Del Duca, ha richiamato l'interesse di moltitudini sull'aviazione ed ha suscitato entusiasmi nuovi, rinsaldato la fede dei credenti, avvicinato a sé gente che ne viveva lontana e diffidente. Indubbiamente dal punto di vista propagandistico si è conseguito un buon risultato. Occorre superarlo, cercando di interessare all'avvenimento centinaia di migliaia di persone, di rendere la gara palpitante e combattutissima, evitando di far compiere troppi sforzi e logorio ad uomini e materiale non adatto alla bisogna.

Pur mirando a perfezionare le macchine che ogni anno scendono in gara, occorre dare alla competizione un carattere di più aperta contesa, durante la quale ciascuno sia messo nelle condizioni di conseguire il successo finale o i successi parziali di tappa.

Gli uomini hanno dimostrato di saper affrontare dure e aspre fatiche.

S. E. Balbo, esempio mirabile di perizia e di ardire, con la traversata atlantica e col superbo volo sul deserto ha detto l'espressione più fulgida dei piloti della nuova Italia, ma occorre ricordare che le gare sono fatte anche per le masse che vogliono partecipare all'avvenimento, vogliono essere in ansia, vogliono l'incertezza dei risultati che agitano fede e febbre e che aprono vie a passioni nuove.

All'estero — è noto — le gare del genere di quella che si è corsa in Italia — sono impostate su formule che conciliano i progressi tecnici con le vaste esigenze sportive; e la esperienza insegna che sono queste molte volte che portano a quelli.

Da condannare quest'anno è l'assenteismo delle ditte italiane costruttrici di apparecchi. Non deve essere consentito di ignorare quelle competizioni che, promosse da una sana politica aviatoria, servono ad agitare e concorrono a risolvere tanti problemi.

Bisogna che le ditte si preparino alle battaglie con quella serietà e con quella passione che giustificano i sacrifici fatti dalle superiori gerarchie. La Breda ha dato un magnifico esempio di disciplina e di entusiasmo e di serietà e coglie meritatamente i frutti della prepa-



L'ing. Ambrogio Colombo, dopo l'arrivo finale all'Aeroporto del Littorio, è complimentato da S. E. Balbo, Ministro dell'Aeronautica (foto Del Papa).

razione. Un insuccesso non deve frenare l'attività o impedire a partecipare a battaglie future. Certo che alle ditte bisogna lasciare libertà di azione per quel che riguarda preparazione e designazione dei piloti addetti alla guida delle macchine.

Avendo particolari interessi da difendere esse amano affidare i loro prodotti ad uomini che godono la loro fiducia incondizionata.

Per quanto i piloti della riserva abbiano fatto prova brillante, alcuni incidenti mortali ammaestrano a non costringere ad esigere da questi scarsamente allenati prove tanto dure e difficili, in zone tremende in una stagione in cui i velivoli come gli A.S. 1 estenuano sia fisicamente che moralmente.

E' nostro parere che anche ai migliori piloti della riserva debbano tempestivamente essere affidati mezzi adeguati lasciando loro la possibilità di curare la preparazione alla gara con progressione e con la certezza di non andare incontro a difficoltà inaudite.

Nella gara di quest'anno la vittoria era prevedibile sino dalla partenza della medesima. Essa ha presentato la caratteristica di quattro distinte battaglie. La prima riservata ai Breda 33, con i risultati che si sono enunciati. La secon-

da dal gruppo dei Klem 25 e 26 e dal Breda 15, conclusasi con la vittoria di De Angeli, colla resa di Poss e i ritardi notevoli degli altri concorrenti.

La terza fra i paria della gara: i piloti della Riserva, fra i quali ha vinto chi ha navigato meglio e aveva l'apparecchio più a punto; la quarta fra i piloti della categoria Gran Turismo che è stata veramente brillante e che segnava la vittoria dell'ottimo Broad.

Ma sono stati quattro episodi che non potevano turbare la prevista conclusione e che ha tenuto lontana la gente dai campi e che ha lasciato fredde le moltitudini disposte agli entusiasmi.

Bisogna congegnare la gara in modo da richiamare sui campi le folle che si sono viste solo nelle località dove l'aviazione era un fatto nuovo; in ore in cui fu possibile a tanti di portarsi sul posto che spesso è lontano dal centro, per assistere ad episodi, ad arrivi, a partenze succedentesi in breve tempo e tali da non far generare la noia negli spettatori.

Abbiamo detto che la gara deve sapere, come succede in Inghilterra, in America ecc., conciliare i progressi tecnici con gli interessi sportivi, e a noi sembra che occorra impostare la formula su questi punti fondamentali:

- a) limitazione di potenza, con penalizzazione nelle eccedenze;
 b) limitazione di peso, con penalizzazione sulle eccedenze;
 c) handicap da stabilire in ragione della velocità constatata dei differenti velivoli presentati alla gara su passaggi regolamentari e compiuti da piloti seri estranei alla gara stessa;
 d) qualità turistiche.

Ci sembra che, impostati su questi fattori, gli handicaps risultanti alla fine delle prove pratiche, potrebbero lasciare aperta la lotta a tutti i velivoli concorrenti, in modo da impedire che i più veloci, partiti per primi, passeggiino davanti ad altri sicuri e trionfanti.

Ci sembra che messi su un piano di possibilità di vittoria più o meno uguale per tutti, i piloti potrebbero meglio

dimostrare le loro doti tecniche sia sfruttando le doti dell'apparecchio, sia svolgendo un'accorta gara in modo da risparmiare tempo negli atterraggi e nelle partenze, sia navigando scientificamente, sfruttando alle diverse quote le correnti favorevoli, quando si sa l'andamento normale dei venti dominanti nelle varie regioni e zone da sorvolare ecc.

La gara quest'anno era assai dura col suo grande sviluppo chilometrico, per le larghe zone montuose da sorvolare, per i 72 atterraggi da effettuare: averla compiuta è alto titolo di orgoglio! Essa ha imposto conoscenze geografiche e topografiche dettagliate, ha imposto nei capricciosi sviluppi delle tappe l'uso degli strumenti di navigazione dei quali in genere non si fa lar-

go uso; ha saggiato resistenze fisiche e morali ed ha, soprattutto, lanciato un velivolo, il Breda 33, che all'estero è visto con timore e con rispetto! Risultati dunque apprezzabili, ma si può e si deve ottenere assai di più, ed indubbiamente ciò sarà oggetto di studio da parte di chi di dovere.

Siamo certi che una soluzione felice che persegue un grande interesse sportivo si otterrà.

Si vedrebbero allora accendersi entusiasmi nuovi, interesse più vivo; partecipazione più consapevole alla gara che vuole anche gettare più largo seme per la creazione di quella coscienza aeronautica in potenza la quale, per una nazione lanciata verso l'avvenire, ha importanza uguale se non superiore a quella sportiva.

LUIGI CONTINI



Presenti sul Tourmalet precedeva Magne, che poi fuggiva in discesa.

GIRO DI FRANCIA

A voler dire di tutto e di tutti del Giro di Francia ci sarebbe da riempire un libro e da discutere per un altro mese. Il grado e le ragioni d'interesse che la prova ha suscitato, il bello e il brutto del suo regolamento, i criteri coi quali fu applicato là dove esse lasciava libertà piena al direttore di corsa, i meriti e le colpe dell'organizzazione, il suo sviluppo sportivo e le sue risultanze tecniche nei confronti degli uomini singoli e delle squadre, e, dal nostro particolare punto di vista, la formazione e il funzionamento della nostra rappresentativa, le conclusioni che

dobbiamo trarne in merito all'atteggiamento che dovremmo tenere per l'avvenire di fronte a quella che è indubbiamente la più grande, più interessante competizione ciclistica mondiale, sono spunti, sorgenti inesauribili di osservazioni e di considerazioni che a svolgerle e a documentarle tutte darebbero, ripeto, materia non per un articolo, ma per un libro.

Ma non tutto questo fascicolo è a mia disposizione e, quindi, nello spazio che mi è concesso, mi limiterò a trattare sinteticamente alcuni di questi pun-

ti, quelli che, secondo me, presentano per noi maggior interesse.

Il "Tour", è Desgrange

Il Giro di Francia, oggi più che per il passato, è Desgrange.

Questi non ne è solo il creatore, ne è l'inventore delle varie formule che l'hanno retto, ne è l'organizzatore, ne è il « patron », non nel senso che a questa parola danno i Francesi, ma che ha nella nostra lingua, cioè proprietario, arbitro indiscutibile e indiscusso. Passi per tutte le altre, ma quest'ultima qualità mi pare davvero eccessiva; anzitutto perchè un uomo che già s'avvicina alla settantina, per quanto intelligente sia (e Desgrange lo è certo molto) soffre, di solito, di fissazioni, e poi perchè, pur



Il passaggio a Ginevra dei corridori del « Tour de France ».

non dubitando della sua onestà, l'arbitrio di uno come lui così interessato finanziariamente al successo giornalistico della manifestazione non è sufficiente garanzia per chi, corridori o Federazioni, mettono in essa allo sbaraglio i propri interessi e il proprio nome.

Un primo esempio delle fissazioni del « patron » è stato quest'anno il ripetersi, con risultati che vedremo, delle partenze separate, e che deriva dall'errore, nel quale egli insiste, di pretendere che ventiquattro tappe siano altrettanti combattimenti alla disperata. La lotta per staccare gli avversari, cioè per evitare quegli arrivi in gruppo di cui Desgrange ha la fobia, richiede il dispendio di tutte le energie, sia in chi attacca che in chi si difende; ed è naturale che il giorno dopo (e qui si riscontra l'esagerazione di nove e dieci tappe consecutive) i combattenti... siano a corto di munizioni e abbiano bisogno di rifornirsi: il rifornimento è la tappa quieta, monotona, senza iniziative. Ciò è tanto logico che è inevitabile.

Desgrange ha voluto forzare questa logica nelle tappe piane, cioè fino a Pau, con l'adozione delle partenze separate. E le ha date anche all'indomani di una tappa fatta a più di 33 all'ora! Ora la partenza separata, in generale, non evita, ma favorisce l'arrivo in gruppo, perchè nei primi giorni e su percorsi non duri e strade belle è più facile che i corridori reggano un'andatura regolare, anche se veloce, che una serie di strappi e di attacchi, anche

se alla fine questi realizzano una media inferiore. Ma c'è di più: si toglie alla gara tutto quello che potrebbe avere di drammatico, di movimentato, di interessante, per darle soltanto il lustro di una cifra, che i tecnici possono apprezzare, ma che non impressiona e non appassiona la folla.

Un'altra fissazione è l'ora di partenza, quasi sempre stabilita in modo che l'arrivo avvenga nel tardo pomeriggio. Si dice che Desgrange insisteva su ciò per impedire ai giornali della sera di Parigi di sfruttare il suo avvenimento ma mi meraviglia come egli non capisca che chi compra, per esempio, il « Paris Midi » per vedere il resoconto della tappa, compra certamente anche l'« Auto », che in Francia è il giornale indispensabile per gli sportivi.

Qualcuno può pensare che Desgrange voglia sfruttare il pubblico negli arrivi in velodromi; ma non è così, perchè si è partiti alle 11 e anche alle 13 quando si arriva su strada e l'« Auto » non incassava un soldo. La ragione è, io credo, che il « Patron » non voglia dare soddisfazione a quelli che da tempo criticano questa enormità.

Perchè, insomma, egli vuol essere il despota della sua manifestazione. E qui sta l'insidia per i concorrenti. Desgrange scrittura i corridori in modo da avere un quadro completo... di attori e che costoro siano indotti, se non addirittura costretti, a continuare la gara anche subendo gli errori e le ingiustizie della giuria. Naturalmente egli vi dice, se protestate, che non c'entra affatto coi

commissari, che egli ha scelto, ma che sono indipendenti e liberissimi di giudicare come vogliono. Ma non si può essere così ingenui da credere sul serio a questa indipendenza e che, per esempio, le tre persone che egli eleva a questa alta carica e mantiene per un mese (non so se li compensi anche) possano deliberare senza il suo consenso la squallida di un Pélissier, la penalizzazione a un Magne, ecc.

Così dicasi per il tempo massimo, allungato od accorciato a seconda dei suoi criteri personali, che, si capisce, non prescindono mai dalle conseguenze che un'esclusione od un'inclusione possano avere sull'interesse della corsa.

Ed è strano, per esempio, che le vetture ufficiali non si trovassero quasi mai là dove un Francese, di quelli che contavano, inseguiva e poteva, quindi, commettere qualche irregolarità. Come definire questa situazione?

Non so.

Certo è che l'autorità del signor Desgrange è eccessiva e induce a sospetti magari anche quando non hanno ragione d'essere o fondamento. Se gli Italiani sono stati i più sospettosi e... protestanti, la ragione è che i giornalisti italiani seguono effettivamente la corsa e aprono gli occhi e si sentono al Giro non solo giornalisti, mentre tutti gli altri intendono diversamente il loro compito e non se la prendono tanto a cuore. Ma questa è questione di senso della professione e anche di sport e io non farei cambio con nessuno dei colleghi stranieri.

Il comportamento degli Italiani.

Non sono chiare le ragioni per le quali noi abbiamo dovuto rinunciare a portare in Francia Binda e Guerra, portabandiera, almeno fino a ieri, del ciclismo nazionale. Abbiamo dovuto ricorrere a una squadra di ripiego. I pilastri furono scelti nei due uomini che meglio avevano figurato nel Giro d'Italia, escluso Marchisio, pur esso... indisponibile. E questa fu la nostra prima disgrazia. Giacobbe e Camusso portarono a Parigi, sia pur nascoste, le deleterie conseguenze delle fatiche del Giro d'Italia, tanto maggiori per essi che ne erano stati i protagonisti; sfiancati di reni il primo, completamente esaurito il secondo, entrambi col sangue avvelenato dai residui non eliminati della fatica. A questi due furono dati gregari dei quali il solo Battesini avrebbe potuto essere sostituito con sicuro vantaggio da un Morelli, un Bovet, ecc.

Quando ci accorgemmo, e non ci vol-

lero molte tappe, che i due favoriti non reggevano e che la serie delle faticose tappe separate non permetteva loro di rimettersi, comprendemmo la gravità della nostra situazione. Ma si sperava sempre nella classe e... nel miracolo. Non per Camusso, che a Bayonne era già compromesso, ma per Giacobbe, che era riuscito a trascinarsi fino a Pau con un ritardo niente affatto preoccupante. In queste prime nove tappe la squadra, salvo un superficiale e innocuo dualismo fra Di Paco e Battesini e un personalismo senza conseguenze di Gestri, aveva funzionato bene e aveva raccolto gli allori di Brest con Battesini, quello di categoria a Vannes con Di Paco, il mezzo di Bayonne con quest'ultimo, e avevamo già portato la maglia gialla. Il bilancio era superiore alle aspettative, specie di chi conosce le condizioni di alcuni nostri uomini.

Ma il primo nodo doveva venire al pettine sui Pirenei. Gli uomini vacillanti caddero. Fu un momento drammatico, per noi quasi tragico. Ma dall'Aubisque al Tourmalet l'orizzonte si rischiariò: un piccolo uomo, che fino ad allora sembrava avesse tirato coi denti la sua ottima posizione in classifica, si fece avanti a rivendicare il posto dei caduti e a farci rinascere in cuore la speranza: Pesenti, la sorpresa, la rivelazione. Non occorre che vi ricordi come il Bergamasco ha scalato i Pirenei, davanti a Magne, nè come egli si è fatto sfuggire in discesa quello che doveva essere il vincitore del « Tour ». Basta rilevare che, senza quest'errore dovuto ad un attimo di incertezza e la foratura che lo arrestò nell'inseguimento, egli con ogni probabilità avrebbe vinto il Giro.

Di fronte alle prodezze di questo salvatore delle nostre sorti, e al valore di Gremo, stanno la cattiva giornata, lo smarrimento, i madornali sbagli degli altri superstiti, che compromisero definitivamente la nostra classifica a squadra. D'altra parte, se è vero che, facendo ognuno la sua corsa e prodigandosi in essa ogni risorsa, Di Paco, Battesini, Orecchia, Gestri (lasciamo Giacobbe e Camusso) avrebbero potuto arrivare prima a Luchon, è anche vero che lo sforzo (utile per la classifica a squadra, ma non per Pesenti) li avrebbe messi in condizioni da rendere meno in seguito. Esso, intanto, fu sufficiente per dare il tracollo... ai due invalidi.

A Luchon, dunque, la nostra situazione non era quella che si sperava, ma tutt'altro che disperata; e il bilancio era superiore a quello dell'anno scorso.



La tappa di Nizza: Benoit Faure e Di Paco fuggono sulla prima salita. Ma saranno ripresi.

Stabilito definitivamente chi doveva essere il capo della nostra rappresentativa, ne derivava di conseguenza una più netta gerarchia e disciplina e un più chiaro piano d'azione: Pesenti nostro leader, attacco a Magne. La seconda tappa dei Pirenei fu di sosta per tutti e tanto più doveva esserlo per noi, date le non buone condizioni di salute di Pesenti. Vennero le tappe del sud, piane fino a Cannes, in cui, pur tenendo d'occhio Pesenti, si mirò alle vittorie di giornata e si colsero con Di Paco quelle di Perpignano e di Montpellier. La squadra, quindi, funzionò e, se in qualche episodio Di Paco si accanì contro Pelissier, distogliendosi dal suo compito di gregario, ciò non ebbe nessuna conseguenza.

La squadra funzionò a meraviglia, per la grande giornata di quasi tutti i suoi componenti, nella Cannes-Nizza, salvo la colpa di Gestri che non seppe frenare sul traguardo la smania di vincere anche lui la sua tappa. A questo proposito dirò che nè il cap. Spositi, che era a bordo della vettura di Desgrange, nè Orlandini, che si era fermato in cima alla Turbie a prendere i distacchi, furono in grado di dare ordine perentorio al Toscano di fermarsi prima che egli tagliasse il traguardo. Le conseguenze del... regalo di tre minuti a Magne non sono calcolabili matematicamente, perchè potrebbero esser state maggiori di quelle che risultano dal

distacco fra Magne e Pesenti all'arrivo. Si sarebbe, probabilmente, creata un'altra situazione più favorevole alla nostra iniziativa di attacco e... all'accordo coi Belgi, che i nostri dopo Nizza pare abbiano rifiutato, se è vero, per ragioni di prezzo.

Fatto sta che Demuysère, passato il caldo del Sud, si fece aggressivo, mentre i nostri, che risentivano dello sforzo di Nizza, si chiudevano in difesa. Poco mancò che a Gap dovesse essere proprio Pesenti ad approfittare della mossa del Belga, e certo in qualche modo ne avrebbe approfittato senza il miracoloso Pélissier che salvò Magne. E la fuga Demuysère-Pesenti dopo il Galibier fu mandata a monte non tanto da Magne quanto da Bulla, che gli fu aiutante mercenario. E gli altri nostri, si domanderà, che cosa facevano nel frattempo?

E veniamo all'infesta giornata del pavé. La scomparsa di Gremo, l'alleanza franco-belga, la pioggia, la mancanza di precauzioni (come gomme speciali o, almeno, minor pressione nelle ordinarie), la non pratica del selciato sono le cause essenziali della perdita del secondo posto. Orecchia, Di Paco, Battesini furono staccati di forza nell'inseguimento, oppure vollero evitarlo? Non so; certo è che nessuno o pochissimo aiuto portarono a Pesenti, l'unico che fisicamente abbia retto a quello sforzo formidabile.



Un'ora emozionante: Magne sta per cedere nella Nizza-Gap, ma Pelissier lo riconduce nel Gruppo.

Secondo me il torto, e anche questo discutibile, che hanno avuto i nostri è stato quello di nulla aver mai tentato all'infuori che nella tappa di Nizza.

Il corridore italiano, e non è da oggi che la penso così, manca di iniziativa; ha magnifiche doti atletiche, ma non le sa usare con tattica, direi, quasi con arte; corre più materialmente che intelligentemente. La ricerca delle cause di una simile deficienza, che risalta ad ogni confronto internazionale, sarebbe uno studio interessante, ma che mi porterebbe molto lontano dalla via che mi sono segnato per questo articolo.

Basta rilevare il fatto, che è indiscutibile, e che è stato comprovato ancora una volta nel Giro di Francia, dove nessuna azione, nessun episodio, eccettuato, ripeto, la giornata di Nizza (che fu un prodotto naturale e materiale della superiorità atletica dei nostri), fu improntato dall'idea, dalla volontà di un italiano. Difendersi, e anche questo senza eccessiva malizia e quelle misure di sicurezza che gli altri sanno a menadito, è stato il quasi esclusivo programma dei nostri uomini. Forse, ad esser giusti, questo è anche dipeso dalla persuasione o dalla sensazione che essi avevano di non poter fare di più e dai molti handicaps (ignoranza del percorso, non conoscenza degli avversari, incertezza sulle proprie possibilità ecc. ecc.) a loro favore.

Certo sotto questo punto di vista il Tour ha insegnato ai novizi molte cose, che essi, speriamo, importeranno

in Italia e potranno servire, come già han servito quelle imparate da Guerra, a trasformare e migliorare il nostro modo di correre, troppo semplicistico, elementare, tutt'altro che brillante.

Rivelazioni, conferme, declini e promesse.

La storia ormai ci dice che il Giro di Francia ha molto spesso rivelato uomini che in Italia erano e sarebbero rimasti mediocrità. La ragione è molto semplice. Il Giro di Francia è una gara con caratteristiche eccezionali, che richiede mezzi e qualità che da noi non sono quasi mai messi alla prova, che fa incontrare avversari nuovi, che trasporta, insomma, il nostro corridore in un ambiente assai diverso da quello in cui normalmente vive e opera. Come lo stesso seme gettato in un terreno a lui inadatto non attecchisce e muore o germoglia a mala pena e dà scarsi e grami frutti, e gettato nella terra che gli conviene fruttifica abbondantemente, così è del corridore italiano che va in Francia.

Questo fenomeno si è verificato quest'anno specialmente per due nostri uomini: Pesenti e Di Paco; due tipi, però, completamente differenti. Piccolo, sano, robusto, abbondantemente muscolato, resistente, regolare, volitivo, il Bergamasco non è un bel pedalatore e non ha né la linea né il sangue del « fuori classe ». Nello sforzo egli dà un'impressione di sofferenza; pare che ad ogni momento debba cedere, e non cede mai,

perché sa superare le inevitabili crisi, ma queste non sono mai gravi. Io lo paragonerei ad uno di quei bei mulletti eritrei che non si stancano mai di trotterellare e vanno dovunque e sempre, ma, naturalmente, non hanno lo spunto del puledro puro sangue. Tipo adatto di corsiero per il Tour, perché un che di mezzo fra quello che ci vuole nelle veloci tappe di pianura e quello che va bene su per le balze dei Pirenei e delle Alpi. Il bel rendimento in salita, la capacità di adattamento al passo sciolto, la regolarità e la volontà, ecco quello che han fatto di Pesenti un protagonista ammirabile e ammirato del Tour. Con l'esperienza acquistata e con maggior fiducia in sé egli potrebbe essere l'anno venturo ancor qualcosa di più. In Italia, credo, si distinguerà, ma non vincerà molte corse.

Assai più pericoloso per quelli che vanno per la maggiore sarà certamente Di Paco. Irrobustito (ma ancora non sufficientemente: gli farebbe molto bene un po' di preparazione fisica generale) in modo da aver acquistato maggior potenza e resistenza; eccitato tanto da essersi fatta la persuasione, forse eccessiva, da poter tener testa a chiunque e sempre; posto in un ambiente favorevole alla valorizzazione dei suoi mezzi fisici e spirituali, il Toscano ha superato ogni aspettativa, ha compiuto effettivamente cose da gran campione e tale egli esce dal Giro di Francia. Non è, infatti, senza una gran classe che, senza esperienza, si dimostra tanta autorità e sicurezza in quelle lotte sul piano che sono prerogative dei Belgi e dei Francesi, ed ora anche dei Tedeschi, che si batte in volata un Pélissier, di fronte al quale si sono dovuti più spesso inchinare Binda e Guerra, che si fa un Col di Braus come egli ha fatto. La sua struttura è più bella esteticamente che atleticamente, perché è evidente un ridotto sviluppo dalle reni in su, anche per un tipo longilineo come egli è. Le sue leve, invece, sono perfette, tanto per la potenza che per la velocità. Ma il segreto di Di Paco sta, con le sue virtù e i suoi difetti, nel potenziale nervoso altissimo, ma... soggetto a scariche. Non ho conosciuto un corridore nervoso come questo, alla Henry Pélissier. E sta anche nel cervello, perché Di Paco è intelligente e furbo. Talvolta avviene che i nervi sfuggano al controllo dei centri, che l'impulsività prenda il sopravvento sulla riflessione; e allora è... la « cotta », come sui Pirenei; ma quando tutta la macchina funziona a dovere, è veramente di prim'ordine e vien

fuori la grande corsa. Io penso che Di Paco sarà un Asso anche in Italia e che tutti, nessuno escluso, dovranno fare i conti con lui in salita e sul traguardo. L'uomo che più, secondo me, avrebbe meritato di vincere il Giro di Francia era Demuysère; se lo è meritato sul Tourmalet, sul Galibier e sul « pavé », cioè nei tre punti in cui la lotta ha assunto aspetto decisivo. Sapete che nel primo egli è stato tradito dalle forature, nel secondo dall'alleanza Magne-Bulla, nel terzo ha dovuto rinunciare per l'accordo con Magne, cui lo ha spinto un calcolo da gran stratega. Se per lui non ci fosse sempre l'incognita del caldo delle tappe del sud, lo pronosticherei vincitore del prossimo Tour. E' un vero atleta, e forse per questo non pedala bene, perché ricorre nell'azione violenta più alla forza, di cui abbonda, che allo stile, di cui difetta.

Magne è, per chi lo osserva esteriormente, un'incognita, una sorpresa, un miracolo. Par che tiri il fiato coi denti ed è sempre pronto, regolare, combattivo. La deficienza di mezzi fisici è compensata in lui dalla classe indubbia. E anche dall'intelligenza non comune, dalla volontà, dall'esperienza e dalla specializzazione del Tour. Ma tanto il Belga come il Francese non sono che conferme. I declini sono quelli di Leducq, che dopo quattro Giri non sorprende, al pari di Dewaele, di Faure, di cui però bisogna tener conto la recente frattura della clavicola, di Maclair, ormai finito per una gara simile. Non ci hanno stupito i fallimenti di Hamerlyncq e Maréchal, inadatti a questa prova, come Ghyssels massacrato dalla Bordeaux-Paris, il Van Rysselberghe.

Di buone promesse ce ne han date Schepers, Büchi, Peglion e specialmente quel Bulla che non ha avuto avversari nella sua categoria e che avremmo veduto volontieri fra gli Assi, dove meritava di essere. Insignificanti gli Australiani. I Tedeschi, di cui i migliori sono certamente Metz e Thierbach, debbono ancora prendere confidenza con salite come quelle del Giro; in piano non sono più che discreti e si son fatti notare anche per una certa combattività che già supera quella dei nostri.

E il prossimo giro?

Era appena finito il precedente Giro di Francia che già noi pensavamo alla rivincita coi nostri migliori uomini e in veste ufficiale. E' inutile riandare alle cause per le quali il bilancio attuale, che pur è ottimo, non corrisponde al

preventivo che in quei giorni si faceva. E che certo era nella mente del Presidente dell'U.V.I. quando al principio dell'anno espose il suo arduo programma di attività internazionale. Già allora io mi ero permesso di far notare le difficoltà di attuazione che questo presentava in rapporto al mantenimento e allo sviluppo dell'attività interna.

E' vero che noi abbiamo alcuni (non addirittura molti) corridori che possono vincere all'estero, ma è anche vero che questi sono i migliori e che, quindi, non è interesse della Case che li stendano, degli organizzatori che li vogliono, dello sport stesso italiano che li reclama, che essi siano distolti dalle corse nazionali per essere riservati per quelle estere. Che queste servano a far guadagnare quattrini ad altri ci imporrebbe fino ad un certo punto; ma il guaio è che le due attività sono difficilmente conciliabili, se non addirittura antitetiche.

Il disastro Giacobbe-Camusso, come l'esempio Magne e anche quello meno recente Guerra, stanno a dimostrare che non si può far da protagonista nel Giro d'Italia e in quello di Francia. Da questa antitesi voi capite subito tutti i problemi che sorgono e che non oso certo qui trattare perché vastissimi e complicati. Essi, però, vanno studiati a tempo e con cura, con senso pratico. E son certo che l'on. Garelli e il collega Spositi vi si accingeranno non appena compiuta l'opera per i Campionati del mondo.

Ma, se ci dovessimo ancora decidere per una partecipazione più o meno ufficiale al Tour dovremmo pretendere dal signor Desgrange quelle garanzie di giustizia che l'attuale regolamento non ci dava. Noi non pretendiamo di fare i padroni in casa d'altri e sappiamo benissimo che chi non ha fiducia negli organizzatori può anche starsene a casa propria, come ha scritto poco gentilmente il signor Desgrange. Ma siccome il malcontento non è stato quest'anno solo nostro, dobbiamo trovare il mezzo per far capire, magari in seno all'U. C. I., che una prova come il Tour non può e non deve essere lasciata all'arbitrio foss'anche del suo creatore e organizzatore. Io non dico senz'altro che non dobbiamo più interessarci del Giro di Francia, perché è indiscutibile che esso serve molto anche a noi; prospetto soltanto la necessità e l'urgenza di tutelare i nostri interessi secondo equità e sportività.

GIUSEPPE AMBROSINI

Il più grande routier

Vedo sulla « Gazzetta » - un po' in ritardo in verità - come il mio amico Desgrange, archimandrita del ciclismo di Francia, abbia espresso alcuni secchi giudizi sui corridori del Tour. Giudizi « alla francese »: quel tanto di sufficienza, ciò che è un po' il vizio dei nostri buoni amici di laggiù. Lusinghieri, al postutto: il che non è poco con questo vento che spirava al di là delle Alpi: dove tutto quel che è italiota vien di solito visto col cannocchiale a rovescio. Di Paco e Battesini « grandissimi atleti ». Vero. Vero cum grano salis. Come è esatto si debba rimpiangere l'assenza di Binda che - in condizioni normali - vale da solo tutta la centuria del « Giro », italiani compresi. Più li vale un certo Guerra che il buon Desgrange, fa le viste di non conoscere: Guerra che, se non erro, lo scorso anno finì vicino a Leducq, dopo aver dato - dai Pirenei in avanti - tutto il tono alla corsa. Ma dove Desgrange sproposita è proprio nel giudizio su Binda.

Il « più grande routier che sia mai esistito »? Ha detto proprio così? Ora, Binda è un degnissimo atleta che non a torto è campione del mondo e che in salita, ora forse non più, non ebbe rivali. Ma quando si dice il « più grande » cioè si usa il superlativo assoluto al di sopra del quale non vi son che le stelle, non si ha diritto - neppure Desgrange lo ha - di dimenticare... precisamente il più grande: al modo istesso che parlando dei Marescialli di Francia, saltasse il ticchio allo storico di dimenticare Napoleone. Il « più grande »: quegli, a parlar chiaro, che delle rampe non ebbe paura, che sul passo non ebbe avversari, che sul nast.o giocò come piacque, che al servizio delle sue gambe ebbe un cuore di bronzo e un cervello d'acciaio, che tenne il primato d'Italia - come a dire il primato del mondo - per una dozzina d'anni, che sbaragliò lungo la via tre o quattro generazioni d'assi, da Ganna a Binda: quegli - se è proprio necessario si dica - che a trentasett'anni, incontrandosi per l'ultima volta in una non dimenticata Milano-Sanremo col fiore dei corridori d'Italia, impose a tutti, Binda compreso, il diritto insopprimibile della sua classe. Non è il caso di nominarlo: è anche il caso di non dimenticare, quando si parla del « migliore ». Tanto meno il signor Desgrange a cui dei dispiaceri ne ha dati. Premio Wolber, voglio dire, col contorno dei Pélissier. Ne chiedo, caro Desgrange, al buon Henry: gran corridore, del resto, che gli fu molto vicino. Ne chiedo soprattutto a quel grande giudice che è veramente « sovrano »: la folla di tutto il mondo.

Soltanto questa può dire, e lo ha detto - non lei, amico Desgrange - chi sia « il più gran routier che sia mai esistito ».

MARIO FERRETTI

CICLISMO DI MONTAGNA

Dei semplici calcoli di meccanica elementare permettono di rendersi conto della necessità, per ogni ciclista, di evitare la superfatica e le sue dannose conseguenze mutendosi di una bicicletta a più velocità per poter superare correttamente qualsiasi salita. Questi calcoli permettono anche di precisare i rapporti da impiegare e le velocità realizzabili praticamente.

Un individuo di forza media, in buona salute, energico nell'azione e perseverante di volontà nello sforzo fisico, può fornire con le sue gambe una potenza meccanica utile all'incirca doppia di quella che è capace di sviluppare con le braccia su di una manovella, e per un tempo abbastanza lungo, senza riposarsi. In altre parole, un ciclista allenato può fornire pedalando una potenza di un quarto di HP per un'ora circa, e solo di un quinto di HP per due ore senza interruzione.

Basiamo i nostri calcoli sulla media di questi due dati, cioè:

$$\frac{75}{4.5} = 16 \text{ kg.} : \text{m. } 666 \text{ al secondo.}$$

D'altra parte, quando si pedala a lungo, la cadenza media è, per esperienza, di non oltre 40 giri al minuto.

Infine, il peso totale da elevare può essere valutato a 100 kg., ripartito nel modo seguente:

Ciclista solo, nudo	circa 75 kg.
Vestiti e calzatura	» 5 »
Bicicletta	» 15 »
Accessori e bagagli	» 5 »

La resistenza dell'aria è quasi trascurabile, perchè basse le velocità realizzate; supponiamo, naturalmente, assenza di vento.

Il ciclista ha, adunque, da vincere solo il peso dell'insieme e la resistenza proprio dell'insieme della macchina (pedali, pedaliera, catena, pignoni,

mozzi, attrito di pneumatici). Ora la bicicletta è una macchina a rendimento meccanico assai elevato, almeno alle piccole velocità. Si può ritenere che la potenza che si esercita in sforzo tangenziale di spostamento delle ruote sulla strada rappresenti l'85 per cento della potenza esercitata sui pedali dal ciclista. Supponiamo, naturalmente, che tutti gli organi in attrito siano ben regolati e ingrassati, che la catena sia pulita e ben tirata, che le gomme siano ben gonfiate e la strada in buono stato.

La potenza utile è, dunque, eguale a: $16,666 \times 0,85 = 14 \text{ kg.} : \text{m. } 1661 \text{ al secondo.}$

In conseguenza, l'elevazione verticale dovrà in ogni secondo essere eguale a $\frac{14,666}{100} = 0 \text{ m. } 141.661$ cioè m. 0.14 in cifra tonda.

Dunque il rapporto da usare e la velocità da realizzare dovranno, in ogni momento, essere inversamente proporzionali alla pendenza della strada, se si suppone che il ciclista pedali sempre alla stessa cadenza. Questa condizione non è arbitraria; essa è la base fisiologica del pedalare sostenuto a lungo. Lo spostamento orizzontale sarà evidentemente eguale a 0.14 m. divisi per il valore della pendenza; lo spostamento reale, secondo la strada, differirà di poco perchè l'inclinazione è debole. Si può, quindi, senza commettere errore sensibile, calcolare il rapporto della bicicletta, cioè l'avanzamento ad ogni giro di pedale, moltiplicando lo spostamento calcolato come sopra per

Percentuali di pendenza	Spostamento orizzontale al secondo $S = \frac{0,14}{P}$	Rapporti corrispondenti ogni percentuale di pendenza $R = s \times \frac{60}{40}$	Velocità corrispondente (in Km. all'ora) $V \times s = \frac{3.600}{1.000}$
3%	m. 4.666	m. 7.00	m. 16.80
5%	» 2.800	» 4.20	» 10.08
7%	» 2.000	» 3.00	» 7.20
9%	» 1.555	» 2.33	» 5.60
11%	» 1.273	» 1.91	» 4.58
13%	» 1.077	» 1.62	» 3.88
15%	» 0.933	» 1.40	» 3.36

la frazione 60-40 o 3-2; giacchè abbiamo supposto che la cadenza del pedalare sia di 40 giri al minuto.

Infine la velocità oraria sarà evidentemente il prodotto dello spostamento al secondo per 3600, o, meglio per 360, per esprimerlo direttamente in chilometri all'ora.

I risultati così ottenuti sono raccolti nella tabella sotto riportata.

L'esame delle conclusioni di cui sopra dimostra che la maggior parte delle biciclette in commercio, anche quelle poche munite di cambio di velocità con un'ampia scala di rapporti, hanno i rapporti piccoli ancora troppo grandi per superare facilmente le salite forti, cioè quelle che hanno più dell'11 per cento di pendenza. Ciò obbliga ad una esagerata spesa di energia muscolare, accompagnata necessariamente da fatica nervosa. Queste conseguenze si verificano in tutti gli individui, in misura diversa a seconda delle attitudini del ciclista, del suo stato di salute, delle salite già fatte, della sua capacità polmonare, della sua innervazione cardiaca ecc. Ripetiamo che si tratta di salite lunghe e forti.

L'ultima colonna della tabella dimostra anche che, nella scalata di queste salite, il ciclista che non voglia superfaticare, non va più forte del pedone, anche se questo spinge a mano la macchina.

In conclusione, il limite dell'impiego della bicicletta senza motore ausiliario è una pendenza dell'11 per cento, se si tratta di salite lunghe.



Campioni d'Italia: il « quattro senza timoniere » della Vittorino da Feltre di Piacenza (foto Bellina).

CANOTTIERI AZZURRI

ICampionati nazionali di canottaggio, che la Canottieri Lario di Como, festeggiando il suo quarantennio di vita e inaugurando la sua nuova sede, ha ottimamente organizzato il 25, 26 e 27 luglio, sul classico percorso dell'Olmo ridotto a metri 1725 in considerazione del fatto che a Parigi, in agosto, i Campionati europei saranno disputati su acqua corrente, sono ottimamente riusciti.

Le tre giornate di gare sono state vissute da una folla numerosa ed entusiasta. E il teatro della competizione, invero, ben si prestava all'affluenza del pubblico, fra il quale molte erano le personalità politiche e sportive, con alla testa lo stesso on. Iti Bacci, Commissario del C.O.N.I. e ispettore del Partito.

Nelle sette classiche gare, hanno conquistato il titolo la « Aniene » di Roma nel « quattro con timoniere », la Can. Pallanza nel « pair-oar », la « Lario » di Como nello « skiff » e nel « double », la « Bissolati » di Cremona nel

« due con timoniere », la « Vittorino da Feltre » di Piacenza nel « quattro senza timoniere » e la Can. Livorno nell'« outrigger a otto ».

I nuovi campioni appartengono tutti alla categoria dei seniores ed alcuni, la « Vittorino », la « Lario » nel « double » e la « Livornesi », detenevano già il campionato 1930.

Gli altri detentori del titolo nazionale hanno dovuto, dopo una difesa più o meno accanita, arrendersi alla maggior classe od al più efficiente grado di forma dei nuovi campioni.

Ma non tutti si sono allineati in difesa del titolo.

La « Pullino » d'Isola d'Istria, ad esempio, non ha potuto inviare sulle acque del Lago di Como il suo celebre « quattro con timoniere » scioltosi, dopo gli invidiabili allori d'un campionato olimpionico, troppo presto perchè non lo si ricordi con nostalgia, anche se il valore dei nuovi campioni, fra i quali D'Este faceva parte della stessa « Pullino », convalida più che a suffi-

cienza le nostre speranze nelle competizioni internazionali a venire.

Hanno invece perso il titolo sul campo di regata Giusti e De Magistris, che lo aveva conquistato in « pair-oar » nei colori del « Rowing Club Genovese » e Giacomini, che a Salò aveva vinto, in « skiff », sotto il nome della Canottieri Sile di Treviso.

Giacomini, che, battuto tanto da Mariani che da Bernasconi, è rimasto tuttavia Campione degli juniores, il trapasso dalla modesta ma valorosa società della città natale ai colori della più florida e più attiva Canottieri Milano non ha portato molta fortuna. Ma la colpa non è sua; è della tradizione che non permette, almeno per ora, che la superiorità nella vogata di coppia si allontani dai colori bianco-neri della « Lario ».

Pure sul percorso di Villa Olmo nel « due con timoniere » i campioni europei della « Vittorino » (Carubbi e Moroni, tim. Polledri) hanno dovuto cedere il titolo nazionale, senza neanche

trovare la volontà per finir la gara, alle « Pecore » di Cremona (Sisti e Siboni, tim. Spennazzati), che per un anno intero avevan addestrato il fisico e potenziato il morale per la rivincita di Salò.

Nelle gare non « olimpioniche », corse nella terza giornata, nessuno dei detentori del titolo 1930 si è presentato a difenderlo.

La Canottieri Gorla di Milano, un equipaggio preparatissimo e munito di buone virtù tecniche e che passerà presto in « outrigger », ha vinto nell'yole a quattro e il Circolo Giovinezza di Napoli, del quale ampiamente parleremo a proposito della gara fatta, in « outrigger », s'è imposto nell' « yole a otto », resistendo ai replicati attacchi dell' « Ilva » e della « Querini ».

La quale « Querini » infine ha riportato a Venezia il titolo in « Veneta » battendo sul traguardo la concittadi-

na « Bucintoro ». Questi i nuovi campioni diplomatisi a Como. Quelli della seconda giornata andranno a Parigi.

Rappresenteranno appunto l'Italia ai Campionati d'Europa i vittoriosi del 26 luglio:

Ghiardello, D'Este, Cossu, Provenzani e Girolimini (tim.) dell' « Aniene », nel « quattro con timoniere »; Galeazzi e Lucchini della « Pallanza » nel « pair-oar »; Mariani e Bernasconi della « Lario » nel « double » o il solo Mariani nello « skiff »; Sisti, Siboni e Spennazzati (tim.) della « Bissolati » nel « due con timoniere »; Rossi, Galli, Bonadè e Gennari della « Vittorino da Feltre » nel « quattro senza timoniere »; Cioni, Garzelli, Del Bimbo, Barsotti, Bracci, Nenci, Balleri, Barbieri e Milani (tim.), dei « Livornesi » nell' « otto ».

Dei sette equipaggi quello di Piacenza e quello di Livorno detengono attualmente anche il campionato europeo.

E ci sembrano, fra tutti, anche i più quotati per la vittoria sulla Sena. I nuovi campioni, a Como, hanno lottato

pei colori di



Campioni d'Italia: l'« outrigger a otto » dell'U. C. Livornesi (foto Mazzeletti).

questa o quella Società, nel nome di questa o quella città. Domani, a Parigi — come ha detto l'on. Iti Bacci, l'animatore dello sport nazionale — lotteranno pei colori azzurri, nel nome della Patria.

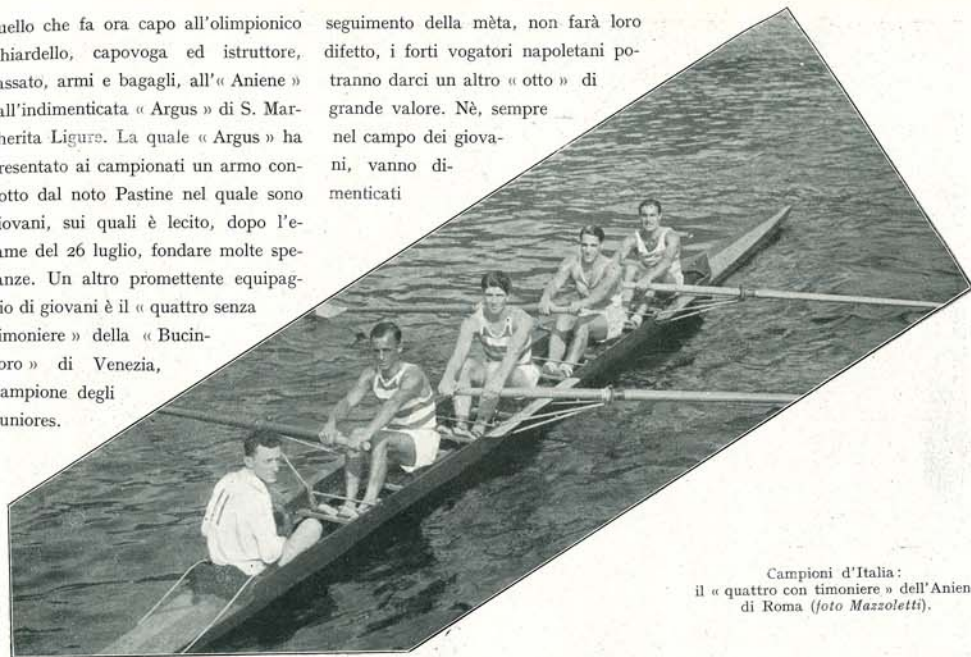
Ed ora qualche parola sugli altri insegnamenti della più importante delle tre giornate remiere vissute a Como, su quelli che riguardano la massa delle truppe di rincalzo.

I giovani non hanno fatto poco, ma neanche molto, in questa trentottesima regata di Campionato, malgrado che la loro partecipazione sia stata quanto mai numerosa e abbia visto rappresentate quasi tutte le regioni d'Italia, con un notevole e simpatico concorso delle forze remiere centro-meridionali.

Ma alcuni equipaggi giovani hanno soddisfatto, anzi entusiasmato.

L'italianissima « Libertas » di Capo d'Istria — diciamo italianissima perchè lo era anche quando c'era nell'Istria la forza austriaca — che ha conquistato il titolo degli juniores, ha presentato infatti un « quattro con timoniere » molto veloce ed elastico, dalla remata lunga e sincronica; i « grigi », una volta eliminati quei pochi difetti tecnici inevitabili in un debutto, coi panni di seconda protagonista per giunta, sulle scene del campionato faranno ancora di più che giungere nella scia di un equipaggio potente e armonioso come

quello che fa ora capo all'olimpionico Ghiardello, capovoga ed istruttore, passato, armi e bagagli, all'« Aniene » dall'indimenticata « Argus » di S. Margherita Ligure. La quale « Argus » ha presentato ai campionati un armo condotto dal noto Pastine nel quale sono giovani, sui quali è lecito, dopo l'esame del 26 luglio, fondare molte speranze. Un altro promettente equipaggio di giovani è il « quattro senza timoniere » della « Bucintoro » di Venezia, campione degli juniores.



Campioni d'Italia: il « quattro con timoniere » dell'Aniene di Roma (foto Mazzeletti).

Ma l'armo, che in questa categoria — vivaio di rinsanguamento dei ranghi di prima fila del nostro piccolo esercito di rematori —, ha destato la migliore impressione e che vale ad attenuare sensibilmente il tono pessimistico della parentesi riguardante l'attuale fase d'attesa della marcia del canottaggio italiano, è quello della « Giovinezza » di Napoli, classificatosi secondo nell' « outrigger a otto » preceduto sul traguardo solo dai campioni europei di Livorno.

I « diavoli neri » vogano con « souplesse » e con molto brio ed hanno fiato da vendere, pur non essendo certo superiori ai Labronici, dimostratisi ancora una volta imbattibili.

Gli uomini di Quagliolo inoltre hanno vinto, come già abbiamo detto, anche il campionato in « yole ». Se la costanza nella preparazione tecnica, invero necessaria quanto mai per il con-

seguimento della mèta, non farà loro difetto, i forti vogatori napoletani potranno darci un altro « otto » di grande valore. Nè, sempre nel campo dei giovani, vanno dimenticati

l'« otto », pure napoletano, dell' « Italia », che ha per istruttore lo stesso allenatore del « Giovinezza », l'attivissimo Colombo, una vecchia gloria lariana, ed un altro equipaggio partenopeo, il « quattro senza timoniere » del « Savoia » che ha perso il titolo degli juniores, per essere andato, a cinquanta metri dal traguardo, in un indiovolato « serrate » nettamente fuori di rotta, ad infilare la punta dell' « outrigger » in una imbarcazione carica di spettatori.

E sì che il giudice arbitro aveva agitato per un pezzo una bandiera dal motoscafo del seguito, per segnalare il pericolo e la folla, allo stesso scopo, aveva a lungo urlato a squarciagola. Ma quando un equipaggio attacca il « serrate » vero e proprio, il più delle volte, esso non vede e non sente più nulla. Specie quando porta un nome come quello che s'erano scelto gli uo-

mini del « Savoia »: *Teste matte*.

E di bene sui giovani, dopo i campionati di Como, non c'è altro da dire, anche se si deve mantenere la fiducia a Cesi e Jaccarino, gli juniores, pure napoletani — Napoli ha fatto passi da gigante anche nel canottaggio — i quali hanno mezzi e volontà per tentare la rivincita sui pallanzesi Galeazzi e Lucchini che hanno saputo vendicare ad usura la netta sconfitta di Bracciano, superando le più rosee previsioni del loro stesso « trainer », il famoso Luca dei « Pellirosse » lariani e fornendo la maggiore sorpresa della grande rassegna nazionale.

Ma tutto questo non basta, per farci guardare con fiducia, non diciamo ai Campionati europei imminenti nei quali c'è buona fiducia e ci sono molte speranze, mai ai Giochi olimpici del prossimo anno.

Un altro rilievo che si rende neces-



Campioni d'Italia: *in alto*, il « pair-oar » della Canottieri Pallanza; *sotto*, lo « skiff » di Mariani della Lario di Como (foto Mazzeletti).

sario e che va ben meditato da chi di dovere è quello riguardante la regata in « double ». La vogata di coppia non trova affatto simpatie in Italia, tranne che a Como, ove, come abbiamo detto, è di tradizione e di dovere, perchè la coltivarono e la resero famosa in tutta Europa Sinigaglia e Mariani, e a Milano, dove i compagni di Dones la praticano coi migliori intendimenti.

Ma per tutte le altre società il « double » non esiste in programma. Anche quest'anno, rimasta ben presto lontana la volonterosa coppia della « Ginastica Triestina », la lotta s'è limitata alla « Lario » e alla « Can. Milano ».

Ed intanto da cinque anni il Campionato europeo nella specialità sfugge all'Italia, che vi ottiene però con regolarità costante il secondo posto.

Quando — la cosa non è augurabile, ma neanche del tutto improbabile — la vogata in « double » non dovesse più trovare nei Lariani munitissimi difensori, la rappresentanza nazionale si troverebbe del tutto priva di un degno detentore del titolo da contrapporre con onorevoli pretese agli armi stranieri.

La cosa preoccupa e la riparazione si presenta doverosa.

Si ricordi che l'Italia nella vogata di coppia già colse gli allori più belli e significativi.

Le dolenti note, purtroppo, non sono terminate, con grande uggia di quanti s'attendevano solo un panegirico dalla nostra penna.

C'è ancora qualche osservazione da fare in calce ai campionati di Como.

Eccoci all'altro tasto delicato.

Tranne Enrico Mariani, il quale, battendo nello « skiff » oltre a Giacomini anche il consocio e valorosissimo compagno di vittoria nel « double » Bernasconi, già campione europeo, si è mostrato degno del nome che porta e destinato a continuare le grandi gesta del padre, non sembra che vogatori laureatisi campioni del 1931 sulle acque del Lario, siano suscettibili di ulteriori, notevoli progressi.

Anzi c'è da temere che qualche fresco diplomato del titolo, debba, a malincuore e non molto tardi, affrontare gli attacchi che l'età e la carriera sportiva gli porteranno.

E non è del tutto improbabile che età e carriera debbano avere la meglio.



Campioni d'Italia: *in alto*, il « due con timoniere » della Bissolati di Cremona; *sotto*, il « double » della Lario (foto Mazzeletti).

Le forze della riserva potranno supplire degnamente e prontamente allo eventuale vuoto?

Questa è la domanda che si fa sentire impellente all'indomani dei Campionati 1931, qualora si consideri che sullo stesso percorso dell'Olmo, nel 1927, l'Italia afferrò clamorosamente il primato europeo, vincendo sei gare su sette, e qualora si voglia che questo primato all'Italia ritorni, perchè possa poi difenderlo con onore anche nel confronto mondiale di Los Angeles.

Molti equipaggi inoltre vogano con forza, ma non sempre di stile. Si dirà che per vincere basta arrivare primi. Ma si deve riconoscere che quando un equipaggio rema con stile trova mol-

to più facile la via del successo, offre minor fianco alle frecce avversarie ed alle tare dell'anzianità e trova meno difficile il superamento di una eventuale fase di decadenza di rendimento.

Perciò, concludiamo, ci è piaciuto molto l'« otto » del « Giovinezza », ci ha favorevolmente impressionato il « quattro » della « Libertas » e ci lascia buone speranze l'« otto » dell'« Italia ».

Il materiale c'è e non in misura ridotta.

Un buon squillo di tromba e il lavoro sarà non solo continuato, ma intensificato in tutti i cantieri.

Gli armi del Fascio Littorio sul tricolore devono essere ancora una volta

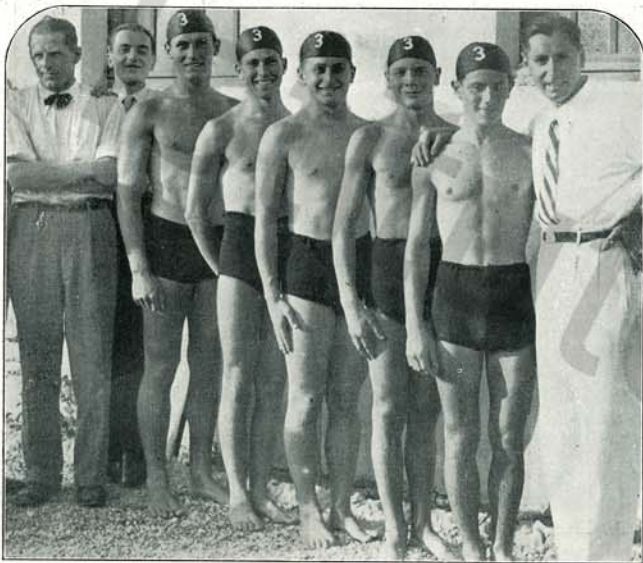
primi nel confronto con le rappresentanze remiere estere.

Tra pochi giorni, forse, se la più tenace volontà coadiuverà il valore tecnico dei nostri equipaggi, a Parigi il primato continentale sarà ancora nostro.

Ma vittoriosi o meno a Parigi, traguardo non definitivo dello sport remiero nazionale, non dobbiamo far dormire molte barche in cantiere. Fuori scafi e vogatori di tutte le società piccole e grandi.

Fuori, con fiducia e passione, sul mare, sui laghi e sui fiumi, perchè sorgano i campioni futuri, si migliorino quelli che lo diventeranno presto, si potenziino quelli che lo sono già.

CIRO PINTO



La squadra del Gruppo Sciesia, vincitrice della II Coppa Branca, coi direttori sportivi Paolo Masera (a sinistra) e Bianchi (a destra).

Il "palio" dei nuotatori milanesi

Dovendo indire fra i giovani della città una competizione natatoria che rassomigliasse alla leva atletica promossa dall'on. Turati, la Federazione Provinciale Fascista Milanese seppe indovinare una gara la cui formula non poteva andare più direttamente allo scopo.

Ossia fu indetto un Campionato di nuoto fra i Gruppi Rionali milanesi sulla distanza di m. 250 da compiersi in cinque frazioni a staffetta di 50 metri ognuna ed ad ogni Gruppo concorrente fu data facoltà di avvalersi dei giovani abitanti nel rispettivo rione di giurisdizione senza limiti d'età e senza rispetto di Partito.

Ossia chiunque, fascista o non fascista, ragazzo od uomo fatto, purché abitante nella zona affidata al Gruppo

Rionale, poteva essere ammesso nella squadra rappresentativa.

Unica limitazione quella che i concorrenti non fossero tesserati della Federazione del Nuoto.

E' chiaro l'esito che poté sortire da una simile iniziativa: i Gruppi Rionali pur di giungere a formare un bel quintetto si fecero iniziatori nel proprio rione di un'attiva opera di propaganda e tutta Milano conobbe la bella contesa.

Se la parola «propaganda» vien dal verbo «propagare» possiamo dire che niente di più indovinato poteva essere offerto alla gioventù per avvicinarla al bellissimo e sanissimo tra gli sport.

Lo scorso anno venticinque squadre, di cinque nuotatori ciascuna, si allinearono alla partenza per il primo

Campionato dei Gruppi Rionali milanesi — ossia centoventicinque nuotatori diedero l'adesione alla manifestazione.

Quest'anno furono soltanto diciassette le squadre concorrenti; ma quale progresso tecnico!

Se lo scorso anno al «Gruppo Sciesia» bastò effettuare una media di 35" per vincere, quest'anno lo stesso «Gruppo Sciesia» per ripetere la vittoria dovette portarsi ad una media di 32" per nuotatore. E questo è un tempo meraviglioso se si calcola il carattere della gara e la qualità dei gareggianti.

Dietro il «Gruppo Sciesia» ad una media di 35" il «Gruppo Oberdan», ed al terzo e quarto posto il «Gruppo Mussolini» ed il «Gruppo Cantore» ad una media di 35".

E' raro il caso di vedere concorrenti che bene o male non nuotassero il «crawl»: ecco l'effetto quindi della formula indovinatissima della manifestazione che alla massa dei neofiti del nuoto presentava un singolare incoraggiamento ad aderirvi per due sue qualità:

1) la distanza di 50 metri. E' questa una distanza classica in quanto ogni campione della velocità non disdegna mai di stabilire sui 50 metri il suo miglior tempo e di partecipare sui 50 metri a gare in linea. E' tuttavia anche una distanza facile; il nuotatore può accedervi con onore anche sprovvisto di preparazione. La brevità del percorso dà poi modo al concorrente di applicare con successo il «crawl» anche se al nuovo stile dedica da breve tempo il suo studio. Possiamo anzi dire che la brevità del percorso impone al concorrente l'uso del «crawl» che, se anche praticato rozzaemente, dà più profitto d'ogni altro stile.

2) la staffetta di cinque frazioni.

Questa levava il carattere d'individualità alla prova ossia diminuiva di quattro quinti quel leggero sgomento che tante volte tien lontano il debuttante dalla gara individuale. Se quindi ogni Gruppo ha potuto con maggior facilità riunire un adeguato numero di concorrenti, la formula della manifestazione li obbligava a partecipare con assieme di almeno cinque nuotatori.

Quest'anno il numero delle squadre partecipanti fu inferiore a quello dello scorso anno, in compenso l'iniziativa della Federazione Provinciale Fascista fu assai meglio intesa: ogni Gruppo Rionale bandì nella propria zona un campionato di nuoto sui 50 metri.

Nel rione di Porta Venezia l'«Oberdan» raccolse settantacinque concorrenti, dei quali i primi dieci arrivati furono ammessi a comporre la prima e la seconda squadra.

Sull'esempio del Gruppo Oberdan la «Mussolini», la «Sciesia», la «Cantore», per ricordare quei gruppi rionali che seppero organizzare in bacini regolari perfette riunioni, procedettero alla selezione delle proprie rappresentative.

Erano queste le propaggini del palio natatorio cittadino intitolato alla Coppa Branca: ad ogni modo, da un calcolo approssimativo, possiamo affermare che quasi quattrocento nuotatori risposero a questi campionati rionali.

La Coppa Branca è soltanto alla sua seconda edizione: e sin che essa rimarrà un'iniziativa fascista cittadina aumenterà d'interesse. Perché non immaginare (e tale sappiamo essere il sogno di chi l'ideò) che un giorno il palio natatorio cittadino raccolga le rappresentative rionali per una prova a stile libero di m. 50 x 10 o di m. 50 x 20? Potremmo dire allora Milano alla testa del nuoto nazionale.

Staffette di m. 50 x 10 se ne sono già svolte in Italia: la Canottieri Milano l'organizzò due anni fa in una riunione regionale ed allo scopo di impegnare tutti i suoi migliori elementi vi partecipò con due squadre. Staffette di m. 50 x 20 sono da anni disputate all'estero: a Magdeburgo, in Germania, questa prova rappresenta il più appassionante incontro fra le due più anziane società cittadine di nuoto ed iniziò ad essere svolta dall'immediato dopo-guerra.

A Parigi, in dicembre, nella migliore vasca coperta, una gara di metro 50 x 20 allineò due anni fa le squadre dei tre più forti clubs natatori cittadini.

Ed infine ricordiamo che a Budapest nel giorno di S. Stefano i sodalizi per la propaganda del nuoto s'incontrano annualmente in una staffetta gigante di m. 50 x 20, «la staffetta di S. Stefano» che costituisce l'argomento sportivo più importante della città.

Se quindi la «Coppa Branca» arriverà ad una tale misura, sempre escludendo i nuotatori federati e sempre mantenendosi per ovvi motivi all'infuori della Federazione del Nuoto in un pieno carattere di gara popolarissima, potremo dire Milano non soltanto alla testa del nuoto cittadino ma altresì all'avanguardia del nuoto europeo.

PAOLO MASERA



Un combattimento a nuoto nella Florida (1539). Questo cliché è stato tratto da una incisione dell'epoca.

Nuotatori americani d'altri tempi

Dalle narrazioni di celebri viaggiatori riportiamo brani informativi a quale perfezione fosse giunto il nuoto presso i popoli selvaggi americani.

Nella vita di Cristoforo Colombo, del rev. Lemoine, si legge che «...il 13 ottobre del 1492 una moltitudine di isolani, e tutti giovani, si aggiravano attorno alle navi, chi su canoè, ma la maggior parte nuotando come pesci, metodi mai visti fino allora».

In un altro capitolo narra che gli Spagnoli avendo fatto prigioniera alcune donne caraibi, dieci di queste, imbarcate sulla capitana, nella notte, calatesi in silenzio dai fianchi della nave si gettarono in mare «...nonostante l'agitazione delle onde e le lunghe miglia che le separavano dalla riva. Alcuni marinai di guardia, accortisi del fatto, gridarono l'allarme; furono tosto buttate in mare delle scialuppe ed a stento, vogando a tutta forza, giunsero ad arrestarne quattro che già toccavano il lido; le altre erano riuscite a salvarsi nei boschi».

Ed ancora parlando dell'arresto e della fuga del cacico Quibian dice: «Già annottava e le scialuppe che conducevano i prigionieri scendevano rapidissime a seconda della corrente del fiume, allorché Quibian cominciò a lamentarsi con gemiti prolungati che li legami gli cagionavano troppo dolore. La guardia mosse a compassione, vedendo che la barca era in mezzo al golfo, lo sciol-

se dal pancone, tenendo però l'estremità della corda in mano. Quibian, seguendo attentamente i moti del suo custode, colto l'istante nel quale costui guardava dall'altro lato, si gettò in acqua e disparve, sebbene avesse avute le mani e i piedi legati, ponendosi in salvo».

Amerigo Vespucci in una lettera diretta nel 1504 al Gonfalonieri di Firenze, Pier Soverini, descrivendo i costumi dei popoli americani dice: «...sono leggeri delle loro persone nello andare et nel correre una lega o due, che molte volte le vedemmo, et in questo levon vantaggio grandissimo da noi cristiani: nuotano fuori d'ogni credere, et migliori le donne che gli uomini, perchè li abbian drento et visti molte volte due leghe drento in mare senza appoggio alcuno andare nuotando». Fra gli indigeni d'America del 16.º secolo la palma dev'essere decretata agli abitanti della Florida. I Floridaiani erano avvezzi, così raccontano altri viaggiatori, ad insegnare a nuoto, a grandi distanze nel mare, i pesci che essi medesimi trasportavano, quando il carico non era troppo pesante.

Le donne del paese possedevano del pari una attitudine meravigliosa: esse attraversavano a nuoto i più larghi fiumi portando un fanciullo sulle spalle.

Ferdinando de Soto, capitano spagnolo, approdò alla Florida nel 1539, e vi commise gli stessi eccessi che fino allora avevano contrassegnato il passag-

gio degli Spagnoli sul continente americano. Gli Indiani si impiccavano per disperazione, piuttosto che cadere in mano degli stranieri e divenire loro schiavi. All'invasione della provincia di Vitachuco, il cacico omonimo che la governava, coi suoi Floridiani oppose agli invasori la più viva resistenza; sforzi che si compendiarono nel gesto glorioso di quei quattrocento guerrieri che viste le proprie schiere sgominate ed il capo prigioniero, si rifugiarono in uno stagno dove, all'assedio degli Spagnoli vigilanti dalle sponde, risposero dapprima consumando tutta la loro provvista di dardi, poi, malgrado decimati col non sortire malgrado le proposte di accomodamento del nemico.

All'indomani il giorno era già inoltrato quando ducento di quegli infaticabili Indiani si soimiserono. « Erano mezzo morti, racconta Garcilasso de la Vega, gonfi dell'acqua che avevano ingoiata e cadenti di fame, di sonno, di freddo e di fatica ». I rimanenti, non avendo più forze per sostenersi fecero lo stesso, eccettuati sette, più indomiti degli altri, i quali rimasero nell'acqua beffeggiando i vincitori che stavano sulla sponda e gridando loro che avrebbero ben potuto costringerli a perire di stento ma non ad arrendersi. Essi nuotavano così da trenta ore senza aver preso nutrimento di sorta!

Ferdinando de Soto allora ordinò a dodici dei suoi più robusti soldati di entrare nell'acqua e di costringere quei ribelli ad uscire. L'ordine fu eseguito. « Arrivati a terra, dice lo storico, essi facevano pietà. Giacevano sulla sabbia più morti che vivi, ed in uno stato quale si può immaginare di uomini che avevano combattuto per trenta ore consecutive nell'acqua e a nuoto ».

L'antichità romana, offerta come un modello alla gioventù delle scuole, non ci presenta nulla di più eroico.

Gli abitanti del sud dell'America non rimanevano indietro a quelli del nord. « Brasiliani e Peruviani erano talmente esercitati nel nuoto, che sarebbero rimasti, dice Lescarbot, otto giorni in mare, se la fame non li avesse tratti alla riva dopo un certo lasso di tempo. Essi avevano meno timore di morire di stanchezza che di essere divorati dai pescicani ».

Altrettanto può dirsi dei popoli dell'Oceania. I navigatori, che nel secolo decimo ottavo esploravano gli arcipelaghi dell'emisfero australe, dipingono gli indigeni di quella parte del mondo come eccellenti nuotatori.

Al tempo di Cook, gli isolani del mare del sud solevano bagnarsi tre volte

al giorno nell'acqua corrente, a qualunque distanza si trovassero dal mare o dai fiumi. L'incantevole descrizione fatta dal capitano inglese al suo arrivo nei paraggi di Taiti all'epoca del suo secondo viaggio intorno al globo, trova brani suggestivi ed interessanti nei riguardi dell'abilità natatoria degli indigeni « ... che alla vista delle nostre navi si affrettarono a staccare le loro piroghe ed a muovere remando incontro a noi, che ci godevamo a contemplarli... ».

In quella scena fantastica, in quelle acque allora tranquille, andavano a trastullarsi le giovani di Taiti, col seno ignudo ed i capelli sparsi: simili alle sirene, di cui possedevano invero le grazie e gli istinti. Esse nuotavano armoniosamente intorno ai bastimenti europei; s'erano tuffate nel mare per raccogliere alcune pallottole di vetro, che vi gettavano gli uomini dell'equipaggio. Sulle prime non fu questa l'intenzione dei marinai nel gettare quelle bagatelle; ma uno di essi, volendo regalare alcuni oggetti ad un fanciullo di sei anni, che trovavasi in una piroga, ed avendolo lasciato cadere nell'acqua, il ragazzo vi si lanciò dentro, e non fu contento finché, immergendosi fino al fondo, non li ebbe tutti riportati.

A tal vista gli ufficiali della squadra, per provare la singolare destrezza degli indigeni, gettarono loro nuovi oggetti. « Una moltitudine di uomini e di donne, dice Cook, ci divertì assai coi loro meravigliosi esercizi di agilità in seno alle onde; non solo essi ripescavano le pallottole di vetro, da noi disseminate sulla superficie dell'acqua, ma anche i grossi chiodi, che per il loro peso discendevano subito ad una grande profondità. Alcuni di essi rimanevano lungo tempo sott'acqua, e noi eravamo sorpresi della prontezza con cui s'immergevano. Vedendo la loro sveltezza, li guardavamo quasi come esseri anfibi ».

Codesti nuotatori del sud non si mostrano del resto più imbarazzanti quando, invece, di muoversi in un tranquillo cristallo d'acqua, si trovano in uno di quei rari punti dell'isola privi di scogliere, dove il mare ondo si scaglia con fracasso contro la costa.

Era questo uno spettacolo d'altro genere, a cui il navigatore inglese poté assistere nel suo primo viaggio, che data dal maggio del 1769. I marosi, sollevandosi ad altezza straordinaria, venivano ad infrangersi sulla costa; il capitano Cook non aveva mai vedute ondate così terribili: « sarebbe stato, egli

dice, impossibile alle nostre imbarcazioni di mantenersi su quel mare agitatissimo; e nondimeno vedevano una dozzina d'Indiani nuotare fra quei marosi per puro divertimento ».

« Un Europeo, foss'egli stato il più intrepido nuotatore, che si fosse allora gettato in mare, sarebbe perito inevitabilmente, o sommerso tra i flutti o infranto contro la riva; ma gli abitanti di Taiti sembravano nati in quel furioso elemento; quando vedevansi vicine quelle montagne d'acqua vi si immergevano, e ricomparivano tosto sull'altro versante con una agilità e sicurezza incredibili ».

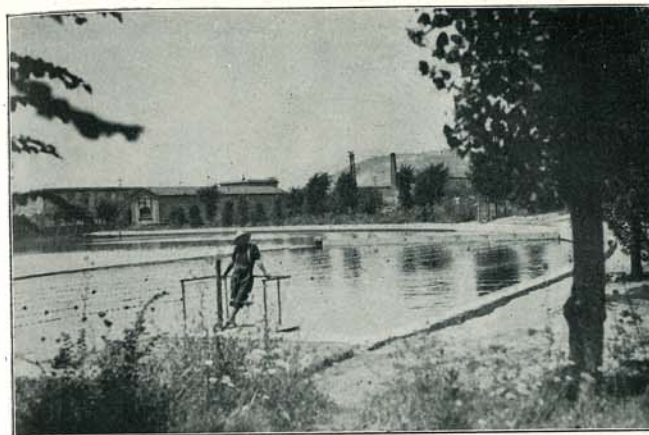
« Ciò che rese quello quello spettacolo ancora più sorprendente, aggiunse lo stesso narratore, si fu quando in mezzo al mare trovarono la poppa di una vecchia piroga; essi l'afferrarono e la spinsero dinanzi a loro, nuotando sino ad una immensa distanza. Due o tre di quegli Indiani vi si mettevano sopra e spingendone l'estremità quadrata contro le onde, erano cacciati verso la costa con una rapidità favolosa, e talvolta fino all'arena; ma d'ordinario, l'onda si spezzava sopra di essi, prima che fossero a metà cammino, ed allora vi si immergevano a ricomparire in un altro punto, tenendo sempre l'avanzo della piroga; ritornavano al largo e ricominciavano la stessa manovra, pressapoco come i nostri ragazzi che, nei giorni festivi, si arrampicano sulla collina di Greenwich, per avere il gusto di lasciarsi rotolare al basso. Noi restammo più di mezz'ora contemplando quella scena stupenda. Durante l'intervallo nessun nuotatore volle toccar terra; sembrava trovassero il più gran piacere in quel gioco... ».

Il qual gioco nient'altro era che un acquaplano primitivo: sport che ancora oggi appassiona i bagnanti delle spiagge americane e che viene praticato col solo aiuto di un'assicella lunga un paio di metri.

I documenti che abbiamo citati trovano un parallelo le voci fantastiche che correvano su certi popoli della Polinesia meridionale e coi racconti incredibili che ne facevano i navigatori.

E a queste leggende gli studiosi furono talvolta attratti a credere: se sfogliamo il Melzi leggiamo che nelle isole di Rennel o Salomone vivono e prosperano delle tribù denominate *Liscilochis* (mangiatori di pesci) dalle mani e piedi palmati, con la schiena protetta da una sporgenza muscolosa somigliante alle pinne dei pesci.

MAS



La prima piscina di nuoto nell'Italia meridionale è stata inaugurata agli stabilimenti Ilva a Bagnoli (foto Carbone e Danno).

NUOTO PARTENOPEO

Il massimo centro marinaro meridionale è in crisi: stagione infuata per il nuoto partenopeo. Non è bastato avere a disposizione un mare d'incanto, glauco e giocondo, festoso ed invitante per battere l'istesso ritmo di centri meno favoriti forse dalla natura, ma proprio per questo più attaccati al nuoto ed alle sue prove. Gli è che l'impianto del nuoto campano era restato quello del passato: mancanza d'ogni allestimento, veste modesta e sbarazzata, attività da « bohemiens » vera e propria, cullarsi placido su sporadici allori sempre più lontani e più scialbi.

Ai Mascoli, De Rosa, De Luca Carmine e Nicola, al duca Giovanni Marcesca di Serracapriola, gentiluomo ed atleta formidabile nel canottaggio come nel nuoto, così in calcio ed atletica, ai Bebbè Pellegrini, ai Laganà, si sono andati sostituendo nel tempo giovanissimi meno noti in altri campi di sport, più specializzati, per così dire, ma non per questo di classe superiore.

Materiale necessariamente greggio, fatto ancora di autodidatti purtroppo, di giovani che hanno rubato il mestiere agli anziani già in declino, anche essi per ragioni di tempo a corto di stile e dedicati particolarmente al giuoco della palla a nuoto.

La crisi è palese: i nuovi giocatori

pressochè isolati (le più vicine squadre d'una certa levatura risiedono in Emilia ed in Liguria, nelle Marche ed in Lombardia) senza avversari abituali e vicini con cui allenarsi e farsi forti, non riescono a tener le antiche posizioni di primo piano, anche per il notevole miglioramento e l'imponente sviluppo dello sport in Liguria in ispecie e Lombardia, nella Venezia Giulia, il paese del « crawl », ed in Toscana.

Nel nuoto i giovani esponenti dell'« Irno » di Salerno detengono con Aliberti il primato un po' su tutte le distanze, emulato dal solo Giuliani della « Partenope » nella velocità pura. Forse fra i giovanissimi, fra le reclute addirittura, v'è qualche elemento di sicuro avvenire: Cestari della « Canottieri Napoli » crawlista promettente nella velocità pura e Guglielmo Grimaldi, appena sedicenne si è rivelato simpaticamente nei 200-400 metri, mentre Gegè De Luca, figliuolo del cav. Martino, pioniere nella scherma ed autorevole dirigente della « Rari Nantes Partenope », si è imposto in Campania sulle medie e lunghe distanze e Sandro Anfossi, velocista già in gamba.

Questi elementi potranno rapidamente essere valorizzati oggi che la Campania ha il vanto di possedere... finalmente un campo chiuso, una piscina in cui addestrarsi alle virate, al passo ed

allo stile in corsa, grazie alla benemerita iniziativa della Canottieri Ilva.

Si deve la pregevolissima opera all'entusiasmo del dottor Carmine De Luca, l'olimpionico partenopeo, campione della vecchia guardia, ed alla passione del valoroso e sportivissimo direttore del cantiere bagnolese, il dinamico ingegnere Guido Ferretti, che ha autorizzati lavori di adattamento e li ha personalmente seguiti, fornendo con larghezza i mezzi necessari.

La piscina, adagiata in un angolo incantevole degli imponenti cantieri, è stata acquistata in una delle grandi vasche di raffreddamento, e finita con ogni cura a tenore dei regolamenti vigenti. Misura cioè m. 50 di lunghezza per m. 12 di larghezza con 6 corsie, abbondantemente segnalate. La profondità varia da un minimo di m. 2,50 ad un massimo di m. 2,70, la vasca si allarga al centro in maniera da potervi sistemare un perfetto campo di palla a nuoto. Un trampolino per tuffi da metri 1 e 3 è in costruzione, come una comoda ed ombrosa tribuna per il pubblico.

L'acqua della piscina proviene da una sorgente, che zampilla sotto la collina di Posillipo ed incanalata già dalla Società Ilva ad usi industriali (lavaggi, raffreddamento di macchinari, ecc.) viene portata in piscina mediante una potente elettropompa; l'acqua è corrente, ma il getto viene fermato durante le gare. La vasca contiene cinquemila metri cubi d'acqua e mediante l'elettropompa può essere vuotata del tutto in poco meno di sette ore. Inutile dire che all'esame chimico e batteriologico ripetutamente eseguito l'acqua è risultata purissima. La costruzione interamente in cemento comporta delle ampie pedane di partenze, alte m. 0,50 sul livello dell'acqua.

La piscina appartiene alla Sezione nuoto della Canottieri Ilva, ma vengono dati permessi di frequenza ai nuotatori della regione, onde permettere a questi ultimi di migliorare le loro performances. La bella opera è stata recentemente inaugurata con una simpaticissima manifestazione dopolavoristica sotto gli auspici del Dopolavoro Ilva.

In previsione degli allenamenti invernali si sta studiando la maniera più pratica e costante di utilizzare l'acqua calda corrente proveniente dai grandi condensatori in funzione, quindi senza alcuna forte spesa.

MARIO ARGENTO

Per le vostre vacanze!

Le "6 cilindri,, più moderne ed economiche:

FIAT 522 C
5 POSTI
FIAT 522 L
7 POSTI

freni idraulici - terza silenziosa - telaio abbassato
- potenza tassabile 27 cav. (effettiva 55 cav.)
- velocità oltre 100 Km. all'ora.



Nell'articolo sotto riportato si parla oggi di un libro d'ardimento: di un libro d'aviazione. Riproduciamo qui il Duce aviatore, cui si deve se la nostra Aeronautica è attualmente così potenziata e quotata. Gli è accanto l'Asso Arturo Ferrarin.

FASCISMO E AVIAZIONE

Pagina per pagina — scrive Attilio Longoni nella Prefazione al suo nuovo libro (*Fascismo e Aviazione*, Edizioni Azzurre, Milano, Lire 15) — è rievocata in questo lavoro la tragedia spirituale di tutti i veri aviatori italiani, da quando l'audacia indomabile di nostra gente conobbe le prime ebbrezze del volo, fisso al presente radioso, attraverso le ardite prove della guerra e della rivoluzione». Ecco, un'opera che a poco a poco si impadronisce di voi, vi fa vibrare tutte le facoltà dello spirito, vi fa scattare tutte le molle dell'operosità e del coraggio, vi accende nel cuore la febbre della battaglia e vi suscita nella mente mille disegni audaci.

Leggendo *Fascismo e Aviazione* si pensa e si applaude, senza dubbio, con vivo entusiasmo e con profonda riconoscenza agli ardimenti degli uomini; ma più ancora che agli uomini si benedice a un'augusta, immortale ispiratri-

ce: l'Italia. E si vorrebbe vederla, come una dea, simboleggiata in una statua smisurata e splendida, che avesse i piedi nelle viscere del globo e la testa più alta delle montagne, e dirle: — Gloria, a te, Madre! Noi ti consacriamo il vigore della gioventù, la tenacia dell'età virile, la saggezza della vecchiaia, e tu tempera i dolori, fortifica gli affetti, rasserena le anime, prodiga le sante alterezze, rendici degni di sempre più alte conquiste.

L'uomo è l'elemento transeunte; soltanto l'Idea rappresenta il fiume perenne che, dalla sorgente alla foce, travolge massi e ciottoli giù per le valli, gettandoli, prima o dopo, alle sponde e tramutandoli in limo, a seconda della particolare loro resistenza calcarea.

E', quindi, alla visione della legge primordiale che bisogna condurre i gregari... Ed è quello che fa il Longoni, quasi abolendo alla maniera latina la immagine per esaltare il fatto e sintetiz-

zando il pensiero sino allo schema essenziale...

Non v'è apostolato senza martirio, non v'è redenzione senza sofferenza... Ed ecco nel libro del Longoni, ricordati i pionieri eroici (Anzani, Calderara, Saggiotti, Vivaldi-Pasqua, Castellani, Cammarota) che «consacrarono, col sacrificio della loro vita, le vie del cielo alla gloria d'Italia»... Rievocare le gesta di questi nostri fratelli caduti per la grandezza della Patria significa, constatare la perpetuazione di una grande idea in una grande azione, ammirare la promessa mantenuta, il patto sancito con il sacrificio, la fede intrisa e santificata nel più rosso sangue...

Venne finalmente il giorno in cui il sogno poté accostarsi alla realtà luminosa e il grande sole diradò e mise in fuga le nebbie tarde e gelide, i nemici insidiosi dell'attesa lunga, e finalmente da ogni cuore rispose il battito che prima fraternamente pochi cuori l'un l'altro sentivano, da ogni pensiero si ripercosse il pensiero che pareva solo e non compreso, da ogni bocca si levò il grido incitante delle poche schiere che ne avevano fatto il loro canto perenne...

Oh, giorni della guerra quando la «milizia celeste accompagnò la milizia terrestre verso il sacrificio sublime, quasi in comunione di patria dilatata nello spazio libero! Il grido dell'assalto irruppe da tutti i petti gonfi d'un subitaneo coraggio, raggiunte e superò il rombo delle ali latine... fu una insolita ebbrezza di vittoria...».

Pagine mirabili, queste, del Longoni, in cui balenano visioni corrusche di gloria e che ci narrano l'uomo che si muta in eroe, l'eroe nel suo divenire, nelle ore che preparano i suoi momenti sublimi, nelle necessità, nei contrasti, nelle stesse materiali contingenze onde si crea quel che il mondo chiamerà portento.

Da Baracca a D'Annunzio, a Salomone, da Natale Palli a Lisa, a Locatelli, a Ruffo di Calabria, a Barcchi-

ni, a De Pinedo, a Maddalena, a Ferrarin, a Balbo: quanti nomi sfolgoranti di luce immortale, e d'eroismo degno d'epopea!

Talvolta, pensando all'innumere famiglia degli scomparsi, ci assalgono visioni terrifiche, strappandoci un lamento e un grido. Ma anche ci raffreniamo e riflettiamo. Che è questo superbo pensiero umano? Un fanciullo curioso, che vaga lungo la spiaggia d'un oceano di occulte verità. Egli raccatta qualche conchiglia, la accosta all'orecchio, ascolta l'eco delle onde che mormora nelle sue spire; ma l'oceano si stende sempre dinanzi a lui, interminato, inesplorato. Che cosa sappiamo noi delle leggi recondite che governano il mondo morale e sociale? Nulla di sicuro. Ma qualche lampo ci avverte che sono leggi spietate e provvede a un tempo. Ogni cosa bella, ogni cosa grande, è battezzata dal dolore e dallo sforzo.

Le virtù dei caduti devono rivivere in noi. L'ala d'Italia deve essere la nostra fede.

Frequenti e molto opportuni sono gli accenni del Longoni alle condizioni della nostra aviazione nell'immediato dopoguerra.

« Con colpevole leggerezza venne distrutto l'ingente patrimonio di uomini e di macchine, dalla guerra restituiti, dimenticando i benefici durante questa ricevuti e non intravedendo quelli che, in opere di pace, avrebbero continuato a portare, si stroncò l'aviazione nel suo assestamento e, ciechi agli insegnamenti che venivano d'oltre confine, si soffocò il suo indispensabile sviluppo ».

Contro la degenerazione politica e istituzionale, che arrivò sino al punto di vietare ad Arturo Ferrarin di far dono al museo di Tokio della « vecchia carcassa » del velivolo che aveva compiuto il noto glorioso raid, insorse il Fascismo, e la guardia della Nazione si ricompose. Contro le devastazioni degli

eresiarchi, si iniziò la ricostruzione dei miti. La volontà di schiantare, l'incubo armò i restauratori. L'energia riprese il suo fascino, la volontà il suo culto e i forti furono richiamati a risolvere i più angosciosi enigmi.

Santa è la violenza nelle parole come santa è negli atti quando il bisogno lo richiede. Senza violenza — cioè senza franchezza, senza energia — non si sarebbe mai fatto nulla al mondo. Violento fu Cristo come Cesare; violenta la Riforma, violenta la Rivoluzione *in verbis et in actis*. Senza il coraggio e la sincerità il mondo tornerebbe ad essere ogni poco una palude di sonnacchiosi batraci.

Non sempre la violenza riesce a creare o a distruggere, ma tutte le volte che qualcosa vien creato o distrutto c'è di mezzo la violenza — dalla becerata fino al sangue. Senza i teppisti del 1789 saremmo ancora all'*ancien regime* e senza la violenza dei primi fascisti non avremmo potuto trasformare la vita della nazione e del popolo... Grazie al Duce e al fascismo l'Italia risfolgora ora di una giovinezza ansiosa di rinnovamento. Scoprire quanto di sacro e di eterno è in essa, e liberarlo alla luce, invece di soffocarne il ritmo vitale con le costruzioncelle ridevoli dell'intelletto astratto: ecco il compito del filosofo nuovo.

La forza della nazione italiana è oggi un fatto reale, un elemento di cui ogni altro popolo deve tener conto; essa è un fattore mondiale. Impressionati, gli stranieri che si avviano in Italia, sia sui magnifici transatlantici che recano la nostra bandiera per gli oceani, sia sui treni in arrivo alle stazioni con puntualità di minuto, devono constatare il mutamento: ordine, ove era prima il disordine, lavoro, ove erano disoccupazione e miseria; volontà tenace di costruire, ove prima prevaleva spirito demolitore; coscienza del proprio diritto, e di una dignità nazionale

elevata, ove prima erano disorientamento e umile angoscia...

Ed ecco le belle imprese — le grandi crociere aeree, la trasvolata atlantica — che celebrano la nostra forza fattiva, la nostra forza radiosa, che l'armonia dell'ordine inquadra, che lo spirito illumina internamente, e che è rivolta a illuminare il mondo, non già a sconvolgerlo.

« L'utopia (pacifismo umanitario e democratico) è un concetto astratto — fu giustamente detto — che cerca di appoggiarsi paurosamente alla terra; la realtà (che non crede alla pace perpetua e vuol difendersi a tempo) è una forza che chiede delle ali, molte ali, solide e ardimentose ».

La volontà di tutto un popolo esalta oggi l'Italia al dominio del cielo.

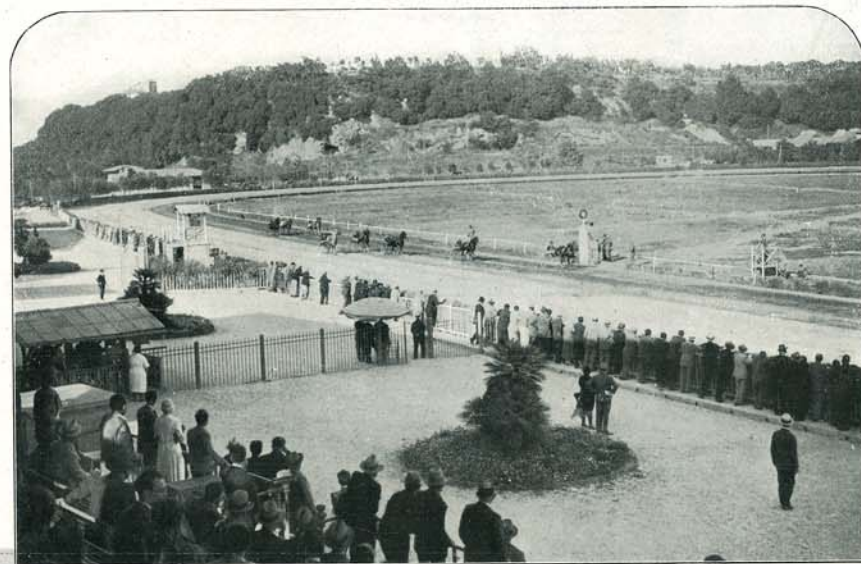
« Riandando colla mente agli anni torbidi della negazione, e considerando quanto si è fatto — scrive il Longoni — non si può a meno di sentirsi pienamente riconoscenti verso il Regime che ha avuto la forza e soprattutto la volontà di realizzare ciò che a molti sembrava follia ».

Non è facile il raccontare brevemente le imprese desunte nel libro del Longoni; o, quanto meno, non è impresa agevole a compiersi nel non largo spazio di cui dispone una di queste mie cronache il raccontarle non indegnamente. In ogni modo, il lettore avrà facilmente compreso ciò che l'opera è e vuol essere e intende significare.

Attilio Longoni — camicia nera della primissima ora, combattente e aviatore valoroso — è veramente un grande giornalista. Chiamato a questo nostro sacerdozio e a questa nostra milizia da quelle voci del destino alle quali non si resiste, si è dato tutto alla stampa col fervore della fede, con lo spirito del sacrificio, con l'ardore dell'apostolato.

Fascismo e Aviazione non è solo un ottimo libro, ma una buona azione patriottica.

PIRRO ROST



Un pomeriggio di corse al trotto durante la riunione estiva a Villa Glori

(foto Del Papa)

Sport senza vacanze

Per i cavalli da corsa le vacanze estive sono un privilegio riservato ai migliori: i « brocchi », o per lo meno i tipi secondari, non prendono le ferie mai, mentre solo gli eletti, quelli che son stimati tali, godono di un mese o due di riposo, dal luglio all'agosto. Insomma nel mondo equino accade quanto avviene nella nostra società: soltanto i protetti dalla fortuna interrompono le loro fatiche diurne, la massa grigia invece prosegue serenamente il proprio lavoro, e tutt'al più ha le provvidenziali ed agognate vacanze in limite ben ristretto: una settimana o poco più.

Così la giostra continua, mutando soltanto ambiente: dagli spaziosi ippodromi cittadini, da Milano, Roma, Torino e Firenze le scuderie piccine se ne vanno verso le piste minuscole di Varese e di Livorno, alle colline fresche e al mare ristoratore. In tal modo le cronache nostre cambiano un po' gli obbiettivi e il panorama ma proseguono egualmente a registrare le vicende minori che non mancano di tener desta la passione degli uni e attivi gli interessi degli

altri. Per ciò anche noi chiosatori non abbiamo tregua alcuna, e di fronte a tale continuità ininterrotta dello sport ippico, se egoisticamente avremmo diritto a qualche lamentela, tuttavia siamo costretti a riconoscerne la potenza che reclama e permette di non sospendere mai le belle manifestazioni d'eleganza e di svago, che alla loro volta sostengono un alto interesse di lavoro e d'attività per migliaia di persone che dall'ippica ritraggono la ragion prima della loro esistenza.

Ad ogni modo, per adesso non discorreremo più dei pezzi grossi: Salpiglossis, Alena, Sans Crainte, Sans Blague, Nogara, ed altri... eroi dell'annata non vanno né in campagna né alle marine: rimangono agli ozi dei loro centri. Quindi anche la vieta discussione sul valore di questa generazione si tace con la loro assenza, e questa, dunque, è la sola vacanza comune ai purosangue e agli scrittori. Del resto, i paria delle piste non attraggono, né gli incensi, né le critiche spietate dei partigiani e dei denigratori. Ecco almeno una pausa effettiva. Godiamocela.

Nel frattempo, vediamo come i tenaci giocatori, coloro che meritano il rispetto di tutti noi perchè senza di loro le corse in Italia sarebbero un mito, hanno lo sfogo alla loro passione nelle serate di trotto all'ippodromo di San Siro, ove dallo scorso anno si sono introdotte magnificamente



Le LL. AA. RR. i Principi di Piemonte premiano i vincitori del Concorso ippico torinese al campo Fiat (foto Ottolenghi)

le riunioni notturne con impianti perfetti e tali da rendere facilissime le corse sotto i riflessi bianchi delle colossali lampade elettriche. Il suffragio di pubblico sempre notevole dimostra meglio d'ogni narrazione quanto sieno graditi costesti spettacoli al fresco delle ombre della notte. Qui, forse, il cavallo passa in iscorcio, pur dominando nello sfondo e nel pretesto, nel giuoco e nei premi, e accentua un certo predominio dopo l'attrattiva simpatica e gradevole sempre del ritrovo, ch'è davvero pieno di suggestione. I mezzo sangue, attaccati ai leggerissimi « sulkies », volano sull'anello del terreno battuto, avvolto da un doppio cerchio di lampade alte che rendono chiara e luminosa la visibilità, mentre gli spettatori al momento della corsa se ne stanno avvolti da una zona di penombra; e così lo spettacolo risalta in pieno come se si svolgesse su di uno schermo di palcoscenico.

Questa perfezione di mezzi moderni è quella che ha reso possibili e gradite le corse notturne, tanto che la freschezza dei recinti, le comodità delle tribune, del « parterre », i tavolini con le luci colorate, le signore e signorine in leggeri abiti sfumati dalle lunghe sottane, i picchetti rumorosi degli allibratori insaziati ed insaziabili, i corridoi interni del muto ed assorbente totalizzatore, formano insieme quel complesso di pretesti per trascorrere lietamente una serata fuor dell'usato. Gli altri, i purosangue aristocratici, son lontani; ebbene, al trotto si fa proprio a meno di loro surrogandone il fascino particolare con una tinta di mondanità speciale che non permette più a pochi parrucconi di qualificare con punta di dileggio come « borghese » questo ramo dell'ippica, che rivela adesso le sue grandi applicazioni e la sua potente ragion di vita. Anche il trotto dunque, è una molla di attività ed una produzione di sano lavoro. Quindi la trovata di far correre d'estate alla sera merita il successo avuto con questa prima applicazione in Italia.

Durante questo periodo più che mai siamo indotti a riconoscere l'utilità delle corse, tanto avversate dai mo-

ralisti del passato che sprecarono il loro fiato nel predicare al vento i danni delle scommesse: come se nel mondo intero il gioco non fosse inestirpabile in ogni tempo ed in ogni paese. Il male, insito nella natura umana, ha resistito imperterrito a tutti i filosofi e a tutti i provvedimenti draconiani coi quali invano si tentò di vietarlo. E siccome le mille volte fu detto a chiare parole la necessità imprescindibile di questo vizio in fatto di sport ippici, così vorrei che alfine i vecchi barbogi ormai mettersero il loro animo in pace e lasciassero correre l'acqua per la china naturale: il mondo non lo si cangia.

La disgressione m'è venuta spontanea nei pensieri estivi rivolti alle vicende speciali di stagione, ma non mi ci addento perché il tema porterebbe lontano quando sfiorasse la crisi generale che si riflette, naturalmente, in modo grave anche, sul nostro sport. Auguriamoci soltanto che la forza di reazione di cui dà superba prova la nuova Italia, possa far superare presto il momento difficile attraversato dalle società, dai

proprietari, dagli allevatori e da quanti intorno alle corse vivono per vocazione oppure per necessità professionale.

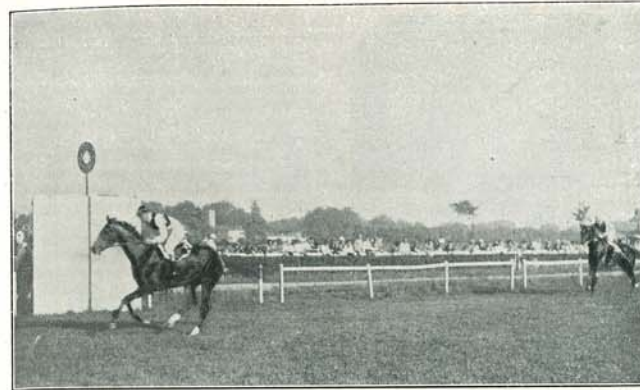
Ritornando alle serate di San Siro, non vi parlerò troppo né di Hazleton, partito per Copenaghen in cerca d'una sua ennesima vittoria internazionale, né di Guy Fletcher che il Comm. Riva volle importare appunto per dare un degno rivale al celebre soggetto del Palazzoli. Quel dualismo affacciatosi in una lotta memoranda nello scorso mese, risoltosi in clamoroso vantaggio del grande campione tanto popolare, non è finito: ha lasciato una partita aperta che sarà combattuta più in là per la gioia di tutti gli sportivi.

Ma dovrete ascoltare i « tifosi » del trotto discutere su codesto antagonismo in vari dialetti delle regioni ove il mezzo sangue regna sovrano: è uno spasso dilettevole quant'altri mai. Sovra tutti i bolognesi, gli emiliani in genere, i romagnoli ed i veneti poi, insieme ai milanesi in tono minore (questi si scaldano un po' meno) non si danno tregua là nelle « notturne », e mentre Ossani, Branchini, Fabbrucci, con Rossi, Santi, Barbetta ed altri ad ogni corsa danno bella mostra delle loro finanze di guida che nulla hanno da apprendere dai Finn e dai Dieffenbacher, venuti dall'estero, e ormai italianizzati per lunga consuetudine, le discussioni si protraggono all'infinito lasciando nei due partiti le medesime radicate convinzioni di prima. Solo il tempo li metterà d'accordo.

Passano intanto le serate liete di San Siro che ci fanno dimenticare le vacanze degli altri e già ci orientiamo alle giostre delle fiorite e minuscole « Bettole », ove i villeggianti varesini attendono i giovedì e le domeniche di corse al galoppo che sempre portano là la folla di fedeli immancabili accorrenti dalla città. Sono queste le gaie adunate di stagione che mantengono bene il collegamento tra le ricche riunioni del massimo ippodromo, frammiste a quelle del trotto.

Discorrere di ferie sarebbe come parlar di sogni.

MANFREDI OLIVA



L'arrivo di Nogara nel Premio Mirabello all'ippodromo di Monza (foto Bellina)

CRONACHE DI GALOPPO

Sulle piste dei nostri ippodromi si corre dal principio dell'anno ed è giusto quindi che dopo tanti mesi di attività si possa sentire, a luglio avanzato, la necessità di un po' di tregua per i cavalli che son stati bravamente sulla breccia da Tor di Quinto a Mirafiori, da San Siro alle Cascine, alle Capannelle e negli altri ippodromi minori.

Il luglio è già per l'ippica un mese di attività ridotta ma lo sport può vivere ancora decorosamente sulla pista di San Siro dove si conclude la poderosa stagione milanese prima delle vacanze di Mirabello dove il galoppo prende il suo congedo definitivo per l'estate.

Ma mentre da una parte si chiudono i battenti, dall'altra si continua con ritmo ininterrotto: i mezzo sangue non hanno i privilegi del puro sangue e dopo aver percorso in lungo e in largo mezza penisola trotta ancora infaticabilmente sulla pista di San Siro a dare una prova più che esauriente della loro resistenza. Meno male che il pubblico ed i cavalli in questo scorcio di stagione trotistica possono godersi il fresco della sera, altrimenti non sapremmo sempre in molti ai convegni milanesi e se i cavalli potrebbero continuare con tanta disinvoltura a correre ed a ricorrere.

Una rassegna degli eventi principali del mese può quindi essere fatta abbastanza rapidamente.

A San Siro abbiamo avuto come prove principali dei buoni handicaps ma in più di una occasione abbiamo visto sortire ancora dei buoni soggetti, i più risparmiati o quelli che potevano senza troppo pregiudizio impinguare la cassa della scuderia di qualche altro biglietto da mille. Dei grandi handicaps il più importante è stato il Premio Domodossola che ha dato finalmente modo ad Ageratum di affermare quella qualità che era nelle speranze del suo allenatore, nella fiducia di qualche competente, ma che mai aveva avuto modo di venire alla luce. Di Ageratum si parlava molto be-

ne fino dal « Derby », ma le corse del figlio di Sardanapale erano state tutte delusioni: solo in fine vincendo in un « canter » il « Domodossola » si è riaperta per il cavallo di Tommy Never la strada alle maggiori affermazioni che potrebbero anche venire in autunno se nulla avverserà la preparazione di questo tre anni che ha l'inconveniente di essere troppo robusto, il che pregiudica la sua preparazione.

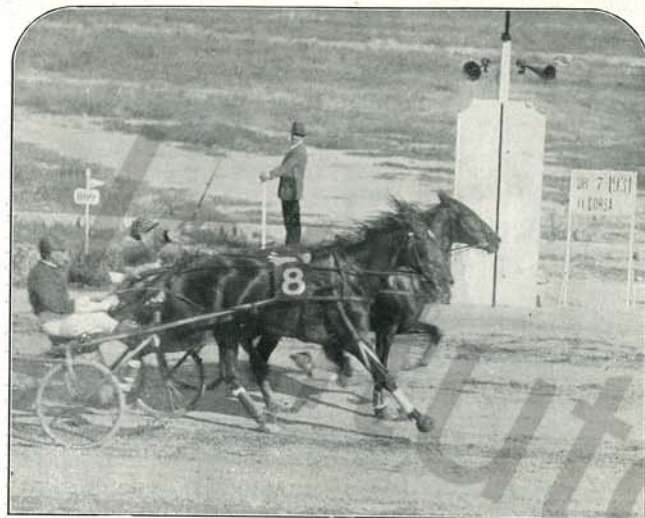
Le prove che sono state seguite con maggior interesse sono quelle dei puledri di due anni che son sortiti in buon numero senza però lasciarci l'impressione di aver ammirato un gran cavallo. Tra tutti i puledri che abbiamo visto a San Siro i due migliori sono stati Adera e Jacopa del Sellaio. La prima, che nel Premio Bimbi aveva fatto una bellissima corsa ed aveva dominato come un soggetto di qualità superiore, si è ripresentata nel Premio Duomo per finire all'ultimo posto dietro Jacopa del Sellaio e Fenolo. Si è detto che la cavalla di Tommy Never era stata portata in corsa in condizioni precarie dopo essere stata messa già a riposo, ma ad ogni modo la sua sconfitta è stata troppo piena per non farci dubitare di esserci illusi sul suo valore. Si ripete in senso inverso per Adera quello che è successo di Jacopa del Sellaio che attendevamo alla prima prova con la sicurezza di veder un buon cavallo e che invece debuttò malamente e solo alla seconda comparsa rivelò di esser degna della stima che godeva nella sua scuderia. Cominciare bene e finire male o cominciare male e finire bene agli effetti della valutazione ha una sensibile differenza ma sia per la due anni di Tesio che per quella di Tommy Never bisognerà attendere l'autunno prima di sapere quello che realmente valgono e noi ci auguriamo che queste due femmine, che son per ora di parecchi chilogrammi al di sopra dei maschi, debbano trovare più di un avversario che le superi. Tra gli altri puledri nati nel 1929 che abbiamo visto sortire, oltre a Fenolo, che può esser preso

in considerazione per la sua regolarità, ricordiamo Fila Via, del Signor Sambruna, Andora, del Nob. De Montel e Rumex, di Tommy Never, che sono stati i vincitori delle corse di maggior rilievo.

Di notevole nelle ultime giornate di San Siro c'è stato anche un certo ritorno di forma dei cavalli della Razza del Soldo che hanno trionfato in parecchie prove e tra i vincitori ricordiamo specialmente Delta, che è uno dei più discussi cavalli di tre anni e che ha finito la stagione riportando il Premio Baradello di strettissima misura contro Galeata e Veimar. Delta rivedeva un chilo alla cavalla di De Montel e riceveva due chili dal tre anni del Conte L. Visconti, la corsa quindi è brillante in confronto di una ma non dice molto in confronto dell'altro, che però, ricordiamo, è stato un cavallo più che discreto. I colori dei Fratelli Crespi hanno brillato anche con Vimarino nel Premio Oleggio, una corsa mista di poca importanza, che interessava solo per il fatto che Vimarino vi affrontava per la prima volta la lunga distanza, ma anche i 3000 metri del Premio Oleggio non sono sembrati troppi per un cavallo che aveva iniziato la stagione vincendo molto bene sul miglio del Premio di Apertura e che si poteva ritenere un buon « miler ». Questa vittoria ha servito a riprovare la tenuta dei figli di Marcus e veramente bisogna pensare che il fondo Vimarino lo abbia ereditato dal padre perché la madre, Vinvela, non aveva dato sin qui dei buoni velocisti il migliore dei quali è stato Clonath. Dietro il vincitore, nel Premio Oleggio, non si piazzava Ilario che oltre all'attenuante di correre in condizioni di peso assai gravose, aveva quella di essere stato impiegato senza risparmio alcuno in una stagione che meritava di essere conclusa in modo più brillante per il figlio di Androclus che si era piazzato nel Premio Ambrosiano e nel Premio d'Italia ed aveva vinto il Premio Calvalchina.

Una puledra che non ha avuto fortuna è stata Galeata che abbiamo vista battuta da Delta nel Premio Baradello; la prima classificata dell'Optional ha finito a vincere solo un paio di corsette in tutto l'anno e rimane sempre meglio provato quello che si era scritto e detto sul suo conto e cioè che il suo strabiliante successo nel Premio Chiusura davanti a Alena e a Salpiglossis era stato il frutto di una preparazione intelligente per battere degli avversari già affaticati.

Passando da San Siro a Mirabello abbiamo visto qualche cosa di interessante; nella prima giornata di quella riunione si è disputato il Premio Mirabello, ridotto a Lire 30.000, nel quale si presentava Nogara contro Ageratum, Veimar e qualche altro discreto tre anni. La cavalla di Tesio ha dominato con una disinvoltura impressionante rendendo del peso a tutti gli avversari e coprendo i 1800 metri in 1'49", tempo non ufficiale ma che anche valutato con larghezza rimane eccellente. Sulle distanze medie Nogara non troverà facilmente avversari e veramente bisogna riconoscere che Tesio ancora una volta ha saputo insegnare qualche cosa ai suoi colleghi rinunciando ad affrontare le grandi corse con una cavalla di grandissima qualità per tenerla su distanze che più si adattavano ai suoi mezzi e sulle quali ha saputo guadagnarsi largamente la biada.



Vittorioso arrivo di Ninfea, guidata da Nello Branchini, in una corsa a Villa Glori (foto Del Papa)

CRONACHE DI TROTTO

Mentre declinava la stagione del galoppo, a Milano è entrata nel suo pieno quella di trotto che ha avuto quest'anno uno sviluppo maggiore dopo il successo delle corse notturne che si era registrato l'anno scorso. E' stato aumentato il numero delle giornate di corse, sono stati aumentati i premi così da assicurare alla riunione di San Siro la più larga partecipazione delle scuderie nazionali. Molti buoni cavalli abbiamo visto in pista nelle serate scorse, ma il grande avvenimento, che avrebbe potuto figurare come numero di centro in una grande riunione americana ci era riservato nel Premio d'Estate con l'incontro tra Hazleton, il « crack » del signor Palazzoli consacrato oramai alla fama da una serie di spettacolose vittorie su tutto il continente, e Guy Fletcher, il prodigioso trottatore americano che la Scuderia Riva aveva importato per aver un campione più valido di Plucky da opporre ad Hazleton. La partita tra i due ha eccitato talmente la curiosità del pubblico che per la serata del Premio d'Estate si è battuto a San Siro ogni record di concorso dando la più bella conferma al fascino delle corse al trotto quando sono disputate da grandi campioni. Gli spettatori hanno avuto degli entusiasmi per Hazleton e per Guy Fletcher che non hanno riscontrato nelle cronache del mezzo sangue come non ha alcun riscontro un evento di tale importanza. Quando abbiamo avuto in Italia Hazleton siamo andati orgogliosi di aver da noi il miglior cavallo che mai avesse calcato piste europee, ora alla nuova conferma di possedere un campione eccezionale aggiungiamo la soddisfazione di aver un altro cavallo che non è lon-

tano dall'equivalerlo e col quale tutti i « cracks » francesi e germanici dovrebbero fare i conti in assenza di Hazleton. Per ora la dimostrazione della superiorità del cavallo di Palazzoli su quello di Riva c'è stata e abbastanza netta.

La corsa del Premio d'Estate non è stata regolarissima per Guy Fletcher, che è partito male, ma ha lasciato a tutti l'impressione che aveva vinto il più forte. Solo pensando che Guy Fletcher non aveva avuto ancora modo di acclimatarsi e che quella era la prima corsa che disputava su una pista europea, si era indotti ad accogliere con qualche riserva la sua sconfitta, onorevolissima d'altra parte perchè subita con un avversario che nessuno è mai riuscito a battere in Europa e che anche in America conosceva ben pochi rivali. Il tempo segnato dal vincitore Hazleton è stato di 1'19" e 6/10 al chilometro: sono stati battuti sulla distanza di 2060 metri il « record » della pista per ogni distanza, il « record » nazionale pure per ogni distanza e si è eguagliato il « record » europeo che era stato segnato da Walter Dear in Germania sulla pista Berlino-Rulheben.

Un avvenimento del genere basta per illustrare una riunione ma altre belle partite interessanti abbiamo visto disputare sulla nostra pista. Guy Fletcher è riapparso in pubblico nel Premio del Sempione ed ha rinnovato l'ottima impressione fattaci al debutto pur senza poterci dare una nuova esatta misura delle sue possibilità per la mancanza di avversari che potessero appena impegnarlo. Tra i tre anni i migliori che abbiamo visto sono stati Lucia Mondella e Miliardo; la prima ha vinto il Premio Bena-

co battendo il cavallo della Scuderia Roma senza segnare un gran tempo, ma la prova dei suoi meriti dovevamo averla in occasione di una piccola corsa nella quale Lucia Mondella, rendendo 80 metri al vincitore che trottava in meno di 1'29", segnava il suo record con un bellissimo 1'25"7/10. La Scuderia Riva, che si mantiene sempre in una ammirabile efficienza trionfa anche nel Premio del Littorio per gli internazionali, con Plucky che poteva rendere 40 metri a Lucullus sui 3000 metri segnando un ragguaglio di 1'23" e 3/10 al chilometro. I migliori quattro anni si sono misurati sui 2500 metri del Premio Brianza nel quale trovava una meritissima ricompensa Peter Bell, che è indubbiamente il più qualitativo rappresentante della sua generazione e che con un impegno più ponderato avrebbe potuto dare maggiori soddisfazioni al suo proprietario che qualche volta per eccesso di fiducia si espone a delle sconfitte che il pubblico non può commentare favorevolmente.

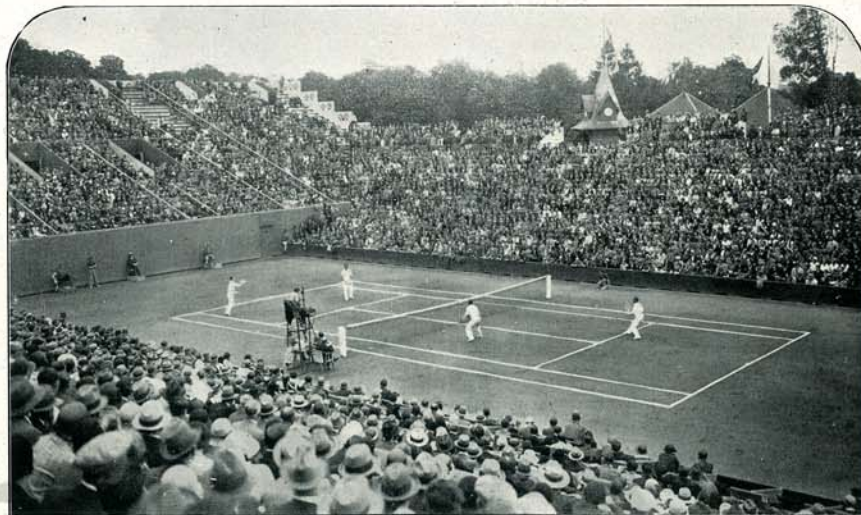
A Villa Glori, dove nonostante la concorrenza di San Siro continua con ottimo successo quella riunione di trotto, si è avuto il « great event » con il Premio Zootecnica, una corsa per i cavalli di ogni paese dotata di 50 mila lire di premi. Contro la più selezionata rappresentanza delle scuderie romane la Scuderia Riva aveva mandato a Roma Plucky e questo non ha avuto difficoltà ad imporsi pur dovendo rendere dei metri a tutti gli avversari. La corsa vinta in 1'22" e 3/10 sui 2950 metri rimarrà tuttavia come una delle migliori disputate da Plucky nell'annata.

Attività ippica internazionale

Hazleton, il « crack » dei nostri trottatori, ha subito la sua prima sconfitta europea pochi giorni or sono a Copenaghen. Sconfitta onorevolissima, però, ad opera del quotato Walter Dear che ha segnato sulle due prove del Gran Premio 1'18" 9/10 e 1'19" 7/10 contro gli 1'19" 1/10 e 1'19" e 8 decimi di Hazleton. Ma su questo ritorneremo un'altra volta.

 Nel campo del galoppo si annuncia una possibile partecipazione dei nostri cavalli al Premio dell'Arco del Trionfo a Parigi per il quale sono stati iscritti Filarete, San Crainte, Sans Blague e Salpiglossis. Quella che sembra sicura è la presenza del 4 anni del conte di Passalacqua che lo scorso anno si piazzò terzo e che ritenterà l'impresa iniziando subito la sua preparazione in Francia. Non si sa ancora se i tre anni della Razza del Soldo e di Tommy Never adempiranno il loro ingaggio; il Premio dell'Arco di Trionfo si corre in ottobre e c'è tempo per prendere una decisione in merito, ma sin d'ora le possibilità dei nostri cavalli non ci sembrano molte. Abbiamo visto Guernanville dominare i nostri tre anni nel Gran Premio di Milano abbiamo visto Guernanville battuto a Berlino e sappiamo che la generazione francese dei tre anni conta su un grande campione: Barneveldt. Sulla pista di Longchamp la vita non sarà punto facile ed il nostro allevamento ha fatto anche troppo nelle ultime due edizioni della corsa nelle quali abbiamo visto vincere Ortello e piazzarsi Filarete. La bella serie potrebbe anche continuare ma mai come questa volta l'impresa ci sembra arrischiata.

TENNIS



Visuale generale del campo parigino Roland Garros durante il match di doppio per la finale della Coppa Davis. A sinistra della rete sono i Francesi vincitori Brugnon e Cochet, a destra gli Inglesi Hughes e Kingsley.

La Coppa inamovibile

Con i suoi ultimi atti la Coppa Davis ha costituito il piatto forte degli avvenimenti tennistici del mese di luglio ed una volta ancora essa ha consacrato la superiorità del tennis francese su tutte le altre nazioni del mondo attraverso le sue emozionanti vicende.

Grandiosa manifestazione, che non ha paragoni, come movimento di squadre in nessun altro ramo di sport, questa suggestiva Coppa Davis con il suo svolgimento ha chiuso degnamente la prima metà della stagione tennistica, dopo quattro mesi di lotte tra le squadre rappresentative d'ogni nazione del mondo. Come già da quattro anni a questa parte, la vittoria finale è spettata alla Francia che, come detentrici, non ha ogni anno che da disputare la finalissima in attesa che una lunga serie di eliminatorie

le designi l'avversaria più degna. Quest'anno gli Stati Uniti, ai quali si accordavano delle buone chances di strappare addirittura il prezioso trofeo ai detentori, non sono stati i protagonisti della finale: al loro posto hanno giocato gli Inglesi, inattesi, ma non perciò indegni, vincitori della finale « interzone ».

Grazie alle rispettive affermazioni sul Giappone e sulla Danimarca, da una parte l'Inghilterra, dall'altra la Cecoslovacchia si qualificavano per la finale della zona europea che si svolgeva a Praga ai primi di luglio: l'Inghilterra si presentava con uno stato di servizio formidabile avendo ottenuto quattro consecutive vittorie per cinque a zero sul Principato di Monaco, sul Belgio, sul Sud Africa e sul Giappone; la Cecoslovacchia rimaneva sul netto successo sulla squadra italiana e sulla precedente vittoria di stretta misura sulla squadra spagnuola, ma godendo il vantaggio del campo le si potevano ac-

cordare delle probabilità anche se i rappresentanti inglesi erano reduci dalle buone prove fornite a Wimbledon.

Invece una volta ancora l'Inghilterra si imponeva con schiacciante superiorità: mentre Perry non faticava eccessivamente a sbarazzarsi di Hecht, Austin dominava il finora imbattuto Menzel, l'idolo delle folle di Praga che era stato tanta parte della sconfitta della squadra italiana: con due vittorie a zero dopo il primo giorno l'Inghilterra aveva già la finale in tasca ed infatti l'incontro di doppio tra Hughes-Perry e Menzel-Marsalek, risoltosi rapidamente a favore degli Inglesi, servì a smuovere gli ultimi dubbi che si potevano nutrire in proposito. Nella terza giornata, invece, c'era da registrare il fatto saliente dato dalla sconfitta di Austin ad opera del giovane Hecht, per quanto tale risultato non debba essere sopravvalutato, giocando gli Inglesi, come suol dirsi, sul velluto, avendo ormai conquistato i tre punti necessari alla vittoria.

Menzel, invece, più discontinuo che mai, si faceva battere anche da Perry il quale confermava così le sue doti di ottimo giocatore e soprattutto di combattente.

La finale interzonale si iniziava al campo Roland Garros, presente un discreto pubblico, desideroso di vedere all'opera i futuri avversari della squadra francese, con l'incontro tra Austin e Wood. Delle cinque partite in programma era questa quella nella quale gli Inglesi avevano le maggiori probabilità di vittoria e la sconfitta di Wood ad opera di Austin, per quanto giungesse inaspettata, non fece gridare nessuno alla sorpresa. Austin deve pur sempre essere considerato un grande giocatore e se Wood gli ha dovuto soccombere ed in modo abbastanza netto ciò significa che la sua forma è in questo momento perfetta.

Per ristabilire l'equilibrio, nella prima giornata Shields si sbarazzava abbastanza rapidamente di Perry, sconcertato dalle cannonate di servizio e dagli attacchi folgoranti del giovane numero uno della squadra americana, il quale, nel primo « set », ebbe modo di mostrare sconosciute doti di calma e di recupero, rimontando l'avversario giunto al « set-ball ». Tuttavia in questa prima giornata Perry si difendeva onorevolmente e lasciava comprendere che contro Wood egli partiva tutt'altro che spacciato.

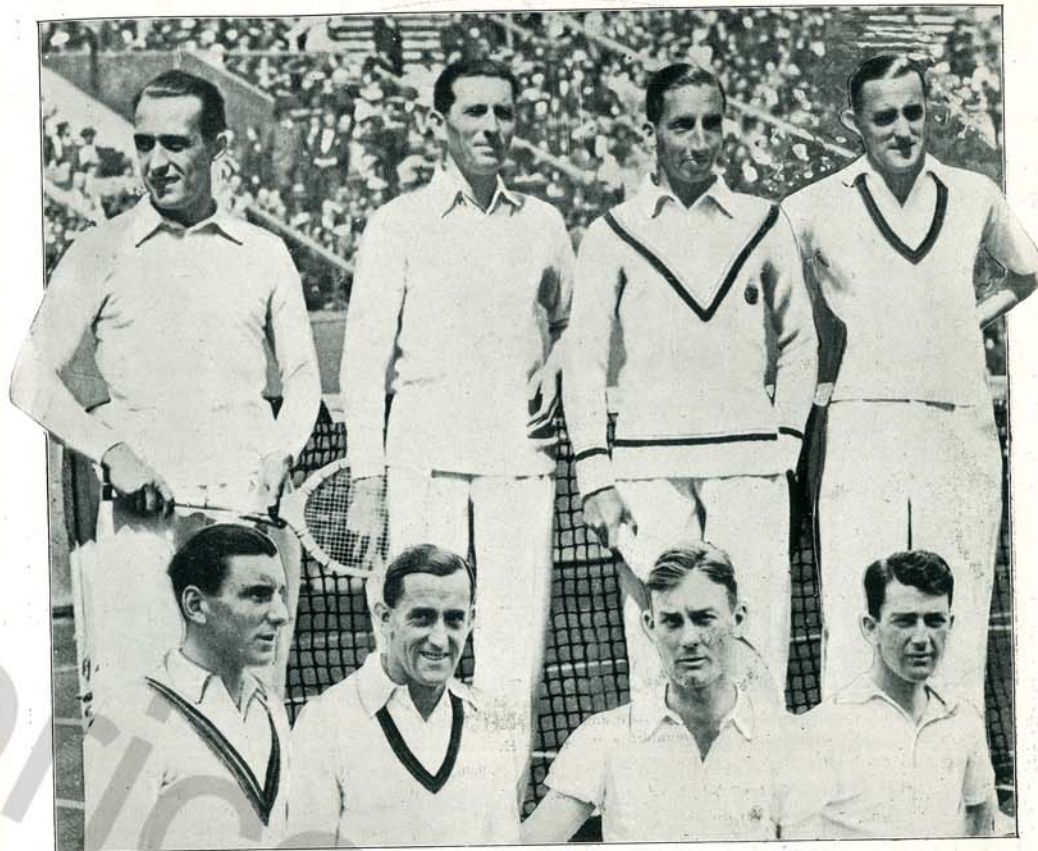
Nella seconda giornata, attraverso le fasi non eccessivamente avvincenti dell'incontro di doppio, le cose parevano avviate a risolversi com'era nelle unanime previsioni, con la vittoria cioè degli Americani. Lott e Van Ryn infatti se la sbrigliavano in quattro « sets » contro Perry ed Hughes; e avrebbero

fors'anche impiegato solamente tre « sets » per sbarazzarsi degli avversari, se l'eccessiva facilità con la quale vinsero le prime due partite non li avesse fatti momentaneamente dormire sugli... allori; una volta ancora Lott e Van Ryn, grazie alla loro perfetta fusione, alla superiorità del loro servizio e dello « smah », alla fulmineità dei loro attacchi dimostravano di costituire attualmente la più forte coppia del mondo.

Giunti così al termine della seconda giornata conducendo con due vittorie a una, nessuno poteva dubitare che gli Stati Uniti non sarebbero usciti vincitori dalla finale « interzone »; ed invece proprio l'ultima giornata riservava la più grande sorpresa. Prima era Wood, recente vincitore del torneo di Wimbledon che si faceva battere, come già da Austin, anche da Perry, il quale in continuo progresso si mostrava ben più pericoloso che nella prima giornata; poi era Shields che, portatesi le due squadre alla pari, non sapeva trovare quel mordente necessario nel momento decisivo per costringere Austin sulla difensiva ed attaccare quindi imponendo la superiorità del proprio gioco. Austin riusciva a non far superare all'incontro il limite dei tre « sets », e tra la più viva sorpresa dei Parigini, l'ineffabile gioia dei suoi connazionali ed il disappunto degli Americani, conquistava la vittoria.

Si arriva così alla finalissima che vedeva di fronte a Parigi, alla presenza di una folla ogni di più numerosa, Francia ed Inghilterra. E' noto come la vittoria sia spettata una volta ancora alla squadra francese cui, per il quinto anno consecutivo, spetta il titolo di nazione campione: è però altrettanto noto attraverso quali emozioni sono passati gli spettatori.

La vittoria francese ha un solo nome: Cochet. Quello che ha fatto il campione del mondo per portare i propri colori alla vittoria ha del miracoloso. Ancora venti giorni prima, a Wimbledon, Cochet era stato battuto da un onesto giocatore inglese, senza vincere neppure un « set »; ma un conto è un torneo, sia pure dell'importanza di quello di Wimbledon, e ben altra cosa è per lui la finalissima della Coppa Davis. In tale occasione il Lionesse si trasformò; il suo gioco è quanto di più perfetto sia dato di vedere ed una volta ancora le sue due vittorie in singolare ed il suo successo in doppio hanno fornito alla Francia i tre punti necessari per conquistare la vittoria finale. Nella prima giornata contro Austin, nella terza contro Perry abbiamo rivisto il Cochet che scherzava lo scorso anno, con la stessa facilità con la quale il gatto scherza con il topo, con un giocatore come Tilden e lo soggiogava moralmente prima di batterlo materialmente sul campo.

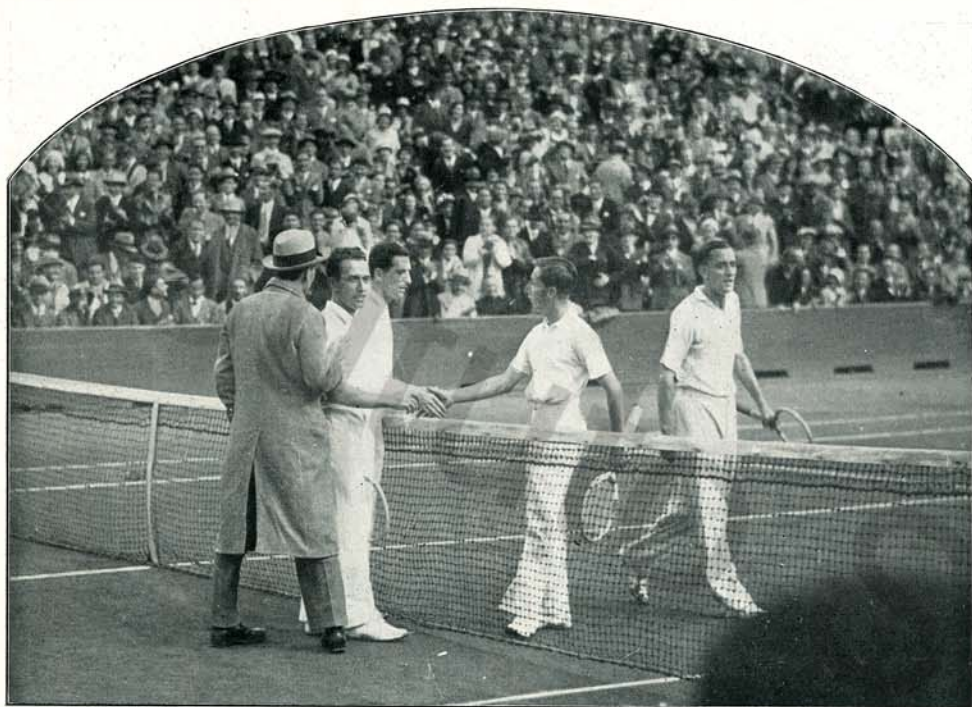


In alto: Cochet e Brugnon, Kingsley e Hughes sono i tennisti, francesi e inglesi, che hanno giocato la partita di doppio nella finale della Coppa Davis. In basso: gli inglesi Perry e Hughes e gli americani Lott e Van Ryn, che han giocato il doppio nella finale « interzone ».

Non è da credere che i due Inglesi si siano offerti in olocausto, vittime predestinate, al più forte giocatore che esista al mondo. Austin è andato contro di lui ben vicino alla vittoria, poichè una sola palla gli sarebbe stata sufficiente per condurre per due « sets » a zero, con grandi probabilità di agguantare la vittoria finale. Perry a sua volta nel terzo « set » ebbe un momento nel quale fece tremare tutti i Francesi presenti sul campo; ciononostante al momento opportuno Cochet si è imposto facendo valere quella lieve differenza che esiste tra il campione del mondo e tutti gli altri, sia pur ottimi, giocatori del globo. Nella squadra francese, invece, Borotra fu il punto nero: non si vuole ora mettere in dubbio l'alta classe del Basco ma è certo che — a detta degli stessi Francesi — a 35 anni (tale è l'età attuale di Borotra) il tipo di gioco da lui praticato può es-

sere fatto, senza pregiudicare il normale rendimento, solamente da un atleta dalle possibilità fisiche eccezionali. Invece Borotra da un po' di tempo a questa parte ha anche trascurato l'allenamento e non v'è quindi da meravigliarsi se dei giovani di classe come Austin e Perry possano, in un giorno di buona vena battere il secondo giocatore di Francia. Nella squadra Francese poi Brugnon, che disputò solamente il doppio, fu un ottimo « partner » per Cochet: l'anziano « Totò » è ormai da tempo molto affiatato con il Lionesse ed appunto il maggior affiatamento esistente tra essi è stato uno dei maggiori fattori della loro vittoria.

Della squadra inglese dobbiamo dire innanzitutto che il peggior uomo in campo fu... il capitano: costui, chissà con quale criterio, lanciò allo sbaraglio nella seconda giornata, e cioè per l'incontro di doppio,



Il match di doppio per la finale della Coppa Davis è finito: Brugnon stringe la mano a Kingsley, mentre Cochet parla con Lacoste (quello con soprabito e cappello) e Hughes si dirige verso gli spogliatoi.

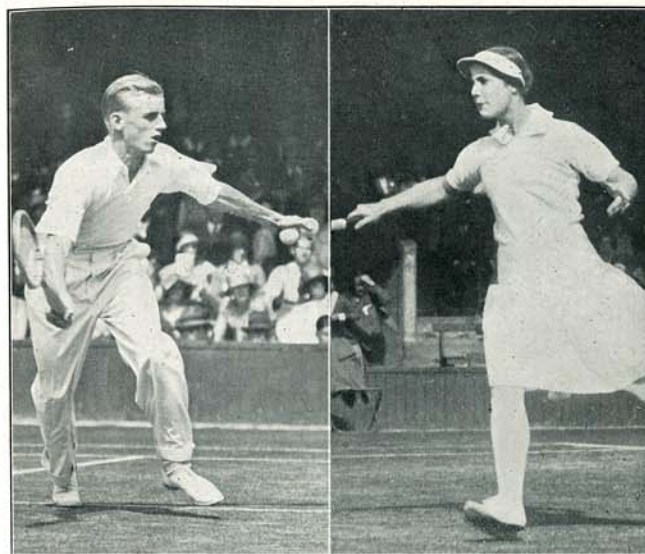
una formazione del tutto inedita, quando, dopo i risultati della prima giornata non era molto difficile prevedere che l'incontro di doppio sarebbe stato il decisivo agli effetti della vittoria finale. Giocarono così contro Cochet-Brugnon Hughes e Kingsley, non affiatati tra di loro e che, pur difendendosi onorevolmente, erano chiusi in partenza contro la seconda coppia del mondo: e fu lasciato a riposo l'ottimo Perry che avrebbe potuto coadiuvare Hughes ben più di quanto non potè fare Kingsley, per... riservarlo per il suo incontro con Cochet nel quale già si sapeva ch'egli avrebbe potuto fare ben poco...: senza contare poi che qualora fosse stato necessario lasciare a riposo Perry, gli Inglesi potevano sempre far appello alla coppia Gregory-Collins il cui rendimento si è sempre palesato elevatissimo. Gli Inglesi possono quindi incolpare se stessi se hanno perso una sì bella occasione, purtuttavia hanno dimostrato di possedere in Austin e in Perry due grandi giocatori: il secondo più ancora del primo ricco di possibilità, perchè più atletico, più tenace, dotato più di Austin di un grande temperamento combattivo. Perry ha ancora un lieve difetto: la non perfetta regola-

rità del suo rovescio; ma in compenso possiede una calma da consumato campione che, al momento opportuno, è fattore non indifferente di vittoria. Per Austin basterà dire ch'egli può esser considerato in questo momento il secondo giocatore dilettante del mondo.

Hughes ha confermato ancora la sua grande attitudine al gioco di doppio.

Conquisato ancora una volta il primato mondiale la Francia non deve però farsi soverchie illusioni per l'avvenire, basandosi soltanto sulla superiorità di un campione d'eccezione. Il tennis francese ha anch'esso come l'Italia — se pure ben peggiore è la nostra situazione — da pensare a ringiovanire i quadri. Se quest'anno un uomo, Cochet, ha salvato da solo la situazione, riuscirà un altr'anno la Francia a respingere l'assalto che le muovono Inghilterra e Stati Uniti?

U. MEZZANOTTE



L'americano S. B. Wood e la tedesca Aussem, che hanno vinto rispettivamente i «singolari» uomini e femmine al Torneo di Wimbledon.

WIMBLEDON

All American final: ecco come gli Inglesi avranno definito quest'anno gli ultimi atti del torneo di Wimbledon, del più importante torneo del mondo che ancora qualche anno fa con i continui trionfi dei giocatori francesi era diventato il regno dei Cochet, dei Lacoste, dei Borotra, i quali spadroneggiavano in tutte le prove ed avevano suggerito con il loro dominio incontrastato per i più importanti tornei, il motto: «all French final», (le finali unicamente tra giocatori francesi). Quest'anno, invece, le cose si son messe male per il tennis francese: la supremazia mondiale delle racchette d'oltr'Alpe sta diventando un mito, mentre le giovanili speranze del tennis americano si avanzano verso i primi posti della classifica mondiale e sensibili appaiono pure i progressi dei tennisti britannici dalle cui file è sorto quel Perry, giunto quest'anno al posto di semifinalista a Wimbledon, dopo aver battuto uno dei migliori americani, il Van Ryn. Tali sono state le indicazioni che ha fornito l'annuale torneo di Wimbledon: poi la Coppa Davis con i

suoi ultimi atti, finale europea, finale in terzone e finalissima, ha deciso a quale nazione spettasse il titolo di nazione campione.

Esaminati attentamente, tenendo gli occhi sul grande quadro delle tre più importanti prove, singolare maschile, singolare femminile e doppio uomini, i risultati di Wimbledon offrono delle osservazioni veramente interessanti.

Innanzi tutto notiamo come gli Inglesi, per solito così precisi ed esperti in materia, non l'abbiano proprio indovinata con l'assegnazione delle teste di serie: gli otto prescelti per il singolare maschile dagli organizzatori erano nell'ordine: Cochet, Borotra, Boussus, Shields, Wood, Satoh, Perry e Austin. Una tale graduatoria avrebbe dovuto portare, sulla carta, ad una finale tra Cochet e Borotra, con Boussus e Shields come semifinalisti; il vincitore del torneo, Wood, non era quindi, usando un termine... ippico, che il quinto favorito. Per il doppio uomini le prime due teste di serie Cochet-Brugnon

Lott-Van Ryn raggiunsero effettivamente la finale, ma gli Americani e non i Francesi, primi favoriti, riportavano la vittoria finale; gli Inglesi, peccando di eccessivo orgoglio nazionale, avevano poi qualificato terza e quarta testa di serie le coppie Gregory-Collins e Hughes-Perry; questi ultimi raggiunsero effettivamente le semifinali, mentre Gregory-Collins, due anni or sono non dimenticati vincitori del doppio uomini a Wimbledon, si facevano eliminare dagli americani Shields e Wood; i quali avrebbero anche avuto delle probabilità di giocare la finale al posto di Cochet-Brugnon, se contro la miglior coppia francese Shields non avesse dovuto giocare azzoppato, per la contusione al ginocchio riportata nel suo precedente incontro con Borotra.

Il singolare signore fu l'unica prova riportata dalla giocatrice favorita: la tedesca Aussem, già vincitrice dei Campionati internazionali di Francia, prima testa di serie, conquistava la vittoria finale anche a Wimbledon sopra la connazionale Krahwinkel; ma nelle altre prove neppure una testa di serie tra i finalisti: il doppio misto spettava ad una coppia inedita Mrs. Harper-Lott ed il doppio signore dava agli inglesi l'unica consolazione di una vittoria finale, per merito di Mrs. Shepherd-Barron e di Miss Mudford.

Tra i risultati maggiormente notevoli delle varie prove, il più sensazionale è stato quello fornito dalla sconfitta di Cochet al primo turno ad opera dell'inglese Sharpe; il Campione del mondo non era ristabilito completamente ed il risultato di Wimbledon, dopo la sorpresa fornita a Milano da Hughes, ne è stato una nuova conferma. Si tratta di una sconfitta troppo secca per non concedere a Cochet il diritto alla prova d'appello: in vista della Coppa Davis egli ha infatti curato seriamente la preparazione. Nulla poi di particolarmente notevole fino al terzo turno che vedeva Austin battere nettamente Brugnon e l'inglese Lee vincitore di Lott, la cui forma in singolare non è più brillante come ora in doppio; nel caso specifico di Wimbledon bisogna notare che il colpo smorzato sul quale si basa il gioco di Lott non può avere sull'erba quell'efficacia che assume invece sulla terra battuta.

Gli ottavi di finale offrivano, unico risultato degno di nota, la sconfitta di Boussus, autore l'americano Van Ryn, mentre i quattro quarti di finale qualificavano in Wood, vincitore di Hughes,

in Perry, vincitore di Van Ryn, in Borotra, vincitore di Satoh, ed in Shields, vincitore di Austin, i quattro semifinalisti: e fin qui i risultati potevano considerarsi regolari. Ma le due semifinali decretavano il trionfo dei colori americani: da una parte Shields, con il suo giuoco folgorante, basato sulla potenza del servizio e sulla facilità del suo giuoco di rete, aveva ragione di Borotra in quattro sets; e ciò nonostante fosse caduto, nel terzo set, scivolando su una palla rimasta sul campo, producendosi una distorsione al ginocchio che gli impediva poi di disputare la finale. Dall'altra parte Wood con il suo giuoco meno potente, ma più intelligente di quello di Shields, impiegava anch'egli quattro sets per sgominare Perry, la grande speranza del tennis inglese; la finale fra i due Americani non veniva giocata e Wood conquistava così il titolo senza colpo ferire; ma il primato assoluto a Wimbledon è spettato in ogni modo ad un rappresentante degli Stati Uniti, come già lo scorso anno allorché Tilden e Doeg giuocarono la finale, dopo che un altro Americano, Allison, aveva eliminato Cochet, e lo stesso Allison, in coppia con Van Ryn, aveva vinto il doppio uomini.

Delle altre nazioni la Germania, debolissima in campo maschile, data l'assenza di Prenn e Landmann, si rifaceva nella finale femminile, giocata fra due giocatrici tedesche: la Aussem e la Krahwinkel. Quest'ultima ha realizzato due brillantissime prove con le vittorie sull'inglese Miss Round, vincitrice della De Alvarez, e sull'americana Miss Jacobs che, battendo la seconda testa di serie, Miss Betty Nuthall, aveva fornito il risultato più sensazionale di tutta la prova.

Nulla da dire naturalmente delle prove dei tennisti italiani; la nostra Federazione, molto opportunamente, non ha voluto inviare la propria rappresentanza ufficiale al torneo di Wimbledon: le condizioni attuali del nostro tennis non avrebbero permesso ai nostri rappresentanti di figurare, assente De Stefani, come invece il buon nome dello sport italiano.

Una volta ancora un enorme concorso di folla ha confermato la grande popolarità goduta in Inghilterra dallo sport del tennis. Quando riusciremo in Italia ad avere ad un avvenimento tennistico l'enorme folla che gremisce, ad esempio, il « central court » di Wimbledon?



ENRICO MALERBA

Una ventina d'anni or sono tra le squadre di calcio che andavano per la maggiore ve n'era una, milanese, ovunque simpaticamente nota per il costante buonumore dei suoi giocatori che formavano una vera compagnia d'amici, sempre allegri e che durante il carnevale non mancavano di far la loro comparsa sul campo di giuoco, magari alle... due del pomeriggio ancora in... abito da sera.

Questa squadra chiamata «Libertas» era formata solamente da veri, puri dilettanti, e tra i più allegri v'era sempre il portiere, la cui fama aveva varcato i confini della città ed era già corsa per i campi della provincia i cui frequentatori ne avevano ammirato le prodezze.

Vennero poi i tempi del professionismo calcistico e la «Libertas» scomparve; il giovane goalkeeper d'un tempo divenne una persona seria, ma non poté abbandonare lo sport: da calciatore, il portiere si trasformò in tennista ed ecco Enrico Malerba — buon giocatore di tennis di seconda categoria — farsi nuovamente conoscere in un altro ramo di sport. Non più giovanissimo — gli anni passano per tutti — quando già qualche filo grigio fa capolino in testa, Malerba è però sempre validamente sulla breccia e può servire d'esempio a molti dei nostri giovani per la passione vivissima che lo anima. Recentemente ci fu qualcuno che disse a Malerba che, se in singolare egli era ancora abbastanza valido, in doppio non... ci sapeva fare; per tutta risposta Malerba nell'ultimo torneo al Tennis Club Milano vinceva invece il doppio uomini.

Ora pare voglia imparare il « servizio » ed aveva già deciso di recarsi a Parigi per veder da vicino i « cannon balls » di Shields, di Van Ryn ecc., ma invece dopo la sconfitta degli Americani da parte degli Inglesi rinunciò anche a quel viaggio. Ha preferito rimanere a Milano e vincere il torneo degli... scapoli estivi.

SPIGOLATURE

Da notizie ufficioso, pare che la Federazione Italiana Lawn Tennis abbia ottenuto dalla Federazione Internazionale la riqualificazione a dilettante del romano « Giovannino » fino allo scorso anno allenatore del Tennis Club Parioli di Roma. Giovanni Palmieri, tale è il nome del neodilettante, come valore sul campo dovrebbe essere superiore a tutti i nostri giocatori di prima categoria, ad eccezione di De Stefani. Pare che il suo debutto ufficiale sia fissato per il prossimo aprile, ma, naturalmente, prima di poter fare su di lui serio affidamento sarà necessario permettergli di crearsi un'esperienza che solamente il tempo può dare.

Il provvedimento federale, anche se ci verrà a privare di uno dei migliori nostri professionisti, data la deficienza in Italia anche di buoni dilettanti, è da approvarsi completamente; ma non potrà certamente tale riqualificazione risolvere il problema del tennis italiano che è ben più arduo e di ben più difficile soluzione.

La *rentrée* della nostra squadra nazionale, dopo la secca sconfitta di Praga, dovrebbe aver luogo il 22 ed il 23 agosto ad Evian les Bains per l'incontro con la Francia. Dato il nome ed il valore degli avversari ben poche sono le nostre speranze di vittoria, ma la sconfitta speriamo non sarà così umiliante come contro la Cecoslovacchia. L'incontro è sulla base di quattro giocatori e per quanto riguarda la formazione della nostra squadra navighiamo ancora in alto mare. De Stefani, che si spera abbia finalmente terminato il suo lunghissimo servizio militare, dovrebbe essere il numero uno e capitano della squadra e con lui dovrebbe giocare Oscar De Minerbi; si dovrà invece rinunciare a Del Bono che dovrebbe assentarsi per alcuni mesi dall'Italia, recandosi nell'America del Sud. Su Gaslini e Sartorio non v'è da fare un grande affidamento, perchè la forma del primo sembra precaria ed il secondo è fuori allenamento; si potrà forse ricorrere a Bonzi se dopo l'incidente di volo il Milanese si sarà rimesso a giocare seriamente; infine non è da escludersi debba figurare in squadra Rado che sta attivamente lavorando nella speranza di fare il suo debutto nella squadra nazionale.

Gli altri incontri internazionali già fissati si svolgeranno il 19-20 settembre a Wiesbaden contro la Germania ed il 17-18-19 ottobre a Milano contro la Cecoslovacchia.

La crisi economica che travaglia la Germania si ripercuote anche nel campo tennistico.

Così la Federazione Germanica non ha potuto che approvare il rinvio chiesto del proprio torneo da parte dei clubs di Pforzheim, di Dusseldorf, di Mannheim, ecc.; l'unico torneo importante disputato è stato quello di Monaco nel quale la nostra Valerio ha vinto il singolare signore. Neppure è certo che vengano effettuati i Campionati Internazionali di Germania ad Amburgo, mentre è ancora in dubbio l'effettuazione dell'incontro Italia-Germania a Wiesbaden.



L'inesauribile Facelli, ostacolista di gran classe, fotografato durante la sua corsa vittoriosa delle 440 yarde ai Campionati Inglesi.

Atleti nostri all'estero

Dopo l'incontro Italia-Francia, di cui già abbiamo a suo tempo detto, il fatto saliente della stagione atletica è dato dalla larga partecipazione di elementi nostri a riunioni all'estero,

partecipazione che è culminata con l'intervento, in veste ufficiale e con una squadra numerosa e ben preparata, ai classici Campionati inglesi che, in certo modo, radunano sempre la parte migliore del-

l'atletismo europeo. Attività notevole e, sotto certi aspetti, anche proficua, che ci ha permesso di mostrare in campi diversi e di fronte a diversi pubblici, la nostra effettiva efficienza atletica.

Comunque, la nostra partecipazione a gare estere non costituisce certo una novità e, per quanto riguarda l'invio di un gruppo dei

nostri atleti ai Campionati inglesi, ormai simpatica consuetudine che assai spesso ci ha dato cospicue soddisfazioni e, in ogni caso, preziosi insegnamenti. Un esame dei risultati ottenuti non riuscirebbe forse molto interessante, poichè le considerazioni da farsi non uscirebbero dal chiuso recinto dei commenti già altre volte fatti e che meglio si addicono alla cronaca frettolosa che immediatamente accompagna ogni avvenimento di una certa importanza. Piuttosto è da esaminare (e l'analisi indubbiamente è interessante), come e quando, ed in che limiti, e con quali criteri, la nostra partecipazione a gare estere deve essere effettuata.

Ma lasciando gli incontri internazionali fra rappresentative vere e proprie, incontri che rientrano in un organico piano d'azione della competente Federazione e che risentono naturalmente di condizioni contingenti di opportunità, per limitarci a considerare la partecipazione di atleti nostri a singole riunioni e a prove isolate, crediamo sia utile ed interessante vedere se i criteri che animano i dirigenti siano da accogliersi senza riserva, oppure se non sia possibile qualche miglioramento in questa attività, non tanto in vista di immediati vantaggi, quanto pensando al futuro.

Da molti si incoraggia la nostra partecipazione a gare internazionali ma si impongono immediatamente dei limiti a questa attività volendola destinata soltanto a quelle prove dove i nostri atleti hanno forti, meglio se fortissime, probabilità di riuscire vittoriosi e quindi scartando a priori quelle manifestazioni dove la nostra inferiorità, in campo internazionale, è palese. Si tratta, quindi, di una valutazione di carattere contingente, da applicare caso per caso e che porterebbe, ad esempio, a far gareggiare i nostri martellisti in Francia e Germania, dove la specialità non possiede atleti di classe elevata, mentre si vorrebbe inibita la partecipazione dei medesimi a pro-



MAFFEI

E' uno dei giovanissimi dell'ultimo bando, salito agli onori della notorietà internazionale. Indossa la maglia azzurra, e ai Campionati inglesi è stato un valido difensore dell'atletismo italiano. Rapido progresso, che denuncia in Maffei classe eccezionale e passione vivissima.

E' veloce, velocissimo, come deve essere un saltatore in lungo. Ben dotato di mezzi, possiede uno scatto ammirevole. Come stile non ha ancora raggiunto la perfezione. Quando si abituerà ad alzarsi maggiormente subito dopo spiccato il salto, e quando accentuerà meno la caduta in avanti, potrà agevolmente toccare e superare i sette metri e mezzo. Anche la «forbicata» in volo deve essere messa in armonia con tutto il movimento del salto.

Proviene dal calcio. Sino a poco tempo fa giocava in porta nella squadra fiorentina, e con notevole bravura. La passione per l'atletica gli ha fatto abbandonare il meglio dotato campo calcistico, per entrare nella grande famiglia della società cara all'on. Ridolfi.

Si tratta di caso eccezionale, che assai più spesso abbiamo avuto la posizione inversa, ma si tratta di un esempio da meditare. Ogni uomo di sport dovrebbe dedicarsi soltanto alla attività che più gli è confacente e soltanto a quella.

Oggi Maffei è il vessillifero dell'atletismo toscano. Contro la Francia, dove sui sei salti regolamentari per cinque volte superò i metri 7,13 e con l'unico salto nullo toccò i metri 7,39, il gruppo dei Fiorentini convenuti a Bologna non faceva che urlare: — Forza Maffei!...

Con altrettanta voce e con identici sentimenti gridiamo anche noi «forza Maffei!» e avanti sempre, verso maggiori fortune.

ve tenute nei paesi scandinavi ed in Irlanda — per ragioni naturalmente opposte. Con tale principio, applicato che fosse alle estreme conseguenze, si arriverebbe all'assurdo di giustificare l'invio di un nostro atleta ad una riunione di modesta importanza, ma con la certezza della vittoria, mentre si avanzerebbero forti riserve per la partecipazione dello stesso atleta a riunioni di grande importanza, dove si dovrebbe al più pretendere dal nostro campione una difesa onorevole.

In altre parole, son molti coloro che la partecipazione di atleti nostri a gare straniere vedono soltanto con l'obiettivo immediato della vittoria, lieti di leggere o di stampare, su giornali di ogni tinta, che il tal dei tali ha vinto fuori dai nostri confini. Così facendo indubbiamente si solletica lo spirito nazionalista della folla, ma non si valuta minimamente la risonanza che la nostra vittoria all'estero ha avuto. Ora, soprattutto in gare atletiche, una vittoria, od anche un piazzamento onorevole, ha importanza soltanto per la classe degli avversari e per i limiti che si raggiungono. Il fatto puro e semplice di essere « il primo » non significa assolutamente nulla. Discorso chiaro e di una solare evidenza e che pure molti ancora ignorano, o fingono di ignorare. Così per il passato si sono magnificate, oltre ogni limite decente e tollerabile, le vittorie ottenute dai nostri migliori contro elementi stranieri di terza o quarta categoria e naturalmente il nostro atletismo non ha fatto, nei confronti degli osservatori stranieri, la migliore delle figure.

Crediamo che il criterio enunciato sia pericoloso ed assolutamente da evitare. Meglio, ai fini di una valutazione in campo internazionale, una onorevole sconfitta, per opera di autentici fuori classe, che non la facile vittoria contro elementi mediocri e scarsamente valutati.

Ma, si dirà, pur ammesso che assai scarso decoro venga al nostro atletismo da vittorie contro ele-

menti poco quotati, la partecipazione a prove straniere dove i nostri campioni sono già battuti in partenza si traduce, in definitiva, nel sanzionare, di fronte ad una folla straniera, e quindi aprioristicamente ostile, la nostra inferiorità. Se nel caso di facili vittorie mancherà all'estero qualsiasi benevolo apprezzamento a nostro riguardo, la sconfitta dei nostri migliori, sia pur contro elementi di gran classe, non mancherà di essere messa in evidenza come segno tangibile di evidente inferiorità. Posti così gli estremi della questione si vuole e si pretende la partecipazione a gare estere soltanto quando vi siano fondate probabilità di successo.

Abbiamo di proposito voluto affacciare i vari dubbi e le riserve ed i criteri che sono propri dei partigiani della nostra attività internazionale limitata alle prove che consentono in ogni caso un lieto bilancio finale. Si tratta, come è agevole comprendere, di amor proprio portato alle estreme conseguenze ed anche di acceso desiderio di quieto vivere.

Il problema della nostra partecipazione a gare estere può però anche essere diversamente impostato. Se si vuole l'invio degli atleti semplicemente per collezionare vittorie possiamo sapientemente distribuire i nostri migliori in modo da soddisfare le nostre esigenze di amor proprio spinto all'estremo. Ma se la partecipazione dei nostri atleti a gare straniere viene fatta con diverse aspirazioni, con scopi che trascendono la piccola soddisfazione di una modesta vittoria per guardare a mire più alte e più nobili, allora anche il problema muta aspetto completamente e la scelta degli atleti va fatta su altre basi, gli obiettivi immediati si traducono in un problema di generale affinamento e preparazione per quello che è lo scopo ultimo dell'allenamento atletico: la partecipazione alle Olimpiadi.

Si dice anche da taluni che l'invio dei nostri atleti all'estero vuol dire dare un premio tangibile ai



Il marciatore Brignoli, vincitore del Giro di Milano, s'avvicina sorridente al traguardo posto all'Arena (foto Bellina).

migliori che compensi materiali non hanno e non possono avere. Inoltre con i frequenti contatti con elementi stranieri si può ottenere un notevole generale miglioramento stilistico, un affinamento delle qualità combattive dei singoli, un sensibile perfezionamento nei metodi di preparazione della massa. Quindi abbondare nella partecipazione a prove estere, non tanto per portare facili allori in Patria (meglio se ci sono anche quelli) quanto per premiare i migliori, per meglio istruirli ed allenarli.

Questi concetti si adattano particolarmente alle attuali condizioni del nostro atletismo che, in questi ultimi anni, ha compiuto progressi formidabili, ma che presenta ancora notevoli lacune che è necessario colmare al più presto possibile se si vuol contare su di una rappresentativa omogenea e forte in ogni singola specialità. E' noto come attualmente noi siamo male attrezzati per le corse di fondo, il lancio del disco, il getto del peso, il salto in alto e con l'asta, ma non è azzardato il ritenere che assai presto, anche in queste prove, potremo contare su ottimi elementi. E' però necessario rivolgerci ai giovani, ai giovanissimi, per portarli gradualmente a dei limiti onorevoli

in campo internazionale. Gli elementi suscettibili di forte miglioramento ci sono e si chiamano Franceschini, Malachina, Ponzoni, Migiani, Rolla, Mazzocchi, Tommasi Angelo, Broglia, tanto per citarne alcuni. Il perfezionamento di questi atleti risiede in un allenamento severissimo, in una preparazione metodica e costante. Il problema è prima di stile, poi di abitudine alle gare ed infine di metodo di allenamento e di regime di vita. Si tratta quindi di chiedere e pretendere da questi giovani dei sacrifici notevolissimi senza possibilità di alcun vantaggio materiale. Ma possiamo noi, in virtù solo della nostra e della loro passione, chiedere quella somma di privazioni che soltanto possono consentire il raggiungimento di quei limiti che si usa chiamare internazionali? Quali i compensi, non materiali s'intende, che possiamo offrire in premio di una lunga, a volte penosa vigilia? E quali i mezzi per accrescere la loro combattività, perfezionare il loro stile, aumentare il loro bagaglio tecnico?

Ed ecco che da molti si prospetta, con abbastanza argomenti, la opportunità di inviare, il più spesso possibile, i nostri giova-

ni all'estero, in riunioni di grande importanza, dove magari sono battaglie in partenza, ma dove, oltre alla soddisfazione del viaggio all'estero, possono avvicinare e vedere all'opera i grandi campioni, osservare i diversi stili, apprendere quegli accorgimenti tecnici che assai spesso sono il segreto delle grandi vittorie.

In altre parole, così facendo, la nostra partecipazione a gare straniere non sarebbe soltanto fatta per valorizzare i nostri Assi, ma anche per premiare i giovani migliori e consentire loro l'apprendimento, sul vivo terreno della serrata competizione, lo stile migliore, la tecnica la più adatta.

Si risolverebbe così il duplice problema della nostra preparazione ed anche quello di offrire un premio agli atleti che nulla hanno di materiale vantaggio dalla loro pratica sportiva che viceversa vuole lunghi e penosi sacrifici troppo spesso ignorati.

Abbiamo lumeggiato le opposte tendenze. Volendo concludere possiamo affermare che l'abbondare nell'invio dei giovani meritevoli all'estero non può non tradursi in un beneficio sensibile per il nostro atletismo.

Ecco perchè la nostra recente intensa attività internazionale è da lodarsi senza riserva alcuna, al più augurandosi che oltre agli Assi sia dato largo posto ai giovani che stanno affacciandosi alla ribalta della notorietà. E' però necessario che a questa accresciuta attività internazionale faccia riscontro un severo studio ed una rigida disciplina. Oltre all'atleta quindi si deve inviare il tecnico che possa consigliare, commentare, far osservare.

Non si dimentichi che in campo internazionale hanno valore la partecipazione alle Olimpiadi ed i successi che nelle prove olimpioniche si raccolgono. Con questo obiettivo ultimo si possono anche accettare le sconfitte attuali se veramente apportatrici di ottimi risultati futuri e di preziosi insegnamenti.

CESARE GRATTAROLA



La partenza dei centocinquanta concorrenti alla gara di corsa del Giro di Milano (foto Bellina).

Gran Premio dei Giovani

Si stanno svolgendo in moltissimi comuni italiani le eliminatorie del Gran Premio dei Giovani a cui faranno necessario seguito le semifinali e la finale. Si tratta di una delle prove a carattere nazionale che più interessano il nostro mondo atletico, non tanto per i risultati che si ottengono in fatto di tempi e di misure, quanto per le possibilità di futuro reclutamento che la gara dovrebbe offrire.

Nella mente precorritrice del suo ideatore, il compianto Torquato Bononcini che su queste stesse colonne ebbe ripetutamente ad occuparsi della gara che gli stava a cuore, il Gran Premio dei Giovani doveva essere e costituire una vera e propria leva atletica, non solo, ma doveva servire anche come presentazione ai tecnici dei giovani più adatti alle discipline atletiche. Dal Gran Premio dei Giovani doveva venire quindi anche la specializzazione secondo i consigli e le indicazioni dei dirigenti. Infine dovevasi non più abbandonare l'elemento messi in luce, ma seguirlo, nelle prove successive, valorizzarlo, se del caso, incoraggiarlo in tutti i modi possibili.

Le prove comunali del Gran Premio

dei Giovani debbono essere esclusivamente di reclutamento, fatto su una base totalitaria in modo da portare alle gare atletiche il maggior numero possibile di giovani. Le prove provinciali e regionali debbono essere di selezione nel senso di portare alla ribalta della notorietà i migliori. La finale, oltre ai suoi compiti specifici di assegnare titoli e classifiche, deve essere prova indicativa nel senso di mostrare ai responsabili della nostra preparazione dei giovani che debbono essere istradati in quella che dovrà essere la loro specialità. Ma finito il Gran Premio dei Giovani l'atleta non deve essere abbandonato, ché così facendo si mancherebbe ad uno degli scopi fondamentali della prova. Anzi da allora deve cominciare il lavoro dei dirigenti che debbono far in modo di impedire l'abbandono delle gare da parte del giovane sfiduciato, senza aiuti, senza consigli.

Troppo spesso ottimi elementi messi in luce attraverso il Gran Premio dei Giovani sono immediatamente scomparsi senza lasciar traccia. Così facendo viene a mancare completamente una delle ragioni che hanno giustificato la istituzione della prova.



AUTOMOBILISTO



Nando Minoia, pilota della vecchia guardia, che ha conquistato per il 1931 il titolo di Campione Internazionale.

DOPO I GRANDI PREMI

La serie delle grandi corse automobilistiche straniere si è chiusa dopo aver segnato due dolorose sconfitte delle vetture italiane: quella del Gran Premio del Belgio e quella del Premio di Germania. Cosicché l'attività all'estero dei nostri campioni e delle nostre macchine, iniziata tanto brillantemente in Irlanda e a Le Mans, non ci ha dato tutte quelle soddisfazioni che ci si attendeva dopo le prime significative vittorie.

D'altra parte è nostro parere non essere il caso di esagerare la portata delle sconfitte, ciascuna delle quali presenta attenuanti degne della massima considerazione anche per chi cerchi di essere rigorosamente obiettivo, e tenda anzi a gravar la mano sui concorrenti italiani nel suo giudizio, per rea-

gire a quell'impulso sentimentale, non solo legittimo, ma addirittura lodevole, che lo induce a giustificare il comportamento dei connazionali.

Perchè in sostanza se la fortuna o altri fattori estranei al valore dei guidatori e soprattutto all'eccellenza dei mezzi meccanici ci hanno impedito di conseguire l'agognata vittoria, che si è dimostrato di meritare più di ogni altro, si sono conquistate affermazioni tali che ci pongono allo stesso livello dei fortunati trionfatori e confermano come l'industria e lo sport automobilistici italiani sieno sempre all'avanguardia e si conservino in tutto e per tutto degni di tradizioni luminose che non si possono nè si devono dimenticare.

Ciò non toglie che l'essere battuti, sia pur di poco e sia pur per motivi

banali o per mere accidentali disgrazie, riesca tutt'altro che piacevole. Specie poi quando il mancato successo è dovuto in parte, ad errori che potevano essere evitati e tanto più deplorabili in quanto determinati da mancanza di quel senso di combattività e di quella audacia un po' garibaldina che sono sempre state le peculiari nostre caratteristiche.

Tale appunto si riferisce specialmente alla condotta dei corridori italiani nel Gran Premio del Belgio disputatosi il 12 luglio sul non facile circuito di Francorchamps presso Spa con la formula delle dieci ore. Era la terza ed ultima delle cause delle 10 ore (è venuta dopo Monza e dopo Monthéry), valida per il Campionato internazionale.

Doveva essere la « bella » fra « Alfa Romeo » e « Bugatti » che avevano vinto rispettivamente il Gran Premio

d'Italia e il Gran Premio di Francia. E su questo suo carattere di « bella », cioè di decisiva, si era insistito un po' eccessivamente in Italia, forse nella speranza o nella persuasione che vincessero le nostre macchine, così da indurre a credere, specie i profani, che la vittoria francese sia realmente la conseguenza di una superiorità tecnica e meccanica che invece non esiste. Come del resto hanno riconosciuto lealmente anche i più reputati colleghi d'oltre Alpi benché non abbiano nascosto la legittima soddisfazione per il successo dei loro colori.

In realtà Spa, importante fin che si vuole ai fini sportivi e a quelli industriali, tecnicamente e costruttivamente non poteva dirci niente di più di quanto già non sapessimo. Che diamine! E' dall'aprile che l'« Alfa Romeo » otto cilindri con Nuvolari, Campari, Minoia Borzacchini ecc. e la « Bugatti » 2300 a doppio albero delle camme in testa con Varzi, Chiron, Divo, Conelli, Williams e Bouriat si danno battaglia su tutte le strade e le piste d'Europa con risultati vari. Non era dunque il caso che si dovesse aspettare proprio il Gran Premio del Belgio per affermare se l'una vettura è superiore all'altra e quale è l'inferiore.

Così si sapeva che la « Bugatti » è leggermente, ma sembra nettamente, più veloce dell'« Alfa Romeo », forse anche più stabile, certo più maneggevole e, per lo meno fino al 21 giugno, cioè fino al Gran Premio di Francia, meglio frenata. D'altro canto la vettura sport solo eccezionalmente impiegata in corse di velocità si è dimostrata più robusta e più resistente non soltanto nel motore, che non teme affatto gli sforzi più intensi e più prolungati, ma anche in ogni organo dello chassis.

Così da apparire più adatta in competizioni di lunga lena nelle quali la maggior velocità assoluta non è sufficiente ad assicurare la vittoria specie quando si accompagna ad una maggiore fragilità. A patto però che si sappia trar partito da quelle doti che in quel dato genere di competizione possano essere decisive a determinare un risultato piuttosto che l'altro.

Ciò non è stato fatto dagli uomini dell'« Alfa Romeo ». Già a Monthéry era stata adottata una tattica difensiva che, incidente dei freni a parte, non

era la più indicata. Perché se c'era uno che aveva tutto l'interesse e il tornaconto di mantenersi sulla difensiva era Bugatti per il quale una andatura troppo rapida costituiva un serio pericolo in quanto poteva determinare la messa fuori uso di tutte le sue vetture.

Invece abbiamo visto che Bugatti, per il quale forse sarebbe stato consigliabile accontentarsi di seguire l'avversario, oppure di mantenersi al comando di misura, cercando di non forzare, riservandosi di sfruttare la sua maggiore velocità nel momento decisivo, ha attaccato sempre energicamente, persino troppo energicamente, pronto a sostituire con un'altra la macchina di punta ove questa fosse venuta a mancare. Stile francese dunque, simile a quello in uso nelle corse ciclistiche. Stile in fondo redditizio, a badare ai risultati, e comunque simpatico perché sportivo. Tentare cioè il tutto per il tutto pur di vincere, che nelle corse di velocità si deve cercare la vittoria non le affermazioni collettive, previa sconfitta, che il pubblico non gusta e non apprezza. Tranne che nelle gare di regolarità che hanno altri scopi e si rivolgono ad altro pubblico.

Quella aggressiva invece avrebbe dovuto essere la tattica degli uomini dell'« Alfa Romeo », i quali, sicuri della tenuta delle loro macchine, avrebbero dovuto dar battaglia agli avversari, far tirar loro il collo, come si dice in gergo automobilistico, e sfiancarli. Era il solo modo per vincere, dato qualità e difetti delle due vetture.

A Spa invero un tentativo di offensiva c'è stato. La corsa si è infatti iniziata con un duello Nuvolari-Varzi che è durato un paio d'ore. E Varzi, che all'abilità di guida accoppia una intelligenza, tanto più apprezzabile, in quanto non comune, ha compreso il pericolo cui andava incontro e dopo le prime scaramucce si è accontentato di seguire il Mantovano evitando di forzare.

Ma al primo cambio dei guidatori la situazione si è capovolta. Mentre Chiron, forte della sua familiarità col capriccioso circuito, che, senza essere massacrante come quello di Monthéry, è parecchio difficile, con una cocciutaggine che non torna a sua favore, iniziava una caccia inconsueta al record del giro, non accontentandosi di batterlo una o due volte, ma insistendo fino a che non guastava definitivamente la macchina (si afferma essersi prodotta

la rottura di un albero delle camme che sarebbe stata provocata dalle eccessive vibrazioni), Borzacchini, anziché seguirlo il più da vicino possibile per incitarlo a perseverare, rallentava e si lasciava staccare di alcuni minuti. Cosicché, ove Chiron fosse stato più ragionevole e non avesse spinto a fondo tanto a lungo, si sarebbe venuto a trovare con uno svantaggio che non tanto facilmente si sarebbe potuto annullare contro piloti quali Chiron e Varzi.

Comunque ci è andata bene. Chiron si è ritirato e si è ritirato pure Divo che però era in ritardo. La vittoria dunque non ci poteva sfuggire. C'era ancora Conelli che per stile e saggezza di corsa è paragonabile a Varzi. A lui spettava oramai di salvare la situazione di Bugatti. E Conelli iniziava l'inseguimento condotto da par suo. Cioè con misura, senza forzare, avvicinandosi gradualmente al leader. Che cosa fanno Nuvolari e Borzacchini invece di regolare la loro marcia su quella dell'avversario per mantenere la distanza, o meglio ancora invece di aumentare per doppiarlo e poterne così sorvegliare direttamente le mosse mettendosi nello stesso tempo al coperto per qualsiasi piccolo incidente? Rallentano. Conelli girava in tempi oscillanti fra 6'30" e 6'35" e loro in tempi superiori ai 6'50". Si lasciano quindi sempre più avvicinare e il loro primato viene minacciosamente insidiato.

Ad un certo momento il distacco è sceso al di sotto di un minuto! E' risalito a due minuti per il rifornimento e il cambio di pilota della « Bugatti », perché all'ultima ora, dopo essere stato al volante per cinque ore di seguito, Conelli ha ceduto il suo posto al velocista Williams che doveva sferrare l'attacco finale.

Ma di tale attacco non c'è stato bisogno. E' venuto infatti il famoso banalissimo incidente dell'« Alfa Romeo », attribuito in un primo tempo alla carburazione e riguardante invece la accensione. Si sono così perduti circa sette minuti e la « Bugatti » non ha avuto difficoltà a vincere pur se attaccata violentemente da Nuvolari negli ultimi giri.

Ecco come si è perduta una corsa che doveva essere vinta. Ed è ciò che costituisce la parte più dolorosa della sconfitta, veramente immeritata.

Si dice: « l'Alfa Romeo » tendeva soprattutto alla conquista del Campiona-

to internazionale e per conseguire tale scopo ha dovuto riserbare due vetture, quella di Campari il quale era in testa alla classifica e quella di Minoia le cui possibilità non erano trascurabili, per tale Campionato, commettendo alla sola coppia Nuvolari-Borzacchini l'attacco alla « vittoria di tappa » che costituiva invece l'unico obiettivo della « Bugatti ».

Si potrebbe intanto discutere se ai fini industriali, commerciali e propagandistici fosse più importante vincere il Gran Premio del Belgio o il Campionato internazionale, che è per guidatori. Tanto più che tale Campionato internazionale non aveva altro valore che quello di offrire un premio di 150 mila franchi, per quanto 150 mila franchi siano sempre una cifra cospicua tutt'altro che trascurabile. Ma il pubblico, il cui interessamento si tende partecipando alle corse, si è sostanzialmente disinteressato di tale Campionato, non attribuendovi, probabilmente a torto, la importanza che ha invece attribuito alle vittorie nei singoli Gran Premi.

Ma ammettiamo pure quanto si è affermato e domandiamoci: hanno Nuvolari e Borzacchini assolto al loro compito di « arditisti »? Lo svolgimento della corsa ci risponde negativamente. E si badi che anche se avessero forzato ed avessero guastato la macchina, il Campionato internazionale, che si afferma costituisce lo scopo principale dell'« Alfa Romeo », non ci sarebbe sfuggito perché ai suoi fini non ci poteva danneggiare il fatto che Minoia si classificasse secondo anziché terzo come si è classificato.

Ma, messo a parte il disappunto per la mancata vittoria e soprattutto per il modo con il quale le macchine italiane sono state sconfitte, devesi riconoscere che la sconfitta tecnicamente è pressoché insignificante e che « Alfa Romeo » e « Bugatti » sono state degne l'una dell'altra confermandosi all'avanguardia della costruzione.

E soprattutto compiaciamoci del titolo che Minoia ha saputo conquistare. Si tratta di uno della vecchia guardia che al declinare di una carriera fra le più gloriose e le più lunghe (chè le sue prime gesta risalgono ai tempi di Nazario, di Cagno e di Lancia) vede premiati parecchi lustri di una attività nella quale sono sempre rifuse le sue doti di stilista impeccabile, di tecnico valo-

roso, di sportivo leale ed appassionato. Nè è privo di significato che proprio ad un anziano sia andato il maggior alloro quest'anno in pallio, nè è senza importanza che Minoia l'abbia conquistato al volante di un'« Alfa Romeo ». La consolazione questa volta è tutt'altro che magra.

Altra cosa è stato il Gran Premio di Germania disputatosi il 19 luglio su 20 giri del circuito di circa 26 chilometri del famoso autodromo stradale del Nurburg Ring per un totale di 500 chilometri.

Esso non ha certo avuto l'importanza tecnica e industriale dei tre Gran Premi delle 10 ore, semplicemente perché diverso è per una macchina un collaudo costituito da 10 ore di corsa e quello di soli 500 chilometri. Nonostante forse i motori e tutti gli altri organi di una vettura automobile siano sollecitati ben più aspramente su un percorso minore, che richiede in genere il massimo sforzo, senza tregue riposanti, dal primo all'ultimo chilometro.

Comunque dal lato sportivo la corsa tedesca si presentava molto attraente e praticamente è riuscita delle più appassionanti.

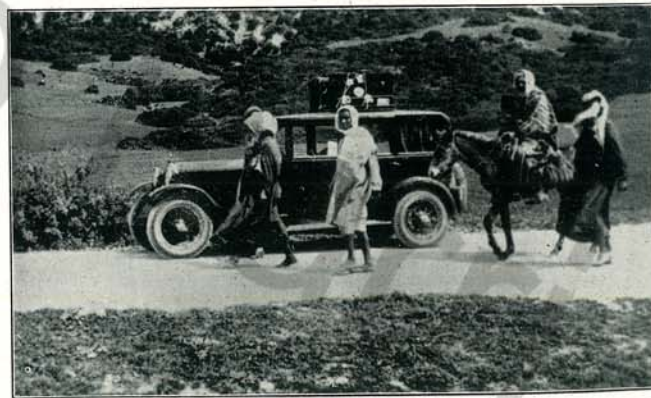
Esso offriva dei motivi d'interesse che possiamo definire nuovi nei confronti

delle grandi competizioni che l'hanno preceduta. E il motivo principale era costituito dalla partecipazione ufficiale di una squadra della « Mercedes ».

In realtà la casa teutonica non era stata del tutto assente dai Grandi Premi retti dalla formula delle dieci ore. A quelli d'Italia e del Belgio ha partecipato con gli isolati Ivanowski e Stöf-fel, i quali, senza disturbare i protagonisti, si sono, con corse notevoli specialmente per regolarità, classificati onorevolmente. A quello di Francia ha invece partecipato ufficialmente con due vetture, una delle quali affidata a Caracciola, ma, senza essere si può dire mai state in corsa, le due vetture hanno abbandonato nelle prime ore per guasti che furono attribuiti al compressore.

In realtà si è avuto tutti l'impressione che il sinuoso circuito stradale di Monthéry non fosse il più adatto alle grosse vetture teutoniche. Oggi, invece, ripensando alla gara francese del 21 giugno, si è propensi a ritenere che forse le « Mercedes » mancavano di una adeguata preparazione. Altrimenti non si spiegherebbe la loro vittoria al Nurburg Ring, che per asperità e sinuosità non ha certo niente da invidiare all'autodromo parigino. Anzi.

Per il Gran Premio di Germania, sembrava alla vigilia che le « Bugatti » di 2300 cmc. di Varzi e di Chiron (spe-



Sull'automobile qui effigiata, che è un'Alfa Romeo 1500, quattro turisti hanno compiuto un lungo raid, di 10.000 km., attraverso l'Algeria, la Tunisia, il Marocco, la Francia e l'Italia. Inutile dire che per la bontà della macchina il raid ha avuto un pieno successo. La fotografia rappresenta l'Alfa Romeo scortata da alcuni Arabi in Tunisia.

cie quella del francese che conosce molto bene il percorso essendovi stato battuto nel 1928 ed avendo trionfato nel 1929), l'«Alfa Romeo» otto cilindri di Nuvolari, la «Maserati» 2800 di Fagioli e la «Maserati» 2500 di Dreyfus (per quanto si ritenga questo corridore di classe inferiore agli altri e adattato solo a circuiti facili e molto veloci) dovessero prevalere sulla «Mercedes» sei cilindri di oltre 7 litri di cilindrata nonostante, in seguito a notevoli alleggerimenti del telaio e di qualche altro suo organo, il peso ne fosse stato ridotto a 1600 chilogrammi.

E solo nella considerazione che la corsa si svolgerà in casa loro, su un terreno conosciuto metro per metro e che uomini e macchine vi erano lungamente e meticolosamente preparati per essere in grado di dare piena soddisfazione alle 100 e più mila persone (altro che crisi!) assepatosi sui bordi del circuito ed anelanti ad un successo tedesco, solo per tali considerazioni che potremo qualificare d'ambiente e di circostanza, si era incluso Caracciola nella cosiddetta rosa dei favoriti. Ma non, ripetiamo, con eccessiva convinzione.

Caracciola invece ha vinto la corsa da un capo all'altro, mentre Chiron, Varzi, Nuvolari e Fagioli si sono vivacemente contesi le piazze d'onore.

Sul risultato ha indubbiamente influito il cattivo tempo che ha imperversato per tre quarti o per quattro quinti della gara. La pioggia, spesso violenta, e il terreno bagnato hanno favorito il pilota che il percorso conosceva quasi a occhi chiusi, la vettura più pesante e con gomme di maggior sezione che possedeva una maggiore aderenza sulla strada viscosa, la macchina meno spinta, meno nervosa e dalle accelerazioni meno rabbiose che mai all'uscita delle curve ha perso tempo perché le ruote giravano a vuoto. Degli avversari di Caracciola, che ha avuto modo di riconfermare la sua elevatissima classe, il più veloce e il più audace apparve Fagioli fino a che non si è ritirato per rottura del cambio. Anche Nuvolari ha lottato animosamente per quanto glielo ha concesso la sua «Alfa Romeo» che, oltre al ben noto leggero handicap in fatto di velocità, non era a posto di rapporti. Nuvolari era giunto in Germania portando con sé (e l'errore è deplorabile) due coppie di rapporto di ricambio eguali! Si tratta dunque

La giornata del Duce

Già altre volte la cronaca quotidiana fornì l'occasione di accennare ad una caratteristica continuativa della vita del Duce: la sua equilibrata attività sportiva. Ancora oggi la cronaca ci offre la possibilità di un cenno che vuole essere soprattutto esempio per quanti ancora non hanno compreso come nei «metodi di vivere fascista» gli esercizi fisici entrino in opportuna misura alternati all'attività produttiva dello spirito. Prendiamo, a caso, una giornata qualsiasi: quella del 18 luglio scorso. Quel giorno, dalle primissime ore del mattino, il Duce volle rinnovarci palesemente l'insegnamento. Nelle pesanti cura della Nazione, in queste ore in cui formidabili questioni mondiali tengono destinate tutte le intelligenze degli uomini politici d'Europa e d'America, Mussolini, che negli avvenimenti ha detto già per l'«inizio», con spirito preveggen- te, una parola precisa e ha indicato una via sicura, trova in sé l'energia per non trascurare alcun'altra manifestazione, anche quelle che, pur attraverso un aspetto sportivo del tutto esteriore, investono gravi problemi di tecnica e di potenza. Così, al mattino, quando appena l'alba rischiarava la solitudine della campagna romana, egli era di già all'aeroporto del Littorio tra le perfette macchine di volo convenute in Roma per il Giro d'Italia e poi presenziava dando il «via» ai volatori. Rientrava alle 6 a Villa Torlonia, e subito si dedicava alle consuete esercitazioni di equitazione, protrattesi come sempre, per circa due ore.

Alle 8 giungeva a Palazzo Venezia per il rapporto giornaliero e per i consueti ricevimenti. Più tardi, pilotando la sua velocissima automobile, correva sulla via del mare alla volta del Lido di Ostia, ove, quando le cure dello Stato glielo consentono, ama trascorrere alcune ore nuotando a lungo.

Nel pomeriggio, nel salone del Map-pamondo, a Palazzo Venezia, ha ricevuto il monarca inglese Kaye Don, che di recente sul Garda conquistava il primato mondiale di velocità per motoscafi e il collega Attilio Longoni, il quale gli offriva la prima copia del suo libro Fascismo e aviazione - Gli aviatori nella Rivoluzione. S. E. il Capo del Governo si è compiaciuto per il bel libro che documenta in maniera inconfutabile come l'aviazione italiana sia risorta solo col Fascismo e attraverso il Fascismo.

Così nella sanità del corpo e dello spirito, indicando come vada inteso con senso latino lo sport, il Duce dà quotidiana prova delle sue infinite risorse ed è per tutti gli Italiani esempio operante di vita sana e forte.

di un caso tipico di imprevidenza e di impreparazione.

Cosicché i posti d'onore sono stati occupati dalle «Bugatti» le quali hanno avuto un bellissimo finale favorito dalla cessazione del cattivo tempo che ha attenuato l'inferiorità dovuta al loro minore peso. E se Chiron, forte della sua conoscenza del percorso, ha preceduto all'arrivo Varzi, che notoriamente non ama la pioggia e le strade bagnate, il Campione italiano si è preso la rivincita realizzando, proprio all'ultimo giro, il record del giro a km. 116,600 all'ora, quasi a dimostrare la perfetta efficienza del suo mezzo meccanico a fine corsa.

Anche questa seconda sconfitta delle vetture italiane, in fondo prevista per quanto aggravata da un altro grosso errore, non deve però eccessivamente preoccupare. Non mancano le attenuanti. E del resto la vittoria della «Mercedes» tecnicamente e industrialmente non presenta grande significato. Sia per le circostanze che l'hanno facilitata (il fatto che in cinque minuti siano arrivati quattro corridori dice quanto essa sia stata aspra e quanto appassionante sia riuscita la contesa) sia perché si tratta di una macchina basata su principi tecnici superati e quindi di scarsa portata pratica. Per quanto riguarda potenza specifica, con i suoi 250 e 270 HP su 7069 cmc. di cilindrata è infatti ancora lontana dai risultati conseguiti in Italia e in Francia, dove con motori di cilindrata inferiore alla metà si sviluppano potenze di poco minori.

Resta il disappunto per la mancata vittoria, anzi per la serie di sconfitte che ha contrassegnato la nostra partecipazione alle grandi corse straniere. Sconfitte, intendiamoci, che possono più che altro impressionare il profano, ma che il competente sa apprezzare e giudicare per quello che effettivamente valgono.

Del resto la stagione non si è ancora conclusa e c'è da aver fiducia che le prossime corse, fra le quali c'è in programma l'importantissimo Gran Premio di Monza, ci offrono il modo di dimenticare le amarezze che riguardano in fondo più l'amor proprio nazionale che l'intrinseco e sostanziale valore delle nostre macchine e dei nostri corridori. I quali hanno sostanzialmente riaffermato la loro eccellenza.

RUGGERO T. ZANETTI

MOTOCICLISTO



Prini e Panella, gli eterni rivali nella categoria 250 cmc., alle prese in una curva dell'XI Circuito del Lario (foto Bellina)

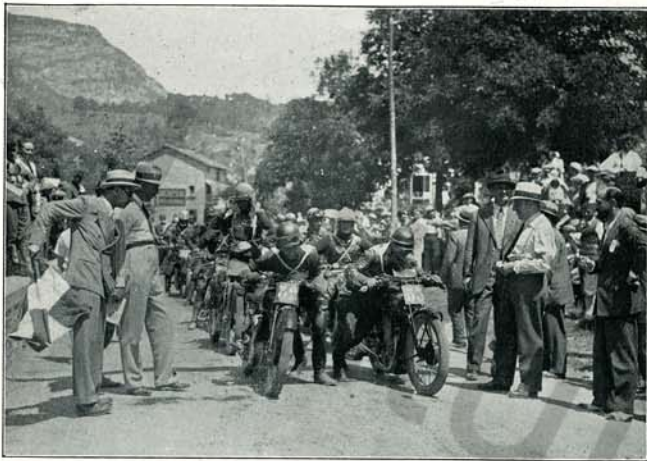
IL CIRCUITO DEL LARIO E LA CRISI MOTOCICLISTICA

C'è voluto il Circuito del Lario perché tanta brava gente si accorgesse dell'esistenza di una crisi dello sport motociclistico italiano avviato a perdere, con una progressione alquanto preoccupante, tutta quella simpatica popolarità che era riuscito a conquistare non molti anni fa. E pensare che a questa grande prova, la più importante fra quante si disputano in Italia in circuito stradale, non si può certo dire che sia mancato il successo sia sportivo che tecnico.

La vittoria è stata infatti ardentemente contesa fin sul traguardo in più di una categoria e i risultati conseguiti, senza essere iperboliche, sono da considerarsi eccellenti, specie se si tiene conto dell'obbligo del carburante fisso che, come è noto, impedisce che i rapporti di compressione dei motori siano elevati ai limiti raggiungibili con l'uso di miscele antide-tonanti. Cosicché non è lecito parlare di vero e proprio insuccesso pur se non tutti i precedenti record sono stati migliorati.

Eppure quanti hanno assistito all'XI edizione della classica corsa, che si volle in passato qualificare Tourist Trophy d'Italia, quasi per paragonarla alla famosa competizione inglese che presenta però un interesse tecnico e industriale assolutamente unico al mondo, sono stati unanimi nel riportare la netta impressione di una decadenza, che si è senz'altro compreso come coinvolga tutto lo sport motociclistico italiano semplicemente perché il «Lario» di esso sport costituisce uno dei maggiori e forse il più significativo esponente.

E' sempre stata infatti una manifestazione eminentemente popolare, soprattutto in Lombardia, e sicché gli spettatori si contavano



La partenza di Gheri Mario e Susini - A destra il presidente del Moto Club Milano, comm. Mataloni. (foto Bellina).

negli anni scorsi a decine di migliaia. Quest'anno invece non crediamo si sia di molto superata una diecina di migliaia.

Si dice: non ci sono più Varzi, Nuvolari e Pietro Ghersi, gli idoli delle folle oramai passati, armi e bagagli, all'automobilismo. E' vero, ma il male si è che non ci sono i giovani campioni in grado di sostituirli nel cuore del pubblico. Il quale, pur non misconoscendo il valore dei Bandini, dei Colombo, dei Mario Ghersi, ecc., la cui classe è indubbia, non può dimenticare che detti uomini correvano già contro i famosi Assi e venivano regolarmente battuti. Non possono quindi suscitare grandi entusiasmi anche se compiono gesta ammirevoli.

A sostituire i tuttora indimenticati possono essere solo i giovani per i quali non esistono termini di confronto troppo recenti che ne dimostrino l'inferiorità. E', per lo meno, appunto la mancanza d'una massa di giovani promettente dai quali possano uscire i futuri campioni, che sanziona l'esistenza di una crisi in questo campo d'attività sportiva.

Il quale oggi è scarso di corridori e scarso di pubblico. Il fatto stesso che l'assenza dei divi deter-

mina l'assenza di spettatori, nonostante sportivamente, ed anche tecnicamente, le competizioni si presentino tutt'altro che prive d'interesse, dimostra che lo sport motociclistico non conta oggi su masse... motociclistiche evolute e coscienti.

Ciò è indubbiamente grave, ma è la logica conseguenza della graduale scomparsa delle piccole corse di provincia che in fondo erano



Tonino Benelli ad una curva (foto Bellina).

quelle che arricchivano le riserve di corridori e che creavano un pubblico motociclista. Sicché non è sostanzialmente eccessivo affermare che le grandi competizioni vivevano sulle minori e che mancando queste anche quelle vanno decadendo.

Varie e complesse sono le cause che hanno determinato o contribuito a determinare la progressiva diminuzione delle tanto utili piccole manifestazioni. Alcune sono estranee al motociclismo e possiamo qualificarle di forza maggiore, ma altre sono di origine prettamente motociclistica. Cioè sono dovute all'attività o alla inattività di enti motociclistici e dovrebbero quindi poter essere rimosse. Come ci si augura seppur con una punta di scetticismo che non può essere giudicato illegittimo solo che si guardi al passato anche recente.

Ma non è il commento all'ultima edizione del Circuito del Lario la sede più adatta per un esame approfondito della situazione. Ci accontentiamo di avervi accennato riservandoci eventualmente di riparlare.

Veniamo piuttosto alla corsa che ha offerto agli spettatori fasi appassionanti e che ha dato risultati alquanto soddisfacenti.

Abbiamo già detto che non tutti i record sono caduti. Precisamente sono rimasti in piedi quelli della categoria 175 cmc. e quelli della categoria 350 cmc. che sono anche, quest'ultimi, record assoluti della gara. Ma si è già fatto molto, dato l'uso obbligatorio della miscela carburante di benzina-benzolo che diminuisce il rendimento dei motori. Per quanto non sia il caso di parlare di progressi tecnici quando parecchie, infatti, delle macchine concorrenti, e particolarmente quelle vincitrici, non erano di recentissimo modello. Si tratta di tipi dell'anno scorso ritoccati e messi a punto dai concorrenti stessi.

Non è dunque il caso di attribuire alla corsa, benché sia denominata Gran Premio d'Industria, un significato industriale che assolutamente non ha avuto. Motivo non ultimo questo del suo non eccessivo successo.

Bandini è riuscito a migliorare i suoi tempi dell'anno scorso, nella categoria 500, e ad avvicinare i prodigiosi tempi di Nuvolari, non per altro, probabilmente, che perché ha dovuto tirare a gran forza da un capo all'altro dei 219 chilometri, insidiato com'era da Colombo che lo ha minacciosamente tallonato fin sul traguardo giungendo 13 secondi dopo. Ha dovuto cioè impegnarsi a fondo per vincere, a differenza di quanto aveva fatto un anno fa.

L'influenza del carburante standard si è fatta sentire di più nelle categorie 175 e 350 cmc. Il giovane Pigorini, infatti, che ha vinto brillantemente quest'ultima, sia pure approfittando di un guasto ai freni che ha ritardato Mario Ghersi, ha realizzato, sia sul giro che sul percorso totale, tempi sensibilmente superiori a quelli realizzati un anno fa da Ghersi con lo stesso tipo di macchina: la « Velocette » con altera di distribuzione in testa. Chè anche quella di Pigorini era un modello 1930. Per la categoria 175 cmc., che ha visto trionfare Alberti su



Bandini, Mario Ghersi e Alberti subito dopo la corsa (foto Bellina).

« Ancora » con motore « Villiers » a due tempi (non è del tutto senza significato questa vittoria, benché un po' fortunosa, di un motore a due tempi), i tempi e le medie realizzate hanno sofferto del ritiro di Benelli sulla invincibile « Benelli », già nettamente in testa a tutti, provocato dalla rottura della scatola di cambio.

Ma lo stesso Benelli che ha compiuto, prima di fermarsi definitivamente, il giro più veloce, si è tenuto al di sotto dei suoi record nonostante intendesse attaccarli e a tale scopo si fosse scrupolosamente preparato a lungo sul terreno di gara.

Prini ha invece migliorato i suoi record con la « Guzzi » 250 cmc. pur avendo avuto una vittoria facile non mai insidiata nè minacciata. Ma egli era partito proprio con quel proposito che ha potuto attuare in grazia di una speciale messa a punto della macchina e di una scelta di rapporti più in-

dovinata di quanto non sia stata l'anno passato.

In compenso la miscela benzina-benzolo, che della temperatura calda si è giovata per la migliore carburazione, logorando meno i motori ha determinato un minor numero di pannes di quanto si fosse abituati a veder verificarsi al « Lario ». I ritiri sono stati complessivamente, nei confronti dei partiti, nella proporzione del 50 per cento. Non eccessivi, dunque, per un percorso così aspro seppur non molto lungo. Ma se si guarda alle maggiori cilindrate la percentuale è ancora maggiore. Precisamente si sono avuti 6 arrivati su 11 partiti (54,54 per cento) nella categoria 500 cmc., 8 arrivati su 13 partiti (61,53 per cento) nella categoria 350 cmc., 4 arrivati su 8 partiti (50 per cento) nella categoria 250 cmc. e 4 arrivati su 12 partiti (33,33 per cento) nella categoria 175 cmc.

Bisogna però far rilevare, specie per le minori categorie, che la



Terzo Bandini, vincitore assoluto del Circuito fotografato in discesa (foto Bellina).

maggior parte degli abbandoni sono da attribuirsi a cadute e che di inconvenienti ai motori quasi non se ne sono avuti. Piuttosto si sono lamentati guasti ai freni, ai cambi e alle frizioni, cioè agli organi più tormentati su un circuito aspro e difficile.

Raramente, invece, si sono verificate tante cadute. Ciò significa che i corridori non hanno risparmiato l'audacia (e si spiegherebbero quindi i buoni risultati conseguiti col carburante unico) ma può anche essere conseguenza di una non elevatissima classe della massa dei concorrenti. Perché il guidatore di classe, pur riuscendo ad essere più veloce degli altri, cade molto meno, salvo investimento, perché in fondo arrischia anche meno. Non è ch'egli vinca infatti per una maggiore audacia o temerarietà, ma per la sua maggiore abilità.

L'organizzazione è stata degna delle tradizioni. Ne va lode incondizionata al Moto Club Milano al quale si deve anche essere grati per aver avuto il coraggio di dar vita alla corsa, affrontando sacrifici di ogni genere, in un momento di grave difficoltà per lo sport della motocicletta.

MOTOR

ALTRE CORSE

Le due competizioni motociclistiche che nel mese di luglio sono seguite al Circuito del Lario, cioè il Circuito delle Prealpi Varesine e la Coppa del Mare a Livorno, non hanno in fondo portato elementi tali da poter modificare i giudizi non troppo lieti già espressi a proposito dello sport motociclistico italiano.

Specie nei riguardi della diminuita popolarità del motociclismo, a Varese si è avuta una conferma di quanto già era apparso a Barni, perché il pubblico non è accorso in gran numero.

Intanto la vittoria assoluta è toccata alla 350 cmc., ed il fatto merita rilievo; poi la categoria 250 cmc. è stata vinta da una macchina straniera ed infine la categoria 500 cmc. ha visto in testa una macchina italiana. Ce n'è abbastanza dunque per indurre a considerare per lo meno con curiosità questo Circuito delle Prealpi Varesine che non aveva potuto, alla vigilia, conquistare i favori degli appassionati.

Diversa fisionomia ha avuto, la domenica seguente, la livornese Coppa del Mare che era valida per il Campionato italiano. Per questo solo fatto vi hanno partecipato tutti e quattro i detentori del titolo nonchè i loro più minacciosi avversari. Me le contese non sono state molto vivacemente combattute. I quattro campioni hanno infatti vinto abbastanza facilmente, specie

Mario Ghersi e Bandini che, respinti gli attacchi loro portati nei primissimi giri, non sono stati più disturbati. Non per questo però è stata meno veloce la loro marcia perchè hanno battuto tutti i precedenti records. Ciò che prova l'elevatezza della loro classe. Tanto più che il Circuito del Montenero sul quale si è corso (e una più accurata misurazione ha ridotto la sua lunghezza dai km. 22,500 degli anni passati a 20 chilometri) è molto difficile, tale da collaudare molto seriamente l'abilità, l'audacia e il colpo d'occhio dei guidatori.

Nelle minori cilindrato invece la contesa per il primato si è risolta solo alla fine. Nella categoria 175 cmc. infatti Tonino Benelli ha sopravanzato sul traguardo di non più di una macchina il compagno di squadra.

Nella categoria 250 cmc. Panella, come sempre accorto e prudente nello sfruttamento del suo motore, ha avuto ragione alla distanza di Brusi che aveva iniziato la corsa con eccessiva foga e che non è da stupirsi quindi se poco più tardi doveva abbandonare per guasto di macchina.

A Livorno siamo dunque ritornati nella normalità in fatto di divisione di vittorie fra l'industria italiana e quella straniera. Ma è facile comprendere che solo quando anche nelle maggiori categorie le macchine costruite in Italia saranno in grado di competere, per lo meno da pari a pari, con quelle importate, si può sperare che lo sport motociclistico riacquisti quella popolarità che oggi ha perduto. Nè il pubblico numeroso che ha assistito alla Coppa del Mare deve trarre in inganno. Non si dimentichi infatti che si era a fine luglio in piena stagione balneare.

Dopo la Coppa del Mare, nella classifica del Campionato Italiano solo Panella e Bandini occupano saldamente il primo posto. Panella, nella categoria 250 cmc., ha già raccolto 46 punti, mentre Brusi ne ha solo 28 e Prini 25. Bandini invece, nella categoria 500 cmc., è in testa con 42 punti seguito da Sandri con 24 e da Fieschi e da Colombo con punti 14.

Lotta aperta si ha ancora nella categoria 250 cmc. nella quale Mario Ghersi e Cerato si dividono attualmente il primo posto avendo 27 punti ciascuno, e Tenni li minaccia con i suoi 25 punti. Nelle motoleggere Benelli è primo con 29 punti, Alberti secondo con 25 e Baschieri terzo con 23.

Si prospetta quindi un non trascurabile interesse per le prossime gare valevoli per il titolo.

MOTONAUTICA



La grandiosa sede dell'Associazione Motonautica del Lario ad Azzano, presso Tremezzo, che sarà inaugurata nel prossimo settembre.

Occorre una riforma

Nei numeri scorsi, in questa rubrica, si è ampiamente parlato dei fasti dell'Italia motonautica dimostrando che al momento presente essa possiede i motori più veloci ed i piloti più ardimentosi, mentre organizza le riunioni e le gare più interessanti e più difficili del mondo.

Pur essendo soltanto a metà stagione si potrebbe già trarre un meraviglioso bilancio sportivo dell'annata 1931 e... andarsene a dormire sugli allori.

Invece la situazione non è affatto riposante ed occorre guardarla ad occhi aperti e parlarne chiaramente con tutta franchezza.

Nello sport occorre innanzitutto pensare alla sostanza ed al fine pratico, e poi alle eccezioni. Noi cre-

diamo, in altre parole, che sia più benemerita dell'idea sportiva, ad esempio, quella società di nuoto che ha cento soci tutti buoni nuotatori ma che non hanno mai vinto una gara od un record, di quella che possiede novantanove soci che non sanno tenersi a galla ed uno che sia magari recordman del mondo.

Generalizzando l'esempio e passando dalla società sportiva alla intera nazione, diremo che c'è poco da rallegrarsi quando dietro alla facciata degli eventi strombazzati nei giornali del lunedì non sempre c'è il sostegno della massa degli sportivi.

Tutti i nostri successi, di cui siamo a giusta ragione orgogliosi, sono dovuti a pochi uomini appassionati che si sacrificano e combattono strenuamente. Veniamo subito ai fatti perchè non si creda che si tratti delle vane querimonie di un eterno brontolone.

E' pacifico oramai che senza ordine e senza disciplina non si può far nulla di buono e di duraturo.

Perciò anche nello sport, che a prima vista potrebbe sembrare dover essere solo la libera estrinsecazione delle singole energie, in tutto il mondo è stata istituita la rigida disciplina delle organizzazioni, delle federazioni, dei regolamenti, ecc.

E nell'Italia d'oggi questa organizzazione ha raggiunto una perfezione che potrebbe dirsi quasi assoluta, poichè se non esiste in realtà un Ministero dello Sport, poco ci manca od è una semplice questione di parole.

E noi vediamo e su queste pagine ogni mese se ne dà fede, che tutti i vari sport vanno ogni giorno più conquistando le masse, vediamo che alcuni sport — che altrove sono solo alla portata dei gran signori — vengono da noi messi alla portata anche dei meno abbienti, vediamo insomma tutto un rigoglio che rallegra e conforta il cuore e l'intelletto. Per ogni sport vi sono centinaia di associazioni con le loro sedi reali e frequentate, e tutte dipendenti dalla loro Federazione. Ogni Federazione vive di vita attiva e realmente ordina e governa e di ognuno di questi sport si può sapere sempre quale sia l'attività, il numero delle società affiliate, dei soci, ecc.

Se si tratta di sport meccanici — come è nel nostro caso — vediamo la poderosa organizzazione del Reale Automobile Club d'Italia stendere i suoi rami in ogni capoluogo di provincia e spesso in città anche di minore importanza. Nel campo motociclistico c'è il Moto Club d'Italia con la sua adeguata organizzazione.

In campo motonautico non c'è nulla di tutto questo. Esiste una Federazione Italiana Motonautica, ma più di nome che di fatto. Avvenuta, e sempre in ritardo, la riunione pel calendario, non se ne sa più nulla. Vi sono problemi gravissimi, come accenneremo più innanzi, per la legislazione motonautica, ma non si ha alcuna notizia di memoriali o di altri passi fatti verso le superiori autorità. Non si è mai visto un rendiconto annuale che faccia conoscere quante e quali sono le società affiliate e quanti i soci. Con ciò non intendiamo affatto dire che non se ne facciano. Diciamo solo che non vengono pubblicati, in modo che il pubblico vive all'oscuro di tutto quello che può essere il movimento sportivo motonautico grande o piccolo che sia. Sappiamo di sportivi che scrivono chiedendo informazioni senza mai ricevere alcuna risposta.

Ma tutto ciò è nulla perchè si può anche rispon-

dere che, come pure vedremo più innanzi, dato il limitato numero di società e di soci affiliati, i cespiti della Federazione sono talmente esigui da non permettere d'averne una vera e propria sede con impiegati fissi, orario d'ufficio, ecc.

Più grave è il fatto delle incompatibilità di carica. Alcuni dei componenti il Direttorio sono al tempo stesso organizzatori delle gare più importanti. Lungi da noi qualsiasi pensiero men che riguardoso verso queste persone alle quali molto o quasi tutto deve la motonautica italiana e che sono superiori ad ogni sospetto dando esse con tutta passione ed anche rimettendoci di tasca, l'opera loro. Ma ciò non toglie che non è ammissibile in nessuna cosa al mondo l'essere giudice e parte. Il concorrente ad una gara che si crede leso nei suoi diritti quando, in ultima analisi, ricorre alla Federazione si trova ancora innanzi in veste di giudice lo stesso organizzatore contro il quale egli vuol reclamare.

Basta semplicemente enunciare un simile stato di cose per comprendere che così non è possibile andare innanzi.

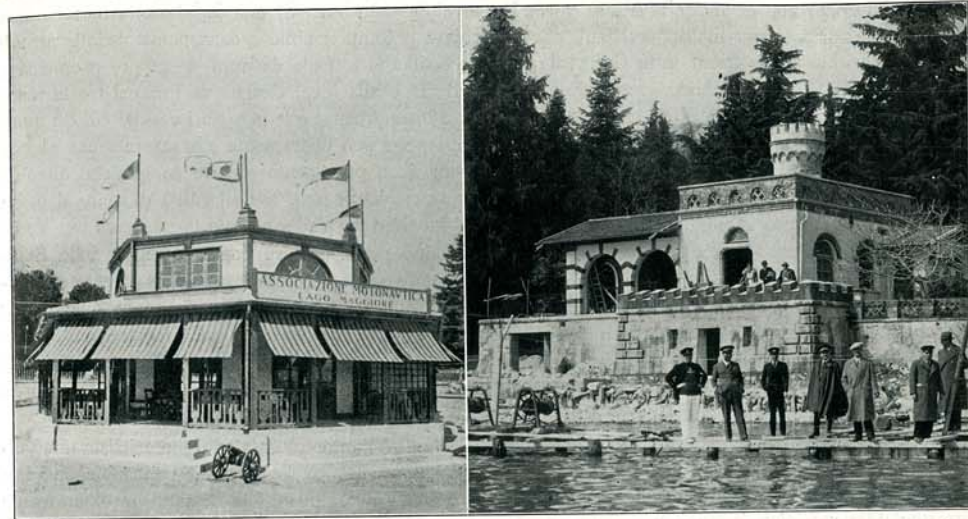
D'altra parte, data la grande ristrettezza numerica degli attuali interessati alla motonautica italiana non è facile stabilirne l'inquadramento con le stesse basi degli altri sport che hanno ben altre risorse.

Ed allora la soluzione secondo noi sarebbe una sola: appoggiare la motonautica all'automobilismo, ossia al R.A.C.I.

Questo Ente già riscuote le tasse di circolazione dei motoscafi, questo Ente ha già dimostrato in modo tangibile il suo interessamento per la motonautica spendendo alcune centinaia di migliaia di lire per la costruzione di un grandioso garage motonautico a Como, il primo del genere in Italia e forse in Europa.

La nostra proposta, ci teniamo a dirlo, non è una idea balzana passataci pel capo e buttata giù tanto per scrivere qualche cosa, ma risponde ad uno stato di fatto già esistente altrove e precisamente in Francia ove in seno all'Automobile Club de France esiste una Commissione dell'Yachting Automobile, e la Fédération Française de la Navigation Automobile, corrispondente alla nostra F.I.M. ha la sua sede in Piazza della Concordia, presso la stessa sede dell'A.C.F. Ogni mese il bollettino dell'A.C.F. pubblica anche i verbali delle riunioni ed i comunicati della F.F.N.A. ed i motonauti francesi hanno a loro disposizione tutti i servizi dell'A.C.F., laboratori di prova, ecc.

La quasi totalità dei motonauti italiani è già so-



L'originale sede dell'Associazione Motonautica Lago Maggiore a Meina e quella, bellissima ed artistica, del Club Motonautico « Gabriele d'Annunzio » di Gardone Riviera, presieduto dal Conte Theo Rossi di Montelera.

cia del R.A.C.I. poichè in genere prima di possedere il motoscafo si ha già l'automobile e chi meglio vuol godere del fuoribordo non può fare a meno dell'automobile per portarselo dietro a rimorchio o sul cielo della vettura per poi poter scorazzare e competere su questo o quel lago, fiume o spiaggia.

Questa, secondo noi sarebbe l'unica, vantaggiosa ed immediata soluzione alla stasi attuale e permetterebbe di guardare con piena fiducia nell'avvenire.

Se i poteri centrali vanno male, gli enti dipendenti della periferia non vanno meglio. Quanti sono i Clubs motonautici italiani affiliati alla F.I.M.? Abbiamo già detto che non lo sappiamo perchè la Federazione non pubblica notizie al riguardo.

Ma se anche le pubblicasse e del resto a noi sarebbe facilissimo di procurarci tali dati, e si sapesse che, putacaso, si tratta di 20 o 30 clubs, queste cifre nulla vorrebbero dire perchè molti di questi Clubs esistono solamente sulla carta e nulla hanno di quello che veramente e specialmente anglicamente significa la parola stessa.

Molti di questi Clubs nascono e si affiliavano unicamente per organizzare una volta all'anno una manifestazione locale e quindi non sono in fondo che dei comitati locali tra i cui membri vi è talvolta qualche vero appassionato di motonautica, ma la sua pre-

senza non è necessaria. Così pure vari dirigenti di clubs — e spesso proprio quelli che più comandano — sono dei motonauti soltanto perchè si affrettano ad indossare la classica divisa in bianco e azzurro ma non hanno mai posseduto, e si guardano bene dal pensare a possedere, uno scafo qualsiasi e nemmeno si azzardano a pilotare quelli degli altri.

Se perciò, in base alla nostra esperienza, noi volessimo enumerare quanti sono i veri clubs motonautici italiani, quelli cioè che hanno una sede bella o brutta ma realmente esistente e col duplice accesso dalla via di terra e dalla via di acqua, sede in cui i soci, pochi o molti non importa, si riuniscono almeno una dozzina di domeniche l'anno, in cui trovano aiuto e guida nelle nautiche contingenze, in cui i dirigenti sanno nuotare, vogare, mettere in marcia un motore e tenere in mano la ruota o la barra del timone, probabilmente riusciremmo a servirvi delle dita di una mano sola!

Proprio così, questa è la dura verità, ma è bene che sia conosciuta perchè essa viene anche a completare quanto abbiamo detto sopra a proposito della necessità di cambiare sistema.

Ora non si tratta di intonare il *parce sepulto* perchè, come abbiamo detto in principio, se fa difetto da noi la parte associativa, siamo invece tra i primi nel mondo sportivamente ed industrialmente.

Ed è specialmente per quest'ultima parte che noi crediamo opportuno di levare la nostra voce. Il nostro paese costruisce ora motori eccellenti che in questi giorni hanno anche trionfato in Germania, in Inghilterra ed in Francia in modo spettacoloso. Ed in quanto agli scafi, i nostri cantieri non sono inferiori a nessuno.

Ma non basta costruire bene, occorre anche vendere e da chi andare ad offrire questi superbi prodotti? Da quei clubs che esistono sulla carta per organizzare una sola gara all'anno?

Abbiamo in casa non solo il lievito per poter far sorgere centinaia di associazioni e migliaia di adepti ma anche la sostanza costituita da motori e dagli scafi. Quello che occorre è di poter facilitare il sorgere di questi enti locali e questo sarà possibile solo quando in ogni città marina, lacuale o fluviale, la locale filiale del R.A.C.I. sarà a disposizione dei neofiti per indirizzarli, consigliarli e raggrupparli.

Altrimenti dovremo attendere che in ogni città sorga quel tale individuo appassionatissimo ed altruista, provvisto di mezzi e di capacità perchè dia la spinta iniziale. Se ci son voluti otto anni per non trovarne nemmeno cinque di questi iniziatori, quanti secoli occorreranno per poter dire di avere realmente una motonautica italiana?

Oltre tutto ciò v'è un altro grande ostacolo, e



Il nuovo garage nautico di Como. — L'impianto per motoscafi costruito a Como ad iniziativa del R.A.C.I. è pressochè ultimato. Dalla fotografia che pubblichiamo si rievoca la bella ed armonica linea del modernissimo impianto, progettato dall'Ing. Vincenzo Balsamo, e che per primo sorge in Italia.

forse il maggiore, costituito dalla già più volte lamentata mancanza di una legislazione motonautica chiara e comprensibile e corrispondente alle attuali necessità. Si attende da anni, è sempre promessa e mai viene alla luce. Così si va innanzi tra le maggiori incongruenze e le maggiori vessazioni. Su qualche lago si può liberamente scorazzare senza alcuna formalità o pagamento mentre su qualche altro vi sono noie senza fine. Nelle località di mare si passa dai luoghi ove chiedono cento lire a quelli ove ne chiedono mille. Mentre con una legge dello Stato si è concessa l'esenzione di tassa e di patente per i motori fuoribordo fino a 6 HP, allo scopo evidente di incoraggiarne la diffusione, una circolare ministeriale impone tassa e patente per l'uso della barca e quindi annulla praticamente la legge perchè un fuoribordo senza barca non serve a nulla.

Mentre l'automobilista ed il motociclista una volta sottoposti a quelle formalità iniziali eguali per tutti e chiaramente stabilite possono poi liberamente circolare per tutta Italia, il motonauta non sa mai quel che deve fare e se vuol mettersi in regola è esposto al triplo delle formalità ed al quintuplo delle spese dell'automobilista senza poi avere nemmeno la sicurezza di poter andare dove gli accomoda. Non si tratta di esagerazioni da parte nostra. Mentre scriviamo abbiamo sott'occhio documenti eloquentissimi.

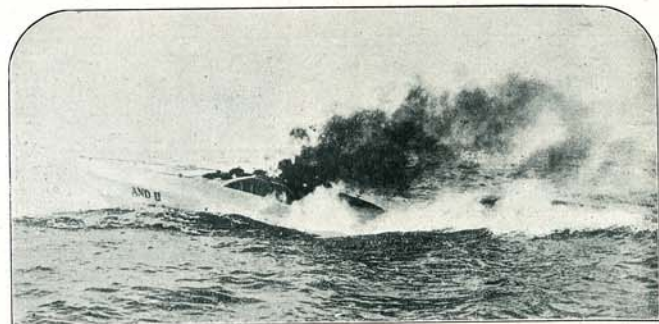
In realtà si verifica poi il fatto che una relativa libertà esiste solo pei velocisti perchè le varie riunioni motonautiche, avendo interesse locale per feste, movimento di forestieri, ecc., si tengono col consenso e l'appoggio delle Autorità e quindi gli agenti dell'ordine si guardano bene dall'importunare i concorrenti. Si può così, volendo partecipare con motori potenti a gare difficili, andare a 80 all'ora con un fuoribordo in specchi d'acqua affollati con la scusa dell'allenamento, senza tassa, patente, ecc., e talvolta senza avere nemmeno l'età minima legale di 18 anni prescritta per poter guidare anche una motoleggera di un solo HP.

Ma passata la festa, gli agenti dell'ordine, dove vi sono, fanno il loro dovere, applicando naturalmente disposizioni a vanvera data la mancanza di un chiaro testo di legge, e colpiscono chi vorrebbe servirsi del fuoribordo anche di 2 soli HP a scopo pacifico, con barche pesanti e sicure a non più di 10 km. all'ora.

Ne consegue che costruttori e venditori di motori e di scafi hanno a disposizione la sola clientela sportiva che si e no passerà i cento individui in tutta Italia e non possono contare, finchè continuerà lo attuale stato di cose, sulle migliaia e migliaia di persone che volentieri acquisterebbero un mezzo di trasporto pratico e piacevole per turismo, caccia, pesca, ecc., quella clientela che negli Stati Uniti si conta a centinaia di migliaia.

Questo è il quadro dell'Italia motonautica attuale: grandi bagliori per strepitose vittorie sportive sullo sfondo plumbeo della inesistente diffusione nelle masse.

ROBERTO DEGLI UBERTI



Il « Miss England II » di Kaye Don, mentre nelle acque di Gardone batte il proprio record mondiale di velocità.

BATTAGLIA DI GIGANTI

La dea velocità meriterebbe nel moderno Olimpo il posto che teneva in quell'antico la capricciosa dea Fortuna, e come il vecchio adagio diceva che la fortuna giova agli audaci, oggi possiamo dire che la Velocità offre il suo divino sorriso agli audaci sì, ma anche ai perseveranti... a quelli che possono superare qualunque ostacolo avendo ambo le chiavi... dello scrigno di qualche generosissimo mecenate.

Uno di questi, nel momento presente, è certamente Kaye Don, il corridore inglese che, non avendo potuto conquistare il record del mondo terrestre togliendolo a Campbell, mentre intendeva causa alla *Sunbeam* perchè il bolide che gli aveva costruito a tale fine non aveva risposto allo scopo, passava ad un altro elemento e raccoglieva l'eredità di Segrave prendendo il timone del *Miss England II* tratto dalle tragiche acque del Lago Windermere e rimesso in ordine come prima e meglio di prima.

Dato che gli Inglesi amano, quando possono, prendere due piccioni ad una fava, invece di sprecarsi in semplici tentativi di records sulle patrie acque, il bolide rinato venne indirizzato verso la Repubblica Argentina ove nei primi mesi di quest'anno l'Inghilterra apriva una sua Esposizione Commerciale allo scopo di poter vendere i suoi prodotti nel Sud America in concorrenza con quelli del Nord America, che in grazia

della dottrina di Monroe, spadroneggiano in tutto il nuovo continente... in altri siti ancora. E mentre l'Erede della Corona Inglese andava in persona ad inaugurare la sua esposizione, Kaye Don col *Miss England* andava a tentare di battere il record di Segrave prima e poi quello che Gar Wood aveva nel frattempo riconquistato. E vi riusciva.

Come i nostri lettori ben sanno, il 2 aprile Kaye Don raggiungeva nelle acque del Rio Paraná la velocità di km. 166,548 che veniva riconosciuto quale record mondiale e debitamente iscritto nelle tabelle dei records mondiali.

Di ritorno dall'Argentina era facile accettare l'invito del Comitato della riunione del Garda e così avemmo il piacere d'avere questo numero eccezionale che in qualche passaggio potè dare l'impressione di velocità di cui sulle acque europee non si aveva alcuna idea. Tutti speravano d'assistere ad un nuovo record, senza pensare che i records non si battono a data fissa quando si vuole.

Ma se vi furono delle persone disilluse, la loro disillusione fu di breve durata. Kaye Don dichiarò che aveva trovato sul Garda la località veramente ideale per mettere sempre meglio a punto il suo racer e tentare quindi di battere il suo stesso record. Quello che non disse ma che gli iniziati facilmente intuirono fu che la suprema ambizione de-



Il « Miss America IX » di Gar Wood, il più diretto e temibile rivale di Kaye Don.

gli inglesi è il riportare in patria il *British International Trophy* che è da tempo in possesso degli Americani. Questo trofeo viene rimesso in pallio nelle prossime gare ai primi di settembre a Detroit. Già nel 1929 Segrave aveva invano tentato di riprenderlo e nel 1930 Miss Carstairs in un nuovo tentativo per poco non ci rimise la vita.

L'altro ambizioso trofeo inglese, la *Coppa d'America* per lo sport della vela è pure da tanti anni tenuto dagli Americani ed un altro mecenate inglese, Lord Lipton, da anni spende milioni e milioni per riconquistarlo, ma sempre invano. Vedremo se Lord Wakefield, proprietario dei *Miss England* e finanziatore prima di Segrave e poi di Kaye Don sarà più fortunato.

Tra i due litiganti il terzo gode, dice il proverbio, ed in questo caso noi Italiani costituimmo il terzo gaudente ed abbiamo potuto così vedere le nostre acque teatro di uno degli atti e forse il più importante di questa battaglia.

Specchio veramente ideale per mettere a punto il *Miss England II* e nessun altro luogo migliore per tentare di migliorare il record già battuto dallo stesso pilota e dallo stesso scafo sulle torbide acque del Rio Paraná.

Dopo vari tentativi che la cronaca quotidiana ha riferito, dopo aver cambiato uno dei motori, dopo aver fatto giungere dall'Inghilterra per mezzo di aeroplano espressamente inviato, un pezzo da sostituire ad un altro rotti durante una prova, finalmente il 9 luglio, a tarda sera, il record del Paraná

era largamente battuto alla media di km. 177,494.

Abbiamo detto che forse noi abbiamo così assistito all'atto più importante della grande battaglia. Infatti il *Miss England II* quando sarà a Detroit per tentare di riconquistare il *British International Trophy* potrà benissimo non aver affatto bisogno di dover raggiungere una velocità maggiore di quella del presente record. Allora dovrà semplicemente competere con gli avversari, e per essi col solo *Miss America IX* di Gar Wood che è l'unico temibile, e vincerà chi nella gara arriverà primo, qualunque sia la velocità.

Come i cavalieri antichi che prima di scendere a singolar tenzone facevano echeggiare il corno per intimorire l'avversario, così il record del Garda è l'annuncio che Kaye Don manda dalla vecchia Europa al suo rivale d'oltre Oceano perché si tenga pronto.

Dall'America intanto si risponde facendo conoscere che Gar Wood ha installato i compressori sul suo *Miss America IX* portando la potenza dei motori « Packard » che lo equipaggiano da 2120 a 3700 HP.

Tenterà ora egli di battere il record di Kaye Don prima delle gare di settembre? Non crediamo. Se egli ritiene di essere il più forte non sarebbe prudente scoprire le sue batterie. Se non lo è, non vorrà compromettere con inutili sforzi la salute del suo corsiero prima del cimento ove la sorte capricciosa potrà ricondurre la fortuna dalla sua parte. Chi vivrà, vedrà!

RADAZZA

Una navicella intelligente

I quotidiani hanno dato notizia della improvvisa fine del « Firecrest », il cutter che ha dato la celebrità ad Alain Gerbault.

Diciamo appositamente così poichè, mentre è nell'ordine naturale delle cose che sia l'uomo — dotato di intelligenza — a dar fama agli oggetti inanimati, qui è statò proprio la nave a dar fama al navigatore ed a dimostrare la sua intelligenza anche nel modo con cui ha posto fine ai suoi giorni.

Il « Firecrest » era un cutter di 11 metri di lunghezza fuori tutto e 9 metri al galleggiamento, costruito nel 1892 da P. T. Harris a Rowhedge in Inghilterra sui disegni di Dixon Kemp. Aveva dunque 39 anni.

Alain Gubault lo acquistò nel 1920 quando aveva già 28 anni e non dovette pagarlo troppo caro data la sua venerabile età. Dopo essersi allenato per un paio d'anni a manovrarlo da solo, il 25 aprile 1923 partiva da Cannes ed il 6 giugno da Gibilterra si avviava per la traversata dell'Atlantico. Il 15 settembre giungeva a Nuova York. Un anno dopo, il 2 ottobre 1924, ne ripartiva e cinque anni dopo, il 26 agosto 1929, dopo aver fatto comodo comodo il giro del mondo ritornava in Francia sbarcando a Le Havre.

Ora si deve pensare che per fare il giro del mondo, anche senza tanta fretta (dei cinque anni di Alain Gerbault ai nove giorni degli aviatori Post e Gatty c'è un certo qual divario velocistico!), vi sono sempre delle traversate di mare di settimane e di mesi in cui non s'incontra alcuna terra. Un uomo solo a bordo deve pur dormire ed allora chi pensa alla rotta? Per questo Alain Gerbault aveva combinato un certo sistema per cui, se non cambiava il vento, il « Firecrest » continuava ad andar diritto. Ma se al traverso della rotta s'incontrava un'altra nave di notte e questa non vedeva la navicella anche perchè le onde avevano spento i fanali regolamentari mentre il pilota se ne stava tappato dentro, dormendo, come ha confessato egli stesso?

Niente paura. Non per nulla il « Firecrest » aveva una intelligenza sua propria e lo ha dimostrato riconducendo sano e salvo dopo cinque anni il suo padrone. E poi, vecchio e scassato come era, si è mantenuto bravamente a galla fino a quando il Ministero della Marina francese ha snocciolato 130.000 franchi (non ne valeva 500) al signor Gerbault e poi mentre lo rimorchiarono per condurlo a Brest ove doveva servire per divertire gli allievi dell'Accademia Navale ha rotto il cavo di rimorchio e buona notte a lor signori! Dite dunque se non aveva un'anima sua propria quel buon vecchio « Firecrest »!



La motonautica a Roma ha numerosi e valenti cultori. Ecco una fase del recente Campionato romano per fuoribordo, naturalmente disputato sulle acque del biondo Tevere (foto Del Papa).

Corse in Italia e all'estero

La stazione sportiva motonautica « bat son plein » ed ogni giorno festivo vi sono gare in Italia ed all'estero. Se prima queste ultime ci interessavano molto relativamente ora non è più così perchè i nostri piloti ed i nostri motori hanno saputo imporsi anche oltre i confini. Già nel numero di giugno demmo notizia della strepitosa vittoria riportata in Inghilterra a Poole Hosbour, di Sandro Salvi e Renzo Bagnato col motore « Laros ». Dopo vi sono state le gare di Potsdam presso Berlino ove non vi erano nostri uomini ma solo nostri motori Laros che riportarono alcune vittorie. Il 4 e 5 luglio a Herblay sulla Senna presso Parigi si è svolto il campionato fuoribordistico di Francia. Deteneva il titolo il signor Vasseur con un famoso motore americano. Riusciva vincitore questo anno il sig. Lepicier grazie all'italianissimo motore Laros che è così ora campione di Francia.

Dall'11 al 14 luglio ha avuto luogo, pure a Herblay, la massima riunione motonautica di Francia ed in essa, in campo fuoribordistico non solo i nostri motori Laros riportavano numerose vittorie sotto la guida di piloti francesi, quali i signori Barrère e Lepicier, ma le gare più importanti vennero vinte anche dai piloti italiani. Il Cav. Edmondo Turci, il Commissario Generale del-

le gare di Gardone, vinceva brillantemente la coppa challenge « Jacques Menier » mentre l'Ing. Speluzzi vinceva il Premio « Etchegoin » per la gara per fuoribordo senza limitazione. Quest'ultima vittoria ha uno speciale significato poichè lo Speluzzi con un normale motore Laros aveva per competitori i famosi motori « Soriano » che hanno il compressore.

Lo sport motonautico italiano a Parigi non è stato rappresentato solo dai piccoli fuoribordo ma ha avuto un suo campione anche nella maggiore categoria, quella dei racers da 12 litri in cui contro il « Sadi III » del Dott. Etchegoin che detiene il record del mondo della categoria, è sceso il « Venezia », uno scafo che per iniziativa del Club Motonautico di Venezia è stato costruito dal Cantiere dei *Fratelli Celli* in soli 25 giorni. Questo nostro intervento ha avuto del fantastico. Costruito lo scafo in un tempo record era stato equipaggiato con un vecchio motore « Hispano Suiza » che aveva già corso in numerose prove e che già quattro volte era andato a picco. Allo scafo italiano non era stato possibile dare un motore italiano poichè l'« Isotta Fraschini » non aveva potuto o voluto darlo.

Alle prime prove a Venezia si guastò il timone in una virata e lo scafo si capovolge. I due fratelli Celli per poco

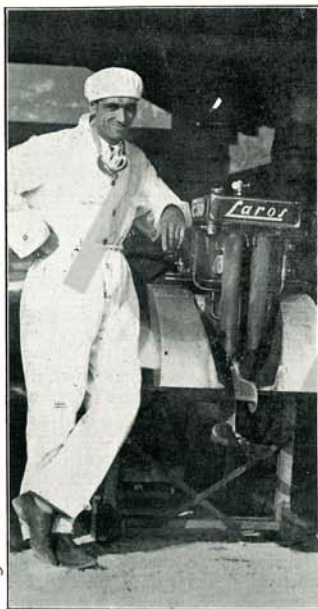
non ci rimettono la vita. In quarantotto ore lo scafo è ripescato, rimesso in ordine timone e motore, medicate le ferite dei piloti, e partenza per Parigi ove si arriva alla vigilia della gara. Nella prima prova il motore del « Venezia » tarda a partire e data la brevità del percorso non riesce a recuperare il ritardo e si classifica onorevolmente al secondo posto a meno di un minuto dal famoso « Sadi III ». Nella seconda prova di 80 Km. il « Venezia » trionfa battendo in pieno il suo competitor che aveva un motore « Hispano Suiza » di nuovissimo modello e di maggior potenza.

L'11 luglio avevamo, ancora all'estero, sul fiume Avon presso Bristol una nuova vittoria. L'italiano Lanfranchi con motore « Laros » di soli 500 cc. batteva tutti i concorrenti di tutte le categorie fino a 1000 cc. Veniamo ora alle competizioni italiane.

Il 29 giugno l'attivissima e fiorentina A. M. I. L. A. sul centro lago di Como fa svolgere la sua ormai classica « Coppa Belgir » con grande successo per numero di concorrenti e per risultati tecnici ottenuti. Vincitore assoluto il Cav. Pesenti Pigna col nuovo motore « Elto » nella gara di velocità e il signor Pedotti pure con motore « Elto » nella gara turistica. Vincitori delle categorie il sig. Lenzi con « Johnson » nella 350, il sig. Guerini con « Elto » nelle 500, l'ing. Passarin con « Laros » nelle 660, il conte Casalini con « Elto » nella 850, tutti di velocità, e la signora Maria Teresa Salvi con « Laros » nella 500 turismo. Notevole l'intervento in queste gare di ben quattro concorrenti del sesso gentile.

Il 28, 29 e 30 giugno si ebbero importanti gare sul Tevere indette dalla M.A.S. Una gara di campionato in circuito in Roma dava vincitore un nuovissimo elemento, il signor Raffaele Cecchini che col nuovissimo motore « Evinrude » di soli 500 cc. batteva tutte le categorie e conquistava il titolo di Campione del Tevere. Nella categoria minore (350 cc.) la vittoria restava alla signorina Giulia Orzi pure con « Evinrude » e nella maggiore categoria vinceva Nando Perrone pure con « Evinrude ».

Il secondo giorno si svolgeva una gara turistica sul percorso di 100 km. Roma-Fiaticino-Roma che vedeva vincitore il Barone Lazzaroni, il Segretario Generale del C.O.N.I. che si occupa di sport non solo a tavolino ma scendendo egli stesso in campo. E chi conosce quanto poco confortevole sia uno



L'ing. Aldo Daccò, il geniale lanciatore dei motori « Laros », è ormai guarito dall'incidente che lo ha tenuto lontano dalle gare per vari mesi.

scafo da fuoribordo e che cosa significhi una navigazione di 100 km. sul Tevere comprende subito che non si tratta di uno sport... di tutto riposo! Il Barone Lazzaroni che aveva come compagno il sig. Michele Zuno aveva un motore « Evinrude ».

Il terzo giorno, sullo stesso percorso di 100 km. aveva luogo la gara di velocità che era vinta dall'ing. Luciano Ghezzi pure con motore « Evinrude » di 1000 cc. alla magnifica media di chilometri 66,784.

Anche in queste gare romane il sesso gentile era molto bene rappresentato da due concorrenti, la signorina Orazi già nominata e la signorina Zack.

Il 12 luglio a Napoli aveva luogo la disputa del G. P. Vesuvio e del Trofeo Peragallo ottimamente organizzata sia dal lato tecnico del campo di gare, sia come dovizia di premi di valore. Però se gli organizzatori partenopei, con tutto il loro bellissimo golfo che dovrebbe far nascere i motonauti a migliaia, avessero dovuto contare solo sui concorrenti locali il fiasco sarebbe stato completo perchè soli tre se ne presentarono alla partenza e dei tre uno solo riusciva a classificarsi quinto in

una eliminataria. Fortunatamente da Roma vennero ben nove partecipanti, tutti i migliori protagonisti delle sopra riportate giornate del Tevere con a capo il Barone Lazzaroni la cui opera strenua per la diffusione della motonautica non sarà mai abbastanza elogiata. Oltre i romani vi furono poi altri tre concorrenti venuti nientemeno da Milano percorrendo con scafi e motori oltre 2000 km. tra andata e ritorno con un autocarro. Indichiamo subito a titolo di onore i loro nomi anche per premiarli della sfortuna che impediva loro di distinguersi perchè giungevano sul posto un'ora prima delle gare e quindi nella impossibilità di mettere a punto scafi e motori. Essi sono: il Conte Carlo Casalini, Gianfranco Castiglioni e Vittorio Rustici.

Trionfatore delle gare napoletane fu il neo Campione del Tevere, il signor Raffaello Cecchini che col suo « Evinrude » vinceva l'eliminataria della categoria C e poi unico si classificava nella finale. La signorina Orazi con motore « Evinrude », il conte Casalini con « Laros », il sig. Manfredo Canepa con « Evinrude », vincevano rispettivamente le eliminatorie della categoria B, D ed E.

Nel mese di luglio dovevano pure iniziarsi le gare in Liguria. La Riunione di Santa Margherita Ligure al 1° luglio ha avuto scarso successo di partecipanti e la vittoria del sig. Delle Piane con « Evinrude » che con motore della

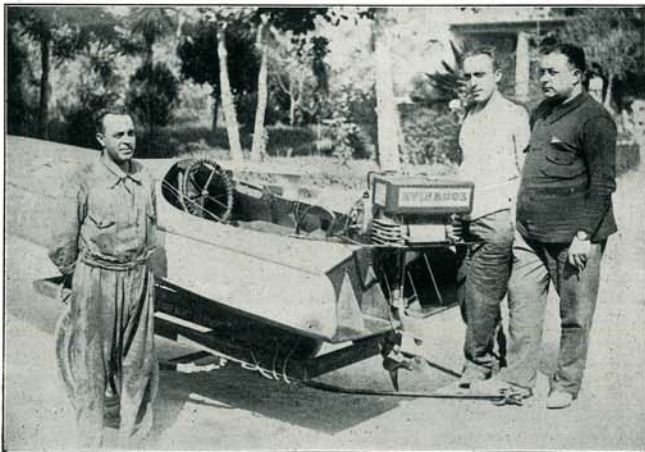
minore categoria di 350 cc. batteva tutte le superiori.

Al 19 luglio doveva aver luogo la riunione al Lido d'Albaro di Genova organizzata dall'attivissimo Club Motonautico Foce, ma a causa delle condizioni del mare doveva essere rinviata a metà agosto.

Pei prossimi mesi si annunciano ora, altre gare locali sul lago di Como, sul Lago Maggiore ed in Liguria, l'importantissima Riunione Motonautica a Ginevra ove interverranno i migliori nostri campioni ed a settembre la Grande Riunione Veneziana che costituirà come una rivista generale di tutta l'attività motonautica mondiale.

Chiudiamo ora questa breve cronaca sportiva inviando il saluto e l'augurio di « Sport Fascista » ad Aldo Daccò, al primo italiano che ha voluto e saputo strappare i più ambiti records mondiali fuoribordistici all'America che da vent'anni ne era in possesso.

Aldo Daccò si allenava sulle acque del Lago di Como per prepararsi a rappresentare da par suo l'Italia nella Riunione di Ginevra quando, il 3 luglio, per un improvviso arresto del motore lo scafo si rovesciava lanciandolo in acqua e colpendolo poi in modo da causargli gravi ferite e fratture. Mentre scriviamo sappiamo che ogni pericolo è scomparso e quando questo numero sarà in mano ai lettori, tutto fa sperare che possa essere completamente guarito.



Il barone Edgardo Lazzaroni, segretario del C.O.N.I., è un fervente motonauta. Eccolo, a destra, all'arrivo del raid Roma - Fiumicino - Aeroporto del Littorio, in cui vinceva nella categoria turismo (foto Del Papa).



Le squadre della Juventus e dello Sparta di Praga fotografate prima del combattuto incontro vinto per 2 a 1 dai Torinesi (foto Bettrone)

COPPA EUROPA

La Coppa dell'Europa Centrale — la *Mitropa Cup*, come la chiamano i calciatori dell'Europa danubiana — è senza dubbio il più importante torneo per squadre di società. Austria, Ungheria, Cecoslovacchia ed Italia, vale a dire le Nazioni calcisticamente più progredite del continente, vi partecipano con due delle loro squadre migliori, sanzionate tali dai Campionati nazionali.

La Coppa Europa, che non si deve confondere con la Coppa Internazionale riservata alle squadre rappresentative d'Italia, Austria, Ungheria, Cecoslovacchia e Svizzera, è quest'anno alla sua quinta disputa. Nel primo anno, 1927, l'Italia non vi partecipò ma vi figurarono poco onorevolmente le squadre della Jugoslavia: il successo arrivò allo Sparta che in finale batté il Rapid a Praga per 6 a 2 e fu battuto a Vienna per 6 a 1. Il meccanismo del torneo prevede *match* e *retour-match* in eliminataria,

semifinale e finale e in caso di una vittoria per parte il *goal average* — quoziente tra i goals segnati e quelli subiti — decide.

Anche nel 1928 si allinearono le squadre jugoslave con quelle dei paesi danubiani e la coppa emigrò a Budapest per merito del Ferencvaros che in finale ebbe ragione del Rapid a Budapest per 7 a 1 e fu sconfitto a Vienna per 5 a 3.

Nel 1929 fu esclusa la Jugoslavia, non in grado di competere, e fu fatto posto all'Italia. Il nostro esordio nella Coppa Europa non fu però soddisfacente: il valore delle nostre squadre di società non era proporzionalmente all'altezza della nazionale. Il Genova battuto dal Rapid a Vienna per 5 a 1 non ottenne che uno zero a zero in casa propria: la Juventus vittoriosa sullo Slavia a Torino per 1 a 0 fu sconfitta per 3 a 0 a Praga. Lo Slavia partecipò alla finale con l'Ujpesti di Budapest ove i Magiari vinsero per 5 a 1 pareggiando (2 a 2) a Praga.

L'anno scorso il Rapid, sfortunato finalista nel 1927 e nel 1928, riuscì a trionfare: le due partite di finale videro i successi degli ospiti. Rapid vinse a Pra-

ga 2 a 0 e Sparta a Vienna per 3 a 2. Delle squadre italiane fece storia il quadruplice confronto fra Ambrosiana e Ujpesti, il vincitore dell'anno precedente. I neo campioni d'Italia vinsero in modo sorprendente a Budapest per 4 goals a 2 ma i Magiari resero la pariglia a Milano, con la complicità di gravi errori dell'arbitro tedesco. S'impose un nuovo incontro su campo neutro che, svoltosi a Berna, si chiuse alla pari 1 a 1. La partita decisiva si ebbe a Milano, all'Arena, e segnò una stupenda vittoria dei Milanesi per 5 porte a 2. L'Ambrosiana si qualificò così per le semifinali: un lieve ma evidente miglioramento nella breve storia della partecipazione italiana all'importante torneo. Lo Sparta fu il nuovo rivale dei nero-azzurri: nel primo match, a Milano, il malocchio colpì i nero-azzurri i quali ottennero tuttavia un risultato pari: 2 a 2, frutto di un gioco tutto volontà e fiamme. Ma le minorazioni della squadra conseguenze alla dura serie delle partite fino ad allora sostenute causarono il tracollo dell'Ambrosiana nella capitale cecoslovacca ove lo Sparta segnò ben 6 goals ad uno.

Quest'anno la partecipazione italiana alla Coppa Europa si è iniziata sotto i migliori auspici.

La Roma ha strappato un risultato pari a Praga tra la sorpresa dei più: ha vinto a Roma, sanzionando di diritto e di fatto una superiorità apparsa indiscutibile. L'esordio nella Coppa Europa, reso difficile dal fatto di doverlo compiere in terra boema, era ritenuto di dubbio risultato favorevole per i Romani. Si pensi alle precedenti esibizioni delle squadre italiane a Praga in occasione della Coppa Europa: 1929: la Juventus, strappata una vittoria misurata allo Slavia in casa propria, nel secondo incontro incappa in una sconfitta netta: 3 goals a 0; 1930: l'Ambrosiana, che a prezzo di notevoli sforzi aveva pareggiato uno sfortunato match a Milano con lo Sparta, affronta la squadra di Kada sul suo terreno e ne subisce la più cocente delle sconfitte: 6 goals a 1.

Con questi precedenti poco lusinghieri e tutt'altro che incoraggianti la Roma si è recata il mese scorso nella capitale della Cecoslovacchia. Colà un pubblico idolatra e dirigenti appassionati sono tutti attorno alla propria squadra creandole un ambiente ultra favorevole. La potenza d'inquadratura, l'attrezzatura d'acciaio, lo spirito agonistico dello Slavia sono valorizzati dall'incoraggiamento caldo e nutrito della folla. Come e con quali speranze affrontare il lupo nella sua tana?

Ma gli atleti della Roma saldi hanno i nervi e sano il cuore. La compagine è robusta, organica e conosce il gioco. Ha quindi in sé stessa armi sufficienti per fronteggiare, contenere l'impeto aggressivo

dell'avversario; per rispondere al giuoco, anche se rude ha da essere, per rispondere con la tecnica redditizia allo stile dei formidabili Cechi, per affrontare i pericoli dello scoramento e dell'ambiente.

Ed ecco che la partita ha inizio. Brillante, veloce, combattuta. Lo Slavia, che nelle facili previsioni della vigilia doveva passare con altrettanta facilità, trova il rivale possente e tenace, il rivale indomabile che si è accinto al grave compito con calma, sicurezza e chiarezza d'idee.

Nelle file boeme ne consegue lo stupore, che origina sconcozza e inattività di sforzi. Lo Slavia, trovato un avversario più forte del previsto, non ha pronte le armi per fronteggiare e battere il pericolo della sconfitta. Perché, nel congegno della Coppa Europa, match nullo in casa propria equivale alla sconfitta. I collegamenti si perdono, il disordine si fa strada, lo smarrimento dei giuocatori e dei riparti la fa da padrone nei ranghi genuflessi dello squadrone di Praga.

I Romani, atleti di razza nei quali l'istinto è pari alla riflessione, intravedono possibilità notevoli per attingere al calice dorato della vittoria. Centuplicano le forze, raddoppiano le loro facoltà di assimilazione, di ricupero, di afflato. Undici uomini diventano un blocco, ma è blocco agile e possente, accorto e sbaragliatore, veloce e tetragono alla fatica.

E la Roma segna un goal, il suo goal. Ma il Nume del football vuol mettere alla prova la resistenza spirituale degli Italiani e fa sì che un calcio di rigore riporti alla pari le sorti del match. Un attimo, un attimo solo di esitazione; poi, la Roma è più di prima viva, presente a se stessa, smaniosa d'un'affermazione.

Ed il match magnifico termina in parità: quale miglior auspicio di questo per il comportamento delle squadre italiane nella Coppa Europa?

Il secondo incontro a Roma comincia male per i giallo-rossi: un goal è presto ottenuto dallo Slavia, il che centuplica le forze dello squadrone di Praga. Ma qui è saltato fuori ancora una volta quel complesso superbo di doti tecniche e morali dello squadrone romano.

Pensate: partire con un goal di svantaggio e dover vincere tuttavia un match decisivo contro uno Slavia. Compito da atterrare ed atterrare chi vi si deve accingere. E' qui che s'è visto tutto il valore della squadra di Fulvio Bernardini e Attilio Ferraris. Lo Slavia è battuto per due a uno. Caduto in piedi, l'avversario di Praga, perchè anche lui è combattente sagace e valoroso, ma caduto.

Passiamo via. La Roma è qualificata per le semifinali. Il suo cammino è tracciato.

Più caotici stilisticamente, non meno combattuti e non meno epici, gli incontri tra Juventus e Sparta. I Cecoslovacchi hanno segnato un goal a Torino ed uno a Praga; gli Italiani due fra le famigliari mura e zero sul campo avverso.



Il match Roma-Slavia per la Coppa Europa: Costantino segna il goal della vittoria.

(foto Dei Papa)

Priva di Combi, magnificamente sostituito da Sclavi, la Juventus ha vinto meritatamente il primo confronto. Non meno giusto è stato il successo dello Sparta nel secondo match. Tiriamo le somme: parità perfetta e legittima.

La squadra dei Campioni d'Italia deve essere portata sugli scudi perchè s'è compreso chiarissimamente che essa ha voluto, fermamente voluto, la vittoria, e che perciò ha combattuto con l'animo predisposto a tutto osare pur di non soggiacere. Ed avrebbe soggiaciuto, l'undici bianco-nero, se non fosse stato animato da una volontà tanto tesa, tanto spasmodica, tanto selvaggia, perchè l'undici di Kada è maestro di tutti gli accorgimenti del mestiere e tutto sa mettere in atto per raggiungere lo scopo.

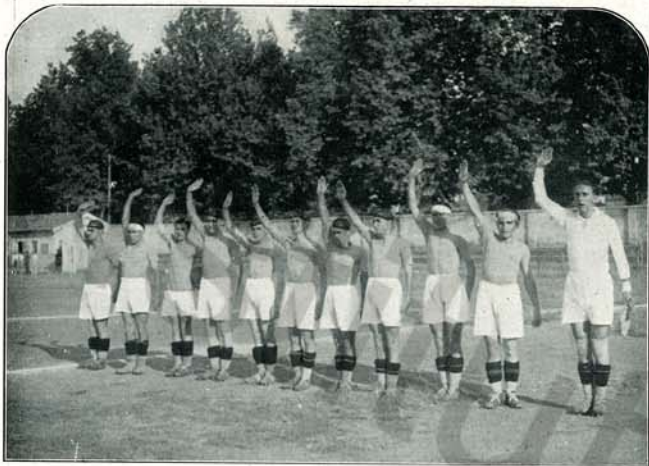
La vittoria della Juventus a Torino nella prima delle due partite, ottenuta per un solo goal di vantaggio, non aveva accontentato molti che prevedevano nella seconda gara una vittoria più netta dello Sparta che avrebbe quindi eliminato i bianco-neri italiani dal torneo. Di questi timori i juventini devono aver avuto una impressione viva e la loro sconfitta per un solo goal a Praga, di fronte ad una folla di trentacinquemila persone che, dopo l'eliminazione dello Slavia dalla Coppa Europa, voleva a tutti i costi la rivincita cecoslovacca sugli Italiani, vale assai di più di tanti successi.

Francamente se al loro ritorno a Torino i calciatori della Juventus non hanno trovato alla stazione la folla acclamante ed osannante colà riunitasi altre volte in occasioni di vittorie reali dei bianconeri, occorre pensare che il risultato di Praga non è stato compreso nè valorizzato come esso avrebbe meritato.

Volontà selvaggia, abbiamo detto, da parte della Juventus; una volontà non meno decisa dal canto degli... Spartani. Dal cozzo delle due estreme correnti ne è derivata un'uguaglianza di colori e di rendimento che hanno richiesto la bella su terreno neutro

Le eliminatorie hanno opposto Italiani a Cecoslovacchi e Austriaci ad Ungheresi. Il First di Vienna ha eliminato il Brocksday di Budapest vincendolo per 3 a 0 in casa propria e per 4 a 0 sul campo avverso: nè è ancora deciso il confronto tra l'Admira di Vienna e l'Ungheria di Budapest. E' doveroso peraltro rilevare che le due squadre migliori dell'Ungheria — Ujpesti e Ferencvaros — mancano dal torneo perchè impegnate nell'America Meridionale. E' sempre arduo pronunciare pronostici in materia di football: la cara, eterna pettegola saccante, dice che le semifinali sono riservate agli Italiani ed agli Austriaci. Sarà vero?

MARIO ROSSI



I giocatori della « Pro Calcio Modena » che, tenendo fede alla tradizione che vuole i calciatori modenesi all'avanguardia del movimento nazionale calcistico, si sono aggiudicati per la stagione 1931 il titolo di Campioni d'Italia prima categoria dei liberi. Da sinistra: Morselli, Leoni, Galli, Bernardi, Righi II, Rovatti, Bigi, Policaro, Pincelli, Fiorani e Bertoni

(foto dott. Testi)

TREGUA D'ARMI

Nel periodo estivo il Campionato dorme. Gli stadi conoscono il silenzio un po' triste dei teatri vuoti: però nessuna crisi è in vista. Anzi, se c'è uno sport che trionfa su tutta la linea, è proprio quello del calcio. Le masse, attratte nella sua orbita, lo considerano ormai come giuoco nazionale, e se nel Settentrione esso pare al culmine della parabola, risulta tuttora in piena ascesa nel Centro-Sud, dove le correnti di espansione procedono con rapidità vittoriosa.

Il massimo torneo nazionale, in concorrenza col ciclismo per il primato della popolarità, avrà inizio il 20 settembre: c'è tempo, dunque per passare in rassegna le forze in lotta. Ma la tregua estiva — parentesi normale dei Campionati che si rincorrono da oltre un trentennio — assume l'importanza massima per il fuoco che cova sotto le ceneri.

La situazione del calcio italiano, modellata con criteri ottimi ma non an-

cora definitivi, è zeppa di notevoli disparità come tutte le manifestazioni della vita, tanto che al troppo fuoco di taluni sodalizi corrisponde la troppa cenere di altri che non possono umanamente fare di più. Da tempo una demarcazione netta, e sotto diversi aspetti anche abbastanza logica, va creandosi fra il calcio metropolitano e il calcio provinciale. Il primo tende sempre più ad organizzarsi su basi industriali, favorito dai forti incassi o dalle maggiori disponibilità finanziarie; perciò il suo potere si estende sempre più, fino ad accentrare il fior fiore degli elementi ed a soggiogare le squadre che con tanta cura continuano a creare campioni. Perdere i migliori prodotti per assicurarsi il denaro necessario all'esistenza, costituisce ormai il programma annuale di molte squadre di provincia, per non dire di tutte.

Ma le richieste degli squadroni abienti, almeno fino a poco tempo fa, superiori come numero alle disponibili

del mercato, avevano fatto gradatamente crescere le pretese delle società cedenti e dei giocatori ricercati, fino a raggiungere limiti impossibili. Allora, siccome ogni veleno ha il suo antidoto ed ogni male ha il suo rimedio, ecco estendersi il fenomeno delle importazioni Sud-Americane, a fungere da calmiera sul mercato calcistico nazionale.

La grave crisi mondiale, nel colpire anche i paesi Sud-Americani, deve aver acuito desideri e necessità tantoché numerosi calciatori, sfruttando l'occasione buona e accortisi di avere un nome armonioso che finisce con una vocale, hanno pensato di risvegliare le origini italiane.

Forse, nell'animo di questi naturalizzati argentini, uruguaiani e brasiliani, esisterà una traccia di ricordi, un filo di nostalgia legato alla memoria dei genitori che, nelle tormentate veglie, parlavano della patria lontana, tanto bella e tanto povera... Ma sono sfumature incontrollabili di sentimento e di fede: la realtà cruda risiede nel fatto che, quantunque non si riesca a trovare argomenti decisivi per biasimare la nuova moda, bisogna riconoscere che molte squadre italiane vanno perdendo il senso della misura. La Lazio, per esempio, è già arrivata ad ingaggiare 9 giocatori brasiliani, oltre al trainer: dove si andrà a finire? La domanda, rivolta senza prevenzioni, lascia davvero perplessi, e chi non fa una questione di principio, ne fa almeno una questione di numero.

Ci sarebbe da scommettere che, se ai nuovi Italiani importati (o rimpatriati, come meglio si crede) venisse effettivamente fatto obbligo di adempiere ai doveri militari, molto entusiasmo si raffredderebbe prima di prendere posto sul transatlantico. Una squadra di calcio non è un'azienda statale, dove la cittadinanza italiana viene comprovata dalla posizione militare dell'aspirante, d'accordo: tuttavia gli Enti Federali, che pure hanno già ratificata la regolarità di tali importazioni con l'in-

clusione di Orsi, Cesarini e Libonati, ecc. in squadra nazionale, fanno assai bene a precisare la vera nazionalità dei nuovi campioni, poichè la prova del nome non basta. Altrimenti si potrebbe dubitare, e non a torto, che se l'automobilista Caracciola, il ciclista Bulla ed il calciatore Svoboda (tanto per citare tre campioni d'attualità) si trovasse per caso in Argentina e dintorni, oggi in caso di opportunità essi potrebbero passare per Italiani... come i famosi fratelli Evaristo.

Dunque, nel campo tecnico, ogni squadra metropolitana è alla ricerca affannosa della perfezione. La Juventus campione d'Italia, formidabile in difesa e all'attacco, dove dispone di ben sette nazionali, ha pensato di prelevare dall'Alessandria l'azzurro Bertolini e di far posto a due altri Argentini di grande rinomanza, Maglio e Monti, per rendere formidabile anche la linea mediana; l'Ambrosiana, mutando all'improvviso direttiva, si è assicurata la prestazione d'opera di De Maria e dell'olimpionico uruguaiano Scarone; la Lazio, più esagerata di tutte le consorelle, ha fatto largo a mezzo Brasile... E via di seguito.

Naturalmente, con tanto fervore di opere, il livello tecnico delle squadre maggiori tende ad elevarsi sempre più. I punti deboli vanno scomparendo e le unità complete crescono di numero. Come progresso tecnico e come effetto spettacolare, c'è quindi molto da guadagnare. La decadenza affligge invece le unità di provincia, incapaci di reggere ad armi pari sul terreno finanziario. Si devono quindi prevedere altre eliminazioni dolorose.

Ma, come prima conseguenza, sembra che le importazioni d'oltreoceano, mettano il disamore in seno alle maggiori società, che in genere non curano più l'allevamento del materiale calcistico, preferendo esse l'opera dei campioni bell'e fatti. Ma siccome esiste sempre, come antidoto, quel famoso rimedio, non c'è che da aspettare...

LEO CATTINI



La squadra del Milan, allo Stadio di Stoccolma che fu teatro delle Olimpiadi 1912, fotografata prima della partita giocata alla presenza di 15.000 persone contro la rappresentativa della capitale svedese e vinta dagli Italiani per 4 goals a 3. In piedi da sinistra a destra: l'allenatore Banas, Bocchi, Kossovel, Arcari, Moroni, Perversi, Marchi, Moretti, Anteo Carapezzi, Pomi, Schienoni; in seconda fila Aigotti, Magnozzi, Lancioni, Carmignato, Compiani, Torriani, Pastore. Dalla fotografia manca Bonizzoni. In primo piano, in borghese, i fratelli Bono, tre comici che hanno per campo d'azione il nord d'Europa e l'America e che, saputo della presenza dei calciatori italiani a Stoccolma, hanno voluto conoscerli e passare lunghe ore assieme a loro.

Italiani all'estero

Al suo inizio la *tournee* svedese del Milan è stata forse seguita con qualche timore da parte degli sportivi italiani che ricordavano ancora le poco brillanti esibizioni della squadra rosso-nera nel finale del Campionato. Infatti l'esordio, nella terra del sole a mezzanotte, non fu favorevole, ma nemmeno scoraggiante: una sconfitta per 3 goals a 2, a causa di un calcio di rigore discutibile e discusso, a Goteborg.

Un altro insuccesso nella seconda partita, per 2 a 1, a Morköpping ove pure i locali ebbero complice un calcio di rigore. Venne la partita più importante di tutta la *tournee*, disputata allo stadio olimpionico di Stoccolma, in domenica, contro l'A. J. K. rinforzata dai migliori elementi di altre squadre. Rinforzata perchè evidentemente le due precedenti sconfitte non avevano nascosto ai competenti svedesi che la squadra italiana possiede doti rimarchevoli per stile, combattività ed efficacia. Il risultato dell'incontro fu favorevole al Milan che vinse per 4 punti a 3 dopo aver condotto, ad un certo punto per 4 a 1.

Due giorni dopo si disputò la rivincita e i milanisti, al loro quarto incon-

tro in sette giorni dovettero lasciare libera la via alla vittoria agli avversari che non s'imposero tuttavia che di misura: 3 a 2. Ancora due partite: a Malmö e ad Helsingfors, e due vittorie dell'undici italiano rispettivamente per 3 a 2 e per 2 a 1, quest'ultimo segnato dagli Scandinavi su calcio di rigore.

E' noto il valore della Svezia in campo calcistico internazionale. La rappresentativa ufficiale di quella Nazione vinse due volte contro la nazionale italiana ed in una, a Milano, chiuse alla pari, per 2 goals a 2 segnati entrambi da parte italiana dall'allora amaranto ed oggi rosso-nero Magnozzi. Cosicché si può dire che l'aver ottenuto contro quelle migliori squadre il pareggio assoluto in vittorie, sconfitte e goals, (nonostante i calci di rigore) superando le difficoltà d'ambiente e di clima e i disagi del viaggio, costituisce per il Milan un magnifico titolo d'onore.

Le accoglienze ed i festeggiamenti degli Svedesi ai calciatori e ai dirigenti — comm. Benazzoli, cap. Panzeri e rag. Parravicini — sono stati caratterizzati da cordialità ed espansione: il contegno del pubblico ovunque correttissimo ed improntato a competente ammirazione. Nella capitale svedese i rosso-neri fruiro del'assistenza del console italiano duca Caffarelli.

COME LA
CRENAGHERA
ADDENTELLA
LA RUOTA

IL NUOVO TIPO
MICHELIN
ADERISCE
SALDAMENTE
ALLA STRADA

MICHELIN
IL PNEUMATICO
QUALITÀ DI
ELASTICITÀ
RESISTENZA
LUNGA DURATA
PERFETTA TENUTA
DI STRADA

FABBRICATO
NEGLI STABILIMENTI DI
TORINO E TRENTO
DELLA S.p.A.
MICHELIN
ITALIANA
DIR. GEN.
MILANO



Ecco un nucleo di pugilatori del G. S. Cesare Battisti di Milano, vivaio di forze giovanili e fucina di veri campioni. E' uno dei Gruppi in cui più si lavora in vista delle Olimpiadi. Fra i *boxeurs*, i maestri Lanzi e Zanati e il signor Lissoni, uno dei dirigenti (foto Bellina).

In vista delle Olimpiadi

L'Olimpiade s'avvicina. Oramai non è questione che di mesi; ma gli sportivi italiani si sentono, per quanto riguarda il pugilato, la coscienza tranquilla come se la sentivano alla vigilia dei Giochi di Amsterdam?

La maggioranza no. Noi, che facciamo parte della sparuta minoranza, diciamo di sì. Ed ecco le ragioni.

Premettiamo che non bisogna prestar eccessiva attenzione agli incontri internazionali disputati all'Estero dalla nostra Rappresentativa. In questa stagione che sta per finire. Soprattutto ed esclusivamente per la tanto deprecata questione del partigianismo arbitrale, che ha svisato, in modo a noi sfavorevole, una percentuale del 30 per cento dei combattimenti

sostenuti dagli Azzurri. Si vedano, ad esempio, gli scandalosi arbitraggi che purtroppo si son dovuti registrare ai nostri danni in Baviera (la prima volta nell'annata che gli Azzurri si son recati colà) e negli Stati Uniti.

Ma anche lasciando da parte queste chiose, bisogna riconoscere che il bilancio generale delle *tournees* azzurre in terra straniera, pur non essendo ottimo, può essere riguardato come buono e lusinghiero; chè i nostri puri sono riusciti un po' dappertutto a imporre o a far ammirare una classe e una tecnica, che sono frutto di una tradizione e di una scuola. Scuola che oggigiorno s'è emancipata da tutte quelle straniere che han tenuto a battesimo il pugilato e che va chiamata « scuola italiana ».

Ritornando all'Olimpiade di Los Angeles, si può affermare che i nostri atleti hanno delle probabilità di affermarvisi onorevolmente. Perchè sinora una selezione generale vera e propria non si è ancora avuta fra i migliori: siamo in grado di dire

che quasi in ogni categoria abbiamo tre o più elementi che suppergiù s'equivalgono. E' mai possibile che da questi gruppetti equilibrati non esca fuori nella ventura stagione, il Campione, il fuori-classe? Una stagione vuol dire molto; intensa com'è in Italia, ove Campionati regionali, interregionali e nazionali, coppe, tornei, ecc., non lasciano tregua al lavoro d'affinamento dei pugilatori, vuol dire moltissimo.

Stella, Masella e Baroni II sono tre pesi mosca da calcolarsi su uno stesso piano, tre elementi sui quali si può fare grande affidamento, tre giovani: e quindi in grado di migliorare. Senza contare, poi, che nella categoria v'è già un Rodriguez, che non ha nulla da temere da qualsiasi pari peso internazionale, come lo hanno largamente dimostrato le sue esibizioni in Germania e negli Stati Uniti. I primi tre, pur essendo di indubbio valore, sono già di rincalzo!

Nei « gallo » l'Azzurro Dell'Orto e il Campione d'Italia Melis sono affiancati da Blasi e Saracini.

Il romano Marfurt III, Campione italiano dei « piuma », a nostro avviso non è affatto superiore a Portaleone, Fontana e Grisoni: tutti e quattro, come classe e rendimento, sono lì e lì.

Fra i pesi leggeri bisogna riconoscere l'indiscussa superiorità di Bianchini, che per il momento deve essere ritenuto la migliore individualità Azzurra, per quanto anche Roma, Fabbioni e Missirini siano degli ottimi elementi.

Un po' di buio v'è fra i « welters », ove i lombardi Desio e Casadei si distaccano abbastanza nettamente dagli altri. Desio e Casadei, pur non essendo delle aquile, se dovessero progredire potrebbero farsi onore.

Longinotti, Liani e Borzone sono dei pesi medi di vaglia e pressapoco di ugual rendimento.



Medio-massimi e massimi, purtroppo, non sono il nostro forte. Ad ogni modo non è detto che i vari Centobelli, Donati, Rovati, Paris, Vecchio e Brunelli debbano restare sempre allo stesso livello. Speriamo!

Abbiamo citato gli aggruppamenti degli « equilibrati », aggruppamenti che compendiano in sé stessi il fior fiore del nostro dilettantismo. E' mai possibile che anche per l'anno venturo tutti questi elementi si equivalgano?

Ammettiamo pure che qualcuno di essi, o per l'età o per altri motivi, peggiori il suo grado di forma, ma qualcuno progredirà pur bene! E allora si avranno gli attesi Assi, perché già attualmente tutti i citati sono pugili di valore che — salvo quelli delle due maggiori categorie — non sfuggirebbero contro qualsiasi pari peso dilettante di fama internazionale.

Ancora un piccolo passo, quindi, e poi ci siamo. Perché basta voltarsi indietro e vedere la desolazione delle nostre file dilettantistiche all'epoca immediatamente successiva alle Olimpiadi di Amsterdam, quando gli azzurri olimpionici ed olimpici erano passati al professionismo, per farsi un'idea del cammino percorso nel giro di pochi anni. Il pugilato italiano ha dimostrato delle ottime doti di ricupero: attendiamolo fiduciosi al varco: a Los Angeles.

Un'altra cosa vogliamo aggiungere — che non è un consiglio ai Gerarchi del nostro sport, perché a Roma forse s'è già pensato — ed è questa: quasi tutti i nostri migliori dilettanti sono giovani, sono sui vent'anni, e buona parte di essi l'anno venturo dovrà andare sotto le armi. Non si potrebbe, per essi, ottenere dal Ministero della Guerra una tregua di un anno? Avrebbero così agio di allenarsi scrupolosamente e a militare andrebbero nel 1933, magari col diploma olimpionico in tasca.

GIORGIO BORIANI

LA BOXE IN GERMANIA

Gli inizi della boxe in Germania furono lenti e difficoltosi, che le prime riunioni, che ebbero luogo verso il 1912 in alcuni clubs privati, non potevano essere presenziate dal pubblico, essendo in vigore a tal proposito un decreto di proibizione.

Per metter su falsa strada la polizia, che allora aveva la consegna di vietare assolutamente lo svolgimento di spettacoli pugilistici, gli appassionati organizzatori lasciavano talvolta credere che la manifestazione si sarebbe svolta al nord di Berlino, quando invece essa si svolgeva in un locale di un quartiere opposto.

Accadeva, qualche volta, che malgrado tutte le precauzioni, tutte le furberie e tutti gli strattagemmi, la polizia riusciva a scoprire una sala dove si dava una riunione e, facendo irruzione, conduceva tutti al più vicino posto di polizia: organizzatori, boxeisti e anche una parte del pubblico. Al contrario questa stessa polizia ignorava, volontariamente, l'organizzazione di alcune sedute. Queste, però, si svolgevano davanti a un pubblico scelto, fra il quale non era raro incontrare dei membri della famiglia imperiale. A quei tempi le borse dei pugilatori variavano fra i 50 ed i 200 marchi (il marco valeva circa una lira). Era poco, ma molte volte alle borse s'aggiungevano regali da parte di privati.

Sorsero allora diversi organizzatori che indirono manifestazioni al Circo Bush, all'Alexanderplatz, allo Sport Palast. I noti pugilatori André Dumas e Groves si stabilirono definitivamente a Berlino, poi gli Spalla, Cowler, Blasy, Provis, Pionnier vennero ad aumentare l'effettivo dei boxeurs stranieri e ad assicurare il successo delle riunioni.

Poco a poco dei pugilatori di valore uscirono dai ranghi dei novizi tedeschi, come Grimm, Potzum, Deiters, Runge, Diener, Rolauf, ecc., che non tardarono a raggiungere una buona popolarità, senza tuttavia superare quella goduta da Prenzel e Breitenstraeter.

Gli anni passarono e verso il 1925 sorsero un po' dappertutto delle sale d'allenamento e la boxe, che era stata sì male accolta al suo primo apparire, penetrò in ogni luogo, persino nelle scuole della Repubblica, ove è tuttora insegnata.

Poi venne il momento in cui dei boxeurs tedeschi furono in grado di rivaleggiare con alcuni campioni di grido e di fama internazionale. Citiamo fra essi: Herse, Domgorgen, Funke, Rosemann, Wagner, Samson Korner, che batté Breitenstraeter e che detenne per lungo tempo il titolo di tutte le categorie, Schmeling, attualmente campione del mondo, Pistulla, Schonrath, Gurhings, Muller, Duebbers, Boja, Tobeck, Siegfried, ecc.

I pugilisti tedeschi, nel continuo combattere coi pugilisti stranieri, non tardarono a perfezionarsi e attualmente, se nelle categorie dei mosca, gallo e piuma sono generalmente inferiori, a partire dai pesi leggeri si son portati all'altezza della classe internazionale.

Il pugilista tedesco figura ora fra i mi-

gliori del Mondo. Le sue qualità atletiche, la sua robustezza, la sua tenacia fanno di lui un combattente completo. Il Campione mondiale dei pesi massimi Max Schmeling ne incarna perfettamente il tipo.

Non terminiamo queste brevi note sulla storia del pugilato tedesco, senza dire qualche parola dei dilettanti.

Questi ultimi sono numerosissimi, ben allenati e molto incoraggiati dal pubblico. Quasi tutte le riunioni di dilettanti fanno sala esaurita e capita spesso che 8 o 10 mila spettatori assistano a dei Campionati nazionali o anche regionali.

Associazioni di dilettanti esistono in tutte le città tedesche di qualche importanza. Tutte sono condotte con criterio e largamente sovvenzionate, di modo che i dilettanti tedeschi sono sempre più numerosi e ben preparati. Di tutti questi progressi ce ne accorgeremo alle Olimpiadi di Los Angeles, ove i Tedeschi invieranno una rappresentativa forte ed agguerrita.



CARLO CAVAGNOLI

E' un peso mosca, non ha che 24 anni e di carriera pugilistica è abbastanza avanti, perché dopo esser stato Campione d'Italia dilettante e essersi piazzato terzo alle Olimpiadi di Amsterdam, ha continuato a farsi onore anche nel professionismo. Infatti vi ha mietuto molte vittorie di fronte a uomini di valore, come Magliozzi, Savo, Gori ed altri; è stato due volte sulla soglia del Campionato nazionale e i suoi tentativi per impossessarsi dell'ambito titolo sono falliti di poco.

In questi ultimi tempi ha girato mezza Europa, da Parigi a Bucarest e a Barcellona, e combattendo con Murat, Popescu e Flix s'è guadagnato fama internazionale.

Ma il piccolo atleta milanese non ha intenzioni di fermarsi sulle posizioni conquistate: ha già vantaggiati contratti per combattere a Parigi. E poi ha nuovamente sfidato il Campione d'Italia per il titolo e... chissà!

PESI MASSIMI D'IERI E DI OGGI

Lo sport del pugno si perde nella notte dei tempi: difatti i primi campioni lottavano a pugni nudi e si disputavano l'alloro in lotte sanguinose e micidiali senza troppi complimenti fino all'esaurimento.

L'Inghilterra ha il vanto delle più antiche origini di questi campionati, che già da allora fruttavano grosse monete e cinture di gran valore.

Si racconta che John Sullivan divenne il beniamino del pubblico dopo un suo drammatico combattimento di 61 riprese a Chantilly in Francia contro Charlie Mitchell, che aveva spodestato Floot del titolo.

Poi si distinsero pel campionato assoluto successivamente Jack Mc Auliffe e Jimmy Carnei. Si lottava sempre a pugno nudo e con estrema ferocia fino all'esaurimento. Non si ammettevano pareggi, occorreva un vincitore ed un vinto. La cintura d'oro diede nuovo impulso al pugilato ma furono sempre dei britannici ad assicurarsi l'ambito trofeo. Prima Lannom, poi Kilrain, Jem Smith e Weir. L'America ben presto favorì questi drammi del ring, ne divenne entusiasta ed a poco a poco il pugilato si spostò nella terra dei dollari e ne seguì tutte le successive evoluzioni fino a creare tale una schiera di atleti da divenire imbattibile.

Sullivan fu campione del mondo a 30 anni, Jeffries a 42, Corbett a 27, Johnson a 30, Dempsey a 25 e anche Schmeling a 25 anni.

L'Europa, spodestata dalla sua prerogativa, col tempo è tornata al contrattacco dei colossi famosi degli Stati Uniti, sostenuti da folla e da arbitri senza troppi scrupoli o complimenti. Prima era Carpentier a tentare la sorte, poi Spalla, Paolino e qualche altro sempre senza fortuna.

Solo oggi la vecchia Europa può vantare un poderoso ritorno con la recente conquista del Campionato mondiale da parte di Schmeling e con... Carnera di rincalzo.

Il tedesco difatti ha da un anno in suo potere il titolo: ma allora si trattò di un colpo basso, di un incidente alla quarta ripresa, quando Sharkey discontinuò e capriccioso era in buon vantaggio. Ma in un anno Sharkey è calato, mentre Schmeling ha migliorato a tal punto da ridurre a mal partito Young Stribling, il tecnico, lo scientifico, il re del K. O. e vincerlo per quel K. O. tecnico che vale più della mazzata improvvisa inferta, a volte di fortuna, di incontro su di una mossa falsa dell'avversario.

Vittoria netta su di un uomo che aveva infilato vittorie numerosissime senza soste e senza arresti.

Oggi Schmeling può fregiare a buon diritto la vecchia Europa del massimo titolo mondiale. Un altro europeo terrà a rafforzare la supremazia, Carnera, il gigante italiano, che non defletterà dal suo proposito di regalare all'Italia l'ambitissimo titolo mondiale.



Un'istantanea del combattimento Schmeling-Stribling, svoltosi recentemente a Cleveland e nel quale il Tedesco ha mantenuto il titolo mondiale. Si è alla quattordicesima ripresa: Stribling, colpito di precisione, è andato al tappeto. Si rialzerà al 9° minuto, ma l'arbitro sospenderà il match per manifesta inferiorità.

INTORNO AL "RING,"

Dopo aver messo fuori combattimento l'americano Young Stribling, il Campione del Mondo di tutte le categorie, Max Schmeling, ha voluto rivedere la sua Germania, che l'aveva così entusiasticamente accolto all'epoca del primo trionfo.

Questa volta il vincitore sperava d'aver diritto a una accoglienza più che trionfale, già si vedeva sfilare maestosamente sotto il Brandenburger Tor, acclamato da centinaia di migliaia di Berlinesi, gremiti lungo i marciapiedi dell'Unter den Linden. Sventura! Max arrivò nella Capitale tedesca al momento della piena crisi finanziaria... Il resto si capisce.

George Godfrey, il colosso negro del quale da un po' di tempo non si avevano notizie, è ritornato pochi giorni or sono a far parlare di sé, per una sua rapida vittoria prima del limite. E tutto questo senza allenamento, perché la sera prima del match si trovava ancora in un baraccone, nei pressi di Nuova York, a far l'«uomo feroce», professione che aveva abbracciato qualche mese fa, quando gli organizzatori americani decisero di boicottarlo.

Ora, Godfrey ha esternato l'intenzione di voler fare la boxe sul serio, con allenamenti regolari e matches senza «torte». Faceva già paura a tutti i pari peso allora: figuriamoci adesso!

In materia di giurisprudenza sportiva, il Tribunale della Senna ha emesso or non è molto una grave sentenza che giustamente a messo in allarme le varie Federazioni francesi. Si tratta di questo.

Il 16 ottobre 1927, un giovane pugilatore di 20 anni, Pierre Verdier combatte al Casino di Longjumeau contro Raymond Cortes. Al secondo round l'arbitro arresta il combattimento per manifesta inferiorità del Verdier, che dichiara di soffrire di forti dolori al capo: il Verdier è prontamente condotto all'Ospedale, ove, ad onta delle cure dei medici, muore l'indomani. L'autopsia, praticata 3 giorni dopo, dimostra che Pierre Verdier era afflitto da arterite cerebrale e che la morte era stata causata dalla rottura d'un'arteria cerebrale. Sotto l'influenza del combattimento, la pressione arteriale era aumentata considerevolmente, tanto da produrre la rottura. Ma questa non era dovuta a un colpo violento. Assodato ciò, l'avversario del Verdier, contro il quale in un primo tempo si era intentato un processo, venne assolto. Si chiamarono allora in causa gli organizzatori e la Federazione di boxe, la quale, si noti bene, non aveva autorizzato la riunione di Longjumeau. In conclusione, il Tribunale ha tenuto responsabile dell'accaduto la Federazione e l'ha condannata a un forte risarcimento pecuniario, per la semplice ragione che essa aveva consegnato al Verdier una licenza, un permesso di combattere al 2 agosto 1927, epoca dell'iscrizione del Verdier alla Federazione.

Il fatto è grave. Ma come! Un pugilatore partecipa a una riunione non autorizzata dall'Ente al quale egli è affiliato e per il doloroso e triste incidente occorsogli, s'incolpa l'Ente stesso!

Questo è un po' troppo. Se si dovesse andare avanti di questo passo, tanto varrebbe abolire, non solo le Federazioni, ma anche lo sport!

Sybill, il Campione belga che fra i «leggeri» sembrava imbattibile, ha provato il mese scorso l'onta del tappeto per opera dell'olandese Van Klaveren. E' andato k. o. alla seconda ripresa, per un preciso destro che oltre a fargli perdere i sensi gli ha fatto perdere anche il titolo europeo.

Ora il Campione continentale della categoria è l'Olandese, un giovane tutto forza e poca tecnica, che ad Amsterdam conquistò l'Olimpiade dei pesi piuma. Si parla già di un match Van Klaveren-Orlandi. Riuscirà il nostro migliore «leggero» ad impadronirsi dell'ambita palma? Crediamo di sì.

Gli sportivi d'America non devono essere tanto allegri delle sorti del loro pugilato, almeno per quanto riguarda la categoria dei pesi massimi. Avevano l'idolo Sharkey e un Europeo s'è incaricato di batterlo e di lasciarlo con tanto di naso per il rapito titolo mondiale. In seguito ebbero un altro semidio, Stribling, e ancora lo stesso Eurroco si prese la briga di buttarlo a terra, lungo e disteso colle braccia in croce.

Se ora dovesse sorgere un'altra mezza divinità, stiano attenti gli Americani che c'è il nostro Carnera pronto a dargli il terzo dispiacere della serie!

Il buon Ruggirello, che tutti davano per spacciato, ritorna a far parlare di sé e, una volta tanto, in bene. Ma la sua vittoria — perché si tratta proprio di una vittoria! — se da una parte ci fa piacere, dall'altra ci ha recato un piccolo disappunto, perché ci ha ricordato che v'è in giro per l'America un Italiano che non fa proprio grande onore alla sua Patria. Alludiamo a Roberti, che infla le sconfitte una dopo l'altra con una regolarità... degna di miglior causa. Una delle ultime è stata appunto un k. o. subito alla prima ripresa di fronte a Ruggirello. Non sarebbe meglio che l'atleta toscano si prendesse un po' di riposo?

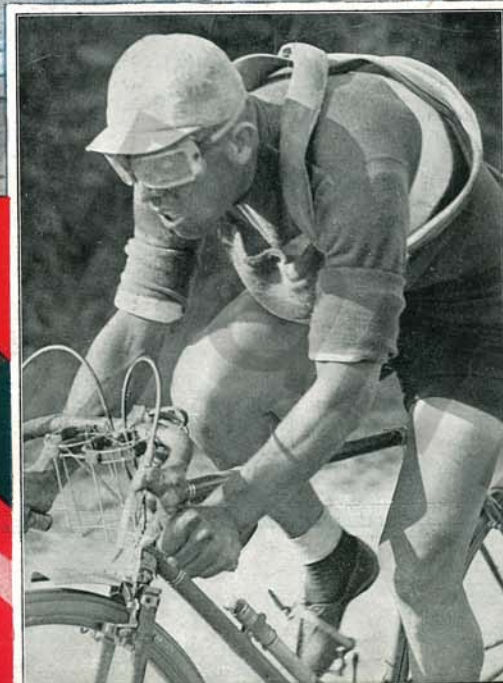
Chi invece ha debuttato in America onorevolmente è stato il «massimo» goriziano Bergomas, l'ex Corazziere del Re allievo di Spalla, che ha battuto ai punti il quotato O' Kelly. Attualmente Bergomas si allena con Mikey Walker, ex-Campione mondiale dei pesi medi, attualmente militante fra i grossi calibri.

LO SPORT

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE ILLUSTRATO





Un'istantanea del combattimento Schmeling-Stribling, svoltosi recentemente a Cleveland e nel quale il Tedesco ha mantenuto il titolo mondiale. Si è alla quattordicesima ripresa: Stribling, colpito di precisione, è andato al tappeto. Si rialzerà al 9° minuto, ma l'arbitro sospenderà il match per manifesta inferiorità.

INTORNO AL "RING,"

Dopo aver messo fuori combattimento l'americano Young Stribling, il Campione del Mondo di tutte le categorie, Max Schmeling ha voluto rivedere la sua Germania, l'aveva così entusiasticamente accolto alla fine del primo trionfo.

Questa volta il vincitore sperava d'aver fatto a una accoglienza più che trionfale, ma si vedeva sfilar maestosamente sotto i bandieri di Berlino, gremiti di lampioni e marciapiedi dell'Unter den Linden. Max arrivò nella Capitale tedesca nel momento della piena crisi finanziaria... tutto si capisce.

George Godfrey, il colosso negro del pugilato, un po' di tempo non si avevano notizie, è ritornato pochi giorni or sono a parlare di sé, per una sua rapida vittoria prima del limite. E tutto questo senza commento, perché la sera prima del match trovava ancora in un baraccone, nei pressi di Nuova York, a far l'uomo feroce professione che aveva abbracciato la mese fa, quando gli organizzatori americani decisero di boicottarlo.

Godfrey ha esternato l'intenzione di fare la boxe sul serio, con allenamenti seri e matches senza « torte ». Faceva ora a tutti i pari peso allora: figuraci adesso!

In materia di giurisprudenza sportiva, il Tribunale della Senna ha emesso o non è molto una grave sentenza che giustamente a messo in allarme le varie Federazioni francesi. Si tratta di questo.

Il 16 ottobre 1927, un giovane pugilatore di 20 anni, Pierre Verdier combatte al Casinò di Longjumeau contro Raymond Cortesi. Al secondo round l'arbitro arresta il combattimento per manifesta inferiorità del Verdier, che dichiara di soffrire di forti dolori al capo. Il Verdier è prontamente condotto all'Ospedale, ove, ad onta delle cure dei medici, muore l'indomani. L'autopsia, praticata 3 giorni dopo, dimostra che Pierre Verdier era afflitto da arterite cerebrale e che la morte era stata causata dalla rottura d'un'arteria cerebrale. Sotto l'influenza del combattimento, la pressione arteriale era aumentata considerevolmente, tanto da produrre la rottura. Ma questa non era dovuta a un colpo violento. Assodato ciò, l'avversario del Verdier, contro il quale in un primo tempo si era tentato un processo, venne assolto. Si chiamarono allora in causa gli organizzatori e la Federazione di boxe, la quale, si noti bene, non aveva autorizzato la riunione di Longjumeau. In conclusione, il Tribunale ha tenuto responsabile dell'accaduto la Federazione e l'ha condannata a un forte risarcimento pecuniario, per la semplice ragione che essa aveva consegnato al Verdier una licenza, un permesso di combattere al 2 agosto 1927, epoca dell'iscrizione del Verdier alla Federazione.

Il fatto è grave. Ma come! Un pugilatore partecipa a una riunione non autorizzata dall'Ente al quale egli è affiliato e per il doloroso e triste incidente occorsogli, s'incolpa l'Ente stesso!

Questo è un po' troppo. Se si dovesse andare avanti di questo passo, tanto varrebbe abolire, non solo le Federazioni, ma anche lo sport!

Sybill, il Campione belga che fra i « leggeri » sembrava imbattibile, ha provato il mese scorso l'onta del tappeto per opera dell'olandese Van Klaveren. E' andato k. o. alla seconda ripresa, per un preciso destro che oltre a fargli perdere i sensi gli ha fatto perdere anche il titolo europeo.

Ora il Campione continentale della categoria è l'Olandese, un giovane tutto forza e poca tecnica, che ad Amsterdam conquistò l'Olimpiade dei pesi piuma. Si parla già di un match Van Klaveren-Orlandi. Riuscirà il nostro migliore « leggero » ad impadronirsi dell'ambita palma? Crediamo di sì.

Gli sportivi d'America non devono essere tanto allegri delle sorti del loro pugilato, almeno per quanto riguarda la categoria dei pesi massimi. Avevano l'idolo Sharkey e un Europeo s'è incaricato di batterlo e di lasciarlo con tanto di naso per il rapito titolo mondiale. In seguito ebbero un altro semidio, Stribling, e ancora lo stesso Europeo si prese la briga di buttarlo a terra, lungo e disteso colle braccia in croce.

Se ora dovesse sorgere un'altra mezza divinità, stiano attenti gli Americani che c'è il nostro Carnera pronto a dargli il terzo dispiacere della serie!

Il buon Ruggirello, che tutti davano per spacciato, ritorna a far parlare di sé e, una volta tanto, in bene. Ma la sua vittoria — perché si tratta proprio di una vittoria! — se da una parte ci fa piacere, dall'altra ci ha recato un piccolo disappunto, perché ci ha ricordato che v'è in giro per l'America un Italiano che non fa proprio grande onore alla sua Patria. Alludiamo a Roberti, che infila le sconfitte una dopo l'altra con una regolarità... degna di miglior causa. Una delle ultime è stata appunto un k. o. subito alla prima ripresa di fronte a Ruggirello. Non sarebbe meglio che l'atleta toscano si prendesse un po' di riposo?

Chi invece ha debuttato in America onorevolmente è stato il « massimo » goriziano Bergomas, l'ex Corazziere del Re allievo di Spalla, che ha battuto ai punti il quotato O' Kelly. Attualmente Bergomas si allena con Mikey Walker, ex-Campione mondiale dei pesi medi, attualmente militante fra i grossi calibri.

LO SPORT

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE

ILLUSTRATA



OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

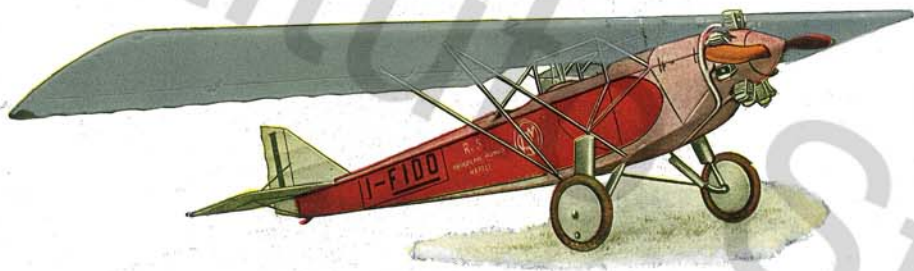
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

CAPITALE SOCIALE 20.000.000 DI LIRE
(INTERAMENTE VERSATO)

AEROPLANI ROMEO

Ufficio Commerciale

Via Veneto, 89 - ROMA



Monoplano da turismo Romeo 5 (RO. 5) biposto - tipo aperto

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Monoplano ad ali ripiegabili	Carico per mq.	35 kg.
Carrello oleo-elastico	Carico per cavallo	8 »
Biposto con doppio comando disinnestabile	Velocità massima Km./o	175-180
Motore raffreddato ad aria, a stella, oppure con cilindri in linea	Velocità minima	60-65
85 HP.	Velocità di crociera	150-155
Superficie portante	Partenza in 7"	70 m.
19 mq.	Atterramento	100 »
Peso a vuoto	Raggio d'azione (ore 6,30)	1000 km.
400 kg.	Plafond pratico	5000 m.
Carico utile: equipaggio	Coefficiente di sicurezza	7
160 Kg.		
benzina e olio (50.)		
95 » 280 »		
bagagli		
25 »		
Peso totale		
680 »		

DIMENSIONI GENERALI

	ALI APERTE	ALI RIPIEGATE
Larghezza	11,220 m.	3,000 m.
Lunghezza	7,050 »	7,750 »
Altezza	2,090 »	2,090 »

LO SPORT FASCISTA

ABBONAMENTI ANNUI
Italia L. 50
Sostenitore » 200

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

FONDATA DA

LANDO FERRETTI

Direzione - Redazione - Amministrazione
MILANO - VIA S. ANTONIO 3
Telefoni: 82-045, 82-450

EDITORE L'ENTE AUTONOMO DELLA STAMPA

Coniugazione salutare del verbo "durare,"

“Ore 5 — Sveglia, pulizia e visita medica „ — La sveglia suona nel cielo freschissimo e profumato di Roma, quel cielo mattutino tanto ignorato quanto generatore di sani pensieri. Suona fra il Tevere presso ponte Milvio, fortunatamente scorrente tra il verde, non incassato nei muraglioni, e le colline boschive di Monte Mario. E' la sveglia per tremila giovani avanguardisti, scelti fra i migliori di tutta Italia, raccolti a Roma presso l'Accademia di Educazione Fisica, per essere domani gli istruttori dei Balilla, i capicenturia. Balzano dai letti allineati sotto le tende alte e ariose, e prima che con l'acqua si lavano con l'aria purificatrice dell'alba, l'ora che può far giocondo il ritorno alla vita. Quando indossano le maglie bianche sui torsi asciugati si compone, con i nomi scritti con la lana nera, il volto della Patria. Aggruppati per statura, gli Avanguardisti fondono tutte le regioni, le provincie, le città d'Italia; Sondrio va con Agrigento, Lecce con Pistoia, Aquila con Vercelli. Ogni nome una storia gloriosa, una tradizione, che oggi il Littorio unifica nella pienezza vigorosa della razza, educata al sole, fuori di tutte le scorie politiche.

— Sole, acqua e pane; questo è necessario — dice Renato Ricci, che ha accompagnato stamane alle nove i visitatori al campo, dove la seconda Legione impiega le tre ore e mezza di istruzione antimeridiana per l'educazione fisica, mentre la prima Legione le dà all'educazione militare nei campi vicini della Farnesina.

E sole, acqua e pane sono dati, ai piccoli improvvisati Balilla del rione; ragazzi raccolti per la strada, portati alle doccie, provveduti di un succinto abito ginnastico, chiamati a partecipare ai ranci, restituiti la sera ai genitori che vengono anch'essi al cinema all'aperto. Questa schiera di Balilla è l'esempio per i giovanissimi capicenturia, che sono così invitati visibilmente al compito fraterno. Più che fraterno paterno, poichè quel giovane istruttore dell'Accademia di Educazione Fisica, studente di liceo, che stamane sotto le doccie insaponava le schiene dei Balilla, quel giovane sa già che il comando è fatto di disciplina e di amore.

Qui è il segreto della silenziosa ferrea volontà costruttrice di Renato Ricci. Lui giovane ha creduto nei giovanissimi, ha guardato nell'avvenire. Non si domandi agli educatori già maturi quello



« Ragazzi raccolti per la strada, provveduti d'un succinto abito ginnastico... »

che non possono dare. Del resto anche se dessero, non sarebbero mai così numerosi da poter bastare a inquadrare due milioni di ragazzi, che un giorno saranno tre, quattro, cinque: la totalità dei ragazzi d'Italia. I bimbi d'Italia son tutti Balilla, come nell'inno profetico del soldato poeta morto qui in Roma, a consacrare in Roma il mandato di educare la gioventù. Gli istruttori bisogna formarseli. Per i dirigenti c'è l'Accademia di Educazione Fisica, che si avvia anch'essa a prendere i giovani dal ginnasio e formarli al compito nuovo; per la massa dei capicenturia gli Avanguardisti scelti. Quelli del campo dell'anno scorso hanno già dato buona prova; la prova avvenire sarà sempre migliore. Così le generazioni fresche si guidano l'un l'altra in un clima nuovo, ignorato fino a ieri, dove i dettami fondamentali del nuovo Italiano saranno un istinto e una fede. Così le generazioni schiette, quelle senza i peccati originali della vecchia politica

e della vecchia società separata, si garantiscono da sé, con un breve scarto di età, i propri istruttori.

E alla scelta si congiunge sempre il volontariato, crisma spirituale del Fascismo, italianissimo. I giovani del campo dei capicenturia non sono coscritti allettati da premi; sono meritevoli che hanno l'orgoglio della scelta avvenuta e le famiglie pagano per essi il viaggio e la modesta pensione di centoventi lire per il mese di campo. Ecco il regime di cosiddetta tirannia che sveglia invece sentimenti nuovi e fecondi di una solidarietà, che le intristite giovinezze delle passate generazioni hanno ignorato.

Quando Renato Ricci spiega con la sua voce lenta e decisa e guarda lontano, si intende ancora una volta quale sia la creazione solida, perenne, che è nella promessa del mussoliniano verbo «durare». «Durare» non è soltanto la muraglia dietro cui si gettano le ritornanti scorie



« Portati alle docce... »

della socialmassoneria, del clericalismo, dell'egoismo di classe, del litigio rissoso e locale che affligge anche il Fascismo, scorie che sarebbe puerile immaginare distrutte in soli nove anni di Regime. «Durare» è anche e soprattutto la fede che guarda lontano, che supera l'episodio logorante, amaro, col venticinquennio, col cinquantennio, col secolo; che distacca lo sguardo dalle miserie inevitabili delle generazioni arrugginite e si volge decisamente, con l'animo sgombro e lieto di chi pianta un pino che non vedrà chiomato, alle giovani generazioni, e getta in esse il seme di una educazione, che troverà la sua responsabilità.

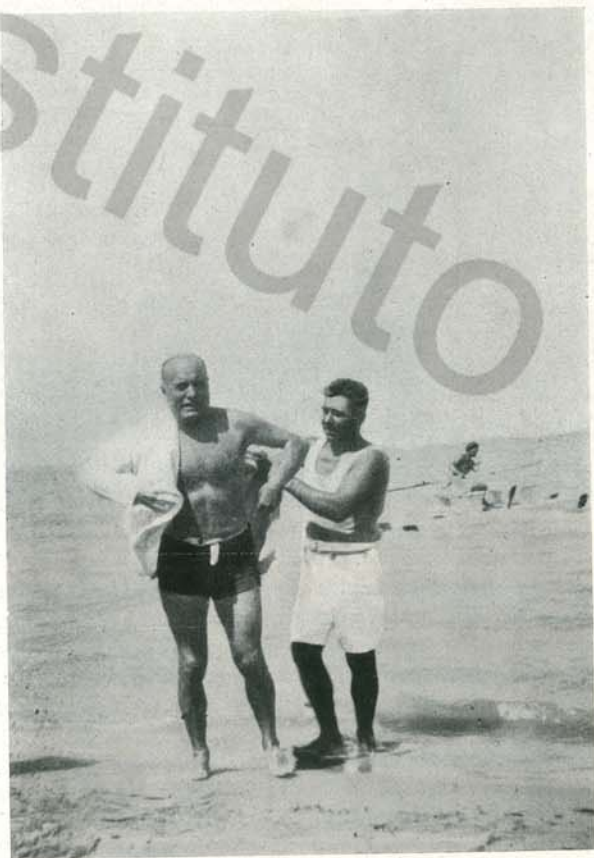
L'Opera Balilla che questo fa è ancor povera e sarà sempre povera di mezzi per la infinita ricchezza di corpi e di anime che la prolifica Italia le dà. Però lo Stato, le Province, i Comuni, il Partito, le Corporazioni, i privati debbono sempre guardare ai bisogni di essa con infinito

amore e provvedere. La scuola fascista e l'Opera Balilla non hanno bisogno di propaganda né di polemiche persuasive. Hanno bisogno soltanto di mezzi, i mezzi che più e meglio vengono in questi anni e più garantiscono il «durare» nell'avvenire.

Chi esca fuori dal campo, incontro alle schiere ordinate e canore, che tornano dalle esercitazioni militari e vanno verso la mensa sana e gioconda, vede quasi compiuta la mole del Foro Mussolini, di pietra e di marmo, che nelle sue parti in costruzione rivela membrature secolari; monumento dell'Era Fascista nel paese immortale che ha conosciuto ininterrotta l'arte e la forza delle costruzioni millenarie, generate dalla volontà e dalla fede.

Ebbene, pietre e marmo non sanno affatto di orgoglio. Sono la consacrazione dell'opera umana che si compie e si ripeterà nell'avvenire, sotto le tende.

ROBERTO FORGES DAVANZATI



UN ATLETA ~ IL DUCE

(Fotografia presa sulla spiaggia di Riccione)



La squadra del Fascio Giovanile di combattimento di Gorizia vincitrice del trofeo « Italo Mussolini »: (da sinistra) Vuinovich, Fabretto, Vidoni e Marchi. Dietro, l'accompagnatore Liberi, e il dott. Pio Leoni, delegato dello sport ai Fasci Giovanili.

GIOVANI FASCISTI IN GARA PEL "TROFEO ITALICO MUSSOLINI,"

Per disputare il trofeo sportivo intitolato alla cara memoria di Sandro Italo Mussolini, 90 squadre di Giovani Fascisti si sono radunate a Roma, battendosi per due giorni nelle varie gare denominate « Pentathlon d'assalto ». Corse d'assalto!

Questo nome soltanto ci riporta alle ore ardenti dell'ultimo anno di guerra, quando nell'addestramento delle truppe combattenti lo sport prese, per volere dei nuovi capi, parte preponderante. Ricordiamo l'intensa preparazione sportiva, animata attraverso gare a base bellica, dei reparti degli Arditi, fra cui, principalissime, quelle corse sul percorso d'« assalto » che ora opportunamente vediamo riesumate per programma atletico dei Giovani Fascisti. Lo spirito del capo degli Arditi di guerra, on. Scorza, ha dunque guidato gli organizzatori nella formazione di questo programma, sicché il Pentathlon d'assalto sembra far rivivere nei Giovani Fascisti l'ardimento di quei tempi eroici. Non solo, ma dobbiamo riconoscere in queste gare una prima applicazione pratica dell'insegnamento derivato dallo Sport. Basta, per convincersene, la caratteristica del « percorso di guerra » Le pattuglie devono alla partenza superare in equilibrio un lungo asse; scavalcare una staccionata; saltare un fosso della larghezza di due metri; poscia scalare un muro e strisciare attraverso

un sottopassaggio; infine sorpassare un reticolato: il tutto entro un percorso di 125 metri, al termine dei quali i concorrenti devono provarsi nel lancio della bomba a mano.

Il Pentathlon d'assalto, prima manifestazione nazionale che s'ispira agli opportuni concetti di preparare i giovani alle possibili contingenze belliche, è stato accolto con sincero entusiasmo, e ne fa fede il completo successo ottenuto nelle eliminatorie regionali e poi nella gara finale a Roma.

Novanta squadre presenti a questa finale vogliono dire migliaia e migliaia di Giovani Fascisti impegnati nelle eliminatorie: vogliono dire la propaganda effettuata in profondità nelle masse, alle quali la partecipazione intensiva a gare di questo genere non potrà non riuscire di somma utilità. Dopo le selezioni e la formazione definitiva delle varie squadre, i componenti di queste vennero nei vari centri sottoposti a un attento allenamento, sicché tutti si presentarono alla prova finale nelle migliori condizioni.

La classifica generale è risultata la seguente:

1. Gorizia con punti 678 (lancio bombe 15; salto in alto 108; metri 100, 92; percorso di guerra 132; marcia 331).
2. Bologna con punti 676,5 (30; 128; 100; 146; 272,5).
3. Pola con punti 654,5 (35; 108; 74; 122; 315,5).
4. Venezia con punti 650,5 (40; 98; 80; 136; 316.).
5. Ancona con punti 631,5 (25; 83; 56; 121; 346).
6. Trapani con punti 630; 7. Treviso 623; 8. Spezia 614,5; 9. Macerata 610; 10. Spezia 609,5; 11. Cagliari; 12. Forlì; 13. Ferrara; 14. Varese; 15. Napoli; 16. Brescia 17. Bergamo; 18. Bolzano; 19. Novara; 20. Firenze, ecc. ecc.



Veduta generale del Po, nel punto ove s'è svolta la gara di nuoto per le Camicie Nere. Nel medaglione: il vincitore della gara, Guido Giunta, s'avvicina al traguardo (foto Ars).



MILITI NUOTATORI

la lunghezza di m. 1174) era così suddiviso: partenza dalla sponda mantovana del Po, all'altezza di Guastalla, m. 424 di nuoto a favore di corrente, ma con direzione trasversale, m. 322 di corsa sull'arenile, m. 142 di nuoto e guado, m. 132 di corsa sull'arenile, m. 102 di guado e m. 52 di corsa sull'arenile.

Nella prima parte del percorso i concorrenti dovevano affrontare due forti correnti d'acqua tendenti a trasportarli a valle, oltre l'approdo, ove s'iniziava la corsa sull'arenile. Sull'arenile la corsa veniva resa faticosissima dalla grande quantità di sabbia.

Il numero dei partecipanti, ri-

spetto a quello dell'anno scorso, è stato lievemente inferiore; e ciò in conseguenza della esperienza fatta dai concorrenti nella gara precedente e della esatta valutazione del non indifferente sforzo da compiersi. Ne ha avvantaggiato, però, la qualità dei partecipanti, quest'anno accuratamente selezionati dai singoli comandi di Legione.

Il bilancio della difficilissima ed estenuante gara — basterà dire che alcuni concorrenti giungevano al traguardo talmente esausti da cadere al suolo — è stato dei più soddisfacenti e lueggia ad usura il valore e la resistenza dei nostri Militi nuotatori. Dei 92 partenti solo 11 si sono ritirati lungo il percorso: gli altri 81 sono giunti alla mèta regolarmente, segnando tempi notevoli. Bisogna però aggiungere che tutti i concorrenti, convenuti a Reggio Emilia da ogni parte d'Italia, erano frutto di accurate selezioni « legionali ».

Anche quest'anno, come già l'anno scorso, ha vinto la C. N. Guido Giunta, della III Legione di Pesaro. Il vincitore ha nuovamente impressionato in modo più che favorevole per lo stile della sua nuotata, potente e veloce, e per la regolare corsa sull'arenile e nel guado. Sulla distanza egli ha segnato 9'22": tempo brillantissimo.

La III Legione di Pesaro, cui appartiene il Giunta, è quella che più si è distinta per la preparazione e per le classifiche dei suoi elementi. Oltre al vincitore, la Legione di Pesaro ha portato al traguardo le C. N. Gennari e Giordani, rispettivamente al terzo e quarto posto, aggiudicandosi così il primato collettivo.

Ottima la prova fornita dalla C. N. Gino Ferri di Massa, piazzatosi secondo, e quelle di Pignotti, Bezi, Benedini, Concardi, ecc.

L'organizzazione, è inutile dirlo, è stata curata con una perfezione e con una meticolosità ammirabili dalla 79. Legione di Reggio Emilia.

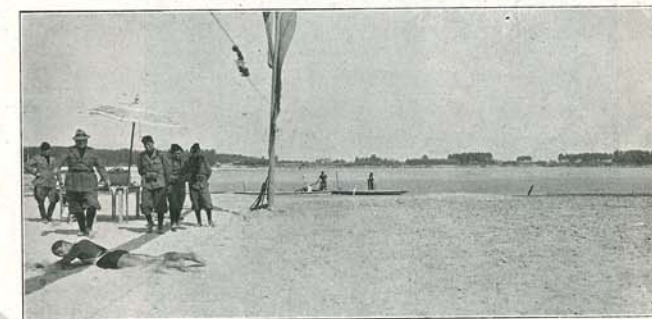
Ecco la classifica dei primi cinque:

Classifica individuale: 1. C. N.

Giunta Guido della III Legione di Pesaro in 9'22"; 2. C. N. Ferri Gino della 85. Legione di Massa in 10'5"; 3. C. N. Gennari Amelio della III Legione di Pesaro in 10'7" e 1 quinto; 4. C. N. Giordani Aldo della III Legione di Pesaro in 10'9" e 2 quinti; 5. Pignotti Vero della 92. Legione di Firenze in 10'10".



Un gruppo di partecipanti alla 2.a Traversata del Po dopo aver percorso l'arenile si appresta a superare il guado (foto Ars).



Un concorrente, superato il traguardo, cade esausto (foto Ars).



Il Luogotenente Generale Silingardi, il Generale Doro, il Console Marchese e il Console Revel assistono all'arrivo dei concorrenti (foto Ars).

IMMINENTE PUBBLICAZIONE



IL DUCA D'AOSTA CITTADINO DELLA RISCOSSA ITALICA

ENTE AUTONOMO STAMPA

EDITORE

EDIZIONE A GRANDE TIRATURA DI DIVULGAZIONE POPOLARE, RICCAMENTE

ILLUSTRATA: LIRE TRE

PRENOTAZIONI E ORDINAZIONI: VIA S. ANTONIO, 3 - MILANO



Il Principe sen. Ludovico Spada Potenziani, già Presidente dell'Jockey Club, è stato nominato Commissario straordinario dell'Unione Ippica Nazionale del Cavallo da Corsa.

NUOVO ORDINAMENTO DELL'IPPICA IN ITALIA

Nello scorso mese l'on. Iti Bacci, presi gli accordi dal Capo del Governo, ha promulgato un'ordinanza del Comitato Olimpico per statuire un nuovo disciplinamento dell'ippica in Italia. In forza di queste decisioni le tre Federazioni — Jockey Club, Società degli Steeple-Chases ed Unione Ippica —, da vari anni coesistenti, vengono unificate nella « Unione Ippica Nazionale del Cavallo da Corsa », posta alle dirette dipendenze del Ministero dell'Agricoltura e Foreste per quanto riguarda le manifestazioni degli ippodromi e l'allevamento del puro e del mezzo sangue, restando al C.O.N.I. l'approvazione e la sorveglianza delle nomine nelle cariche di presidenza delle varie società dipendenti. Insomma, il C.O.N.I. ha trasmesso al Ministero competente i poteri d'ordinamento e d'ingerenza sulle corse dei cavalli e d'appoggio per lo sviluppo delle razze equine.

Tutta l'importanza di questa notizia, assai probabilmente è sfuggita al pubblico e fors'anco agli sportivi simpatizzanti: essi possono aver accolto superficialmente tale atto ponderato del nostro supremo Ente sportivo, considerandolo quale semplice soluzione d'ordinaria disciplina, priva di conseguenze provvide, mentre racchiude indubbie, tangibili e be-

nefiche ripercussioni particolari ed esteriori per le corse dei cavalli. Simile naturale indifferenza dei più deve essere illuminata per dimostrare ad essi come il Regime sempre e ovunque tenda al perfezionamento della vita nazionale. Un breve commento, dunque, parrà opportuno, tanto più perchè la stampa non ha rilevato ancora le finalità di codesto nuovo ordinamento, che ha la bella caratteristica di rispondere a non poche speranze espresse nel passato anche su *Sport Fascista*, nell'intento continuo e tenace di cooperare al perfezionamento tecnico e morale dello sport ippico in Italia.

Finalmente anche le corse dei cavalli, già inquadrare formalisticamente nell'orbita delle gerarchie sportive, con quest'ordinanza meglio e completamente aderiscono ai principi semplificatori e lineari del Fascismo, e perdono così le ingombranti sovrastrutture troppo antiche rimaste in vita e salde sin qui artificialmente e in virtù del non sgombrato snobismo mummificato che ci costringeva ad apparire tuttora umili imitatori e seguaci delle usanze straniere, legati indissolubilmente persino alle consuetudini e alle terminologie d'oltre frontiera.

Siccome ogni cosa pubblica per il bene di tutti deve essere controllata e retta dallo Stato, così il sano obiettivo soltanto ora è completamente raggiunto nell'ippica dalla istituzione unificatrice dell'Unione Nazionale del Cavallo da Corsa, la quale ha per primo scopo quello di sopprimere subito le ingerenze tradizionali del Jockey Club, della Società degli Steeple-Chases e dell'Unione Ippica, assorbendo ogni po-

tere delle tre Federazioni... che difficilmente potevano coesistere in pace.

Trotto e galoppo si uniscono per eliminare in tal modo divergenze noiose ed unilaterali di vedute e di scopi tra i reggitori delle corse in piano e sugli ostacoli. Non più concorrenze, contrasti, predomini, privilegi, suddivisioni e gare sempre assai pericolose; non più antagonismi di persone e di finalità tra un ramo e l'altro dello sport ippico: tutti dipenderanno da una mente sola, da una volontà sola, da un ente solo. Evidentemente tale accentramento provvidenziale toglie di mezzo, con un gesto rapido e forte, un groviglio di dualismi grandi e meschini che andavano minacciando, soprattutto adesso, ad ogni piè sospinto e volentieri, l'essenza e l'esistenza stessa del nostro sport. Specialmente ora in periodo acuto d'acuta crisi economica, la decisione presa dal C. O. N. I. appare limpida e chiara, atta a spazzare le nubi che s'erano addensate in quest'anno sugli ippodromi e sui loro dintorni. Ma superato così il pericolo di conflitti e di disastrose conseguenze, non conviene discorrere oltre de' guai accumulati...

Certamente l'on. Bacci, nel predisporre e condurre in porto questa deliberazione unificatrice e radicale, ebbe intera l'approvazione incondizionata del Duce, previgente ed onniveggente quant'altri mai, e che ricordo con vivo compiacimento essere ottimo cavaliere, fine intenditore di puledre di razza, appassionato dell'estetica elegante e fascinatrice delle corse, con speciale predilezione pel trotto, proveniente dalle tendenze tanto ardenti nella sua bella e generosa terra di Romagna. E questa certezza logica ed intuitiva accresce l'entusiasmo nostro, la fede nostra, pel provvedimento dal quale è facile attendere sicuri vantaggi non solamente nel campo delle manifestazioni pubbliche, ma anche e soprattutto nel campo dell'allevamento e dal quale ci promettiamo non lontane conseguenze assai utili per superare il momento molto difficile che attraversiamo ovunque necessita l'appoggio finanziatore delle folle anonime.

E siamo davvero fidenti in sicuri migliori destini anche perchè, nelle more della costituzione definitiva dell'Unione Nazionale del Cavallo da Corsa, l'idea di destinare al compito arduo di rinnovazione un'autentica personalità competente appare assai fortunata nella scelta. Infatti a reggere il Commissariato transitorio delle sopresse tre Federazioni, durante i sei mesi di termine stabilito alla costituzione del nuovo organismo, fu chiamato il Senatore Principe Lodovico Spada Potenziani, uomo ben formato dalla vita politica, fedelmente trascorsa al servizio della Nazione prima e del Partito poi. Per di più egli è uno sportivo d'eletta passione, e di non comune esperienza, già provato quale organizzatore e modernizzatore del Jockey Club: riassume in sé tutte le qualità speciali che si possono richiedere a chi è destinato a raggiungere una mèta di assoluta modernizzazione in un ambiente e in un clima che erano superati dalla realtà dell'organizzazione fascista. E'

beni vero che nell'ante-guerra corse ed allevamenti erano già nelle competenze ministeriali, ma allora codeste sorveglianze non andavano oltre platonici atti e semplici distribuzioni di premi, e con molta parsimonia di certo. Sicchè non si può più assolutamente pensare ad un ritorno all'antico, come taluni ligi ai propri interessi vorrebbero sperare: adesso tutto è rinnovato soprattutto lassù dove si sa ben comandare; per ciò il Ministero dell'Agricoltura non solo fiancheggerà l'Unione Nazionale del Cavallo da Corsa, ma ne avrà la sovrintendenza effettivamente. Ecco così stabilita chiaramente la graduatoria gerarchica, indispensabile là dove si naviga nel buio e là dove al Jockey Club sfuggivano i controlli sulle Società dirette da membri dello stesso Jockey Club, legati da amicizie aristocratiche e fedelissime.

Di fatti, si ricorderà benissimo come funzionasse, anche ieri, questo organismo direttivo, divenuto Federazione soltanto nella forma e non certo nell'essenza, perchè se si era rivestito lealmente delle assise fasciste non aveva per nulla perduta la rigidità de' suoi statuti conservatori, in forza dei quali rimaneva una società chiusa ermeticamente, in cui non penetravano se non quelli ch'erano bene accettati persino alla minoranza dei votanti nelle assemblee annuali, rette da sistemi di votazione antidiluviani. Si ricorderà benissimo che al Jockey Club non erano ammessi che i pochi riconosciuti degni di appartenervi secondo pregiudizi di casta e di censo, e quindi superfluo sarebbe ricordare ancora l'incoerenza di codesti usi e costumi contrastanti con le nostre regole fasciste che seppero sgombrare gli arbitrii delle votazioni, delle congiure e dei trucchetti intimi, per surrogare tutto questo vecchie con la sana disciplina delle nomine fatte da persone fidate e responsabili di fronte al Regime.

Non voglio oggi essere frainteso nell'analisi di tale variazione d'indirizzo ippico che mi trascina ad una critica implicita sui metodi in via di evoluzione per opera del nuovo Commissario. No: riconosco le benemerite sportive del Jockey Club, da parecchi lustri reggente sanamente l'istituzione e lo sviluppo delle corse in Italia, come riconosco le belle battaglie non sempre vittoriose sostenute dalla Società degli Steeple-Chases per la difesa strenua delle disgraziate corse d'ostacoli, e come non mi sfuggono di certo mai le buone iniziative dell'Unione Ippica nel campo trotistico, ma intendo semplicemente notare che non doveva più sussistere il controsenso di società chiuse non bene tramutate d'un tratto in Federazioni. Fu dunque quello un periodo transitorio al quale ora si mette provvidenzialmente il punto fermo. Ciò non ostante, dichiaro tutta la mia deferente ammirazione per quanto fu fatto dal Jockey Club e dagli uomini che lo impersonarono nel passato, perchè ad essi dobbiamo molto di quanto siamo in fatto di corse e d'allevamenti.

Rimane dunque la riconoscenza agli Enti che tramontano per ineluttabile necessità, e, nomenclatura a parte, saremo ben lieti se parecchie di quelle perso-

nalità esperte rimarranno quali consiglieri preziosi nella nuova Unione Nazionale del Cavallo da Corsa: anzi ritengo schiettamente assai opportuno l'aver già chiamati a fianco del Commissario il barone Alfonso Baracco per il galoppo in piano, il comm. A. Parisi per le prove sugli ostacoli ed il senatore Antonio Vicini per quanto riguarda la consulenza trotistica. Gli esperti di valore apporteranno sempre ausilio utilissimo, e nell'avvenire, a costituzione avvenuta del nuovo ente federale, logicamente un consiglio formato da persone così profonde in tali materie sarà indispensabile al futuro Presidente dell'Unione Nazionale. Però altrettanto logico diviene l'abbandono definitivo delle vecchie bardature.

Del resto, come società privata niuno avrà a che dire se rimarrà anche il Jockey Club con tutte le sue belle tradizioni e la sua distinzione speciale d'adunata d'ippofili, tal quale vivono sanamente altre società nelle quali si riuniscono quelli che hanno affinità particolari o sportive o d'altri svaghi leciti ed onesti. Ma, concludendo, come ente direttivo dell'ippica il Jockey Club è giunto pel nuovo ordinamento alla sua fine. Per ciò, anche se non garba a qualche tenace conservatore, conviene dar l'addio definitivo all'antica società nella sua veste ufficiale: vuol dire che ne resterà il ricordo buono, mentre il nome scompare dalla vita pubblica delle corse. E la scomparsa, almeno dal lato linguistico, non sarà rimpianta da quanti anelano da un gran pezzo all'italianizzazione di tutte le scritte, le etichette, e di tutte le terminologie esotiche che servono a ricordarci tristemente i brutti tempi nei quali eravamo umili schiavi delle mode straniere.

Dal 1931 soltanto l'Unione Nazionale sarà l'autorità riconosciuta ed obbedita.

Se non temessi infine di turbare in certo modo il

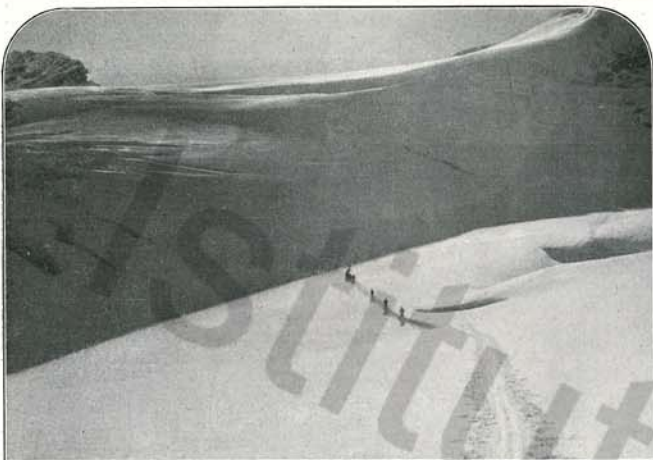
lavoro al quale si è accinto nobilmente il Principe Potenziani, oserei richiedere subito un atto necessario ed indispensabile: la revisione del Regolamento che regge da anni le corse al galoppo in Italia. Non per capriccio invoco tale mutamento radicale, ma perchè col trascorrere del tempo quelle leggi, dettate tutte da alto buon senso e da intendimenti encomiabili, in gran parte sono andate ingarbugliandosi naturalmente. D'anno in anno vi si apportavano modificazioni via via suggerite da fatti nuovi, da evoluzioni di pensiero e di modi nel giudicare i diritti ed i doveri in uno sport delicatissimo, dal momento che si regge unicamente sul denaro apportato dal pubblico attraverso le scommesse per sfociare poi nei premi indispensabili a sostenere le scuderie e gli allevamenti.

Quel regolamento ormai presenta troppe crepe, soverchie contraddizioni. Basta ricordare i vari sistemi imposti successivamente nel modo di dar le partenze — da vicino o da lontano, in movimento o da fermo — per mostrare quanto sia sorpassato quel cumulo d'articoli che eran destinati ad essere surrogati via via ad ogni cambiamento d'umore di qualche influente socio del Jockey Club. Così i funzionari ed i fantini non sapevano più come comportarsi, urtando spesso e volentieri contro multe e punizioni gravi e deleterie alla disciplina ch'è insostenibile quando diviene mutevole ed illogica nelle sue coercizioni. I funzionari ai nastri non sono divenuti altro che delle vittime di quel regolamento e con essi molti altri ne hanno sofferte le indecisioni e le sofferenze. Quindi il Commissario potrebbe non attendere la costituzione dell'Unione Nazionale e far il bel gesto senz'altro. Ma, ripeto, non conviene mettere troppo il naso nell'opera complessa a cui s'è accinto il Principe Potenziani: lasciamolo libero nella certezza del suo alto giudizio e della sua grande competenza.

S'incomincia una vita nuova per l'ippica italiana e la s'incomincia sotto i migliori auspici, serenamente.

MANFREDI OLIVA





Gli allievi del corso estivo di sci, organizzato da *La Montagna*, procedono in fila allungata sulla vedretta Piana.

SCI ESTIVO

Quando or sono cinque mesi si incominciò a parlare di un Corso estivo di sci alpinistico, si scatenò, specialmente a Milano dove l'iniziativa era sorta, un'ondata di pessimismo. Tutti vedevano nella proposta che partiva da un giornale di fresca nascita ma di propositi fermi, una specie di serpente di mare destinato ad avere un grande successo di chiacchiere ma un risultato completamente negativo.

I fatti hanno dimostrato il contrario. *La Montagna*, dal quale è partita l'idea di organizzare questa prima scuola estiva di sci, ha lavorato tenacemente per la riuscita della sua iniziativa.

Questa è la caratteristica che ha contraddistinto il Corso durante la sua organizzazione e il suo brillante svolgimento; si pensi, infatti, che mentre in un primo tempo si era stabilito di raggruppare un massimo di trenta allievi per un periodo di otto giorni su al rifugio Monte Livrio (m. 3117), si è dovuto immediatamente provvedere alla istituzione di un secondo turno di altri trenta allievi, che viceversa diventarono trentacinque come già quelli del primo turno. Ciò dimostra il successo arriso alla manifestazione cui non sono mancati i più alti riconoscimenti, come i messaggi degli onorevoli Manaresi e Ricci, capi dell'alpinismo e dello scii-

smo nazionale. A dimostrare il largo interesse riscosso dal Corso sta anche un altro fatto significativo, e cioè le iscrizioni al primo turno di tre sciatori berlinesi i quali si sono dimostrati entusiasti della scuola italiana.

Non bisogna dimenticare, infatti, che il sistema di insegnamento era prettamente italiano e alpino, e ciò si comprenderà meglio quando diremo che a capo degli istruttori era Mario Bernasconi. Il Bernasconi non ha bisogno di speciali presentazioni: alpinista di fama e autore di pregevoli pubblicazioni egli è altresì noto come creatore di innumerevoli reparti sciatori dell'esercito durante la guerra che trascorse quasi interamente sui ghiacciai dal Cevedale all'Adamello. Si comprende quindi come gli insegnamenti di Bernasconi possono essere stati proficui.

La sua scuola è molto semplice e gli allievi ne hanno beneficiato senza nessuna difficoltà acquistando subito la padronanza di movimenti che ne forma la principale caratteristica. Sui 70 allievi dei due turni un discreto numero conosceva solamente i primi elementi dello sci, ma sono bastati due o tre giorni di esercizio intensivo perchè tutti fossero in grado di dar l'assalto alle vette che circondano il Monte Livrio. Ma un numero così grande di alpini ha effettuato ascensioni in comitiva nella

zona dove si svolgeva il corso della *Montagna*; la Punta degli Spiriti (m. 3470), il Cristallo (m. 3431) la Punta di Tuckett (m. 3469), la cima di Campo (m. 3480), la Cima Payer (m. 3430) sono state scalate contemporaneamente da gruppi di 10 e 12 cordate che obbedivano al comando di un solo uomo. Naturalmente queste ascensioni comprendevano l'impiego dello sci fin dove era estremamente possibile e gli allievi ne usavano anche in cordata. Poi si passava alle esercitazioni della piccozza e dei ramponi; anche qui si sono soffermate a lungo le attenzioni di Bernasconi e dei suoi collaboratori nell'iniziare gli allievi all'importante esercitazione dello scalinare e di tutte le regole annesse alla tecnica dell'alta montagna.

Fra gli allievi figuravano numerosi elementi di primo ordine i quali furono spesso autorizzati dal direttore del Corso a compiere qualche bella impresa alpinistica. Così l'ascensione del Madaccio (m. 3432) effettuata dagli allievi Finazzi, avv. Torraca, Grieshaber, Woern e Mayer, ai quali si era aggiunto il dott. Cesarini, vice presidente del C.A.I. di Bergamo.

Ricorderemo anche la scalata della Cima di Campo (m. 3480) attraverso la Punta degli Spiriti e la Cima Payer compiuta dalla cordata Consolo, Nicolosi e Basilisco contemporaneamente ad un'altra bella impresa condotta a termine degli allievi Finazzi, Piccinelli, Vescovi i quali raggiungevano la Punta di Tuckett (m. 3469) attraverso la vedretta omonima.

Numerose sono state anche le traversate dal Monte Livrio alla capanna V Alpini e alla Casati, dove numerosi allievi hanno dimostrato capacità alpinistiche e sciatorie di primo ordine.

Un altro notevole risultato del Corso è dato dal fatto che nemmeno il più piccolo incidente ha turbato il normale svolgimento delle lezioni e delle ascensioni.

Con questa iniziativa alla quale, come si è visto, è arriso un successo molto lusinghiero, *La Montagna* è entrata nel campo fattivo della propaganda in favore alla maggiore diffusione fra la gioventù dell'amore per l'alpinismo inteso nel senso completo della parola.

La sua opera non si arresta qui, sappiamo infatti che l'attivo settimanale milanese si prepara già ad altre iniziative per la imminente stagione invernale alle quali non potrà mancare il felice risultato raggiunto con l'esordio estivo al Monte Livrio.

ARTURO PIANCA



Lo struzzo delle Alpi

Nel numero di luglio della Rivista del Club Alpino Italiano è comparso un articolo così tendenzioso nei riguardi dello Sport Fascista e del nostro collaboratore Domenico Rudatis, che non possiamo non reagire contro l'autore di esso, purtroppo ignoto. Codesto signore, infatti, che trincia giudizi che vorrebbe definitivi su persone e cose a lui perfettamente sconosciute (scommettiamo la testa ch'egli le Dolomiti le ha viste passandovi in automobile soltanto o sulle fotografie), ha la modestia, o la prudenza, di firmare il suo scritto con una sigla assai nebulosa e incerta: si firma « etc. » E' lecito, quindi, supporre che codesto « etcetera » nasconda altri titoli. Quali?

I nostri lettori conoscono l'opera dello Sport Fascista a favore dell'alpinismo. Possiamo dire (con orgoglio ma anche con un po' di malinconia) che la nostra è stata ed è tuttora l'unica pubblicazione italiana che con metodo, continuità e un programma si occupa del movimento e del progresso alpinistico moderno, nazionale e internazionale. Cinquanta fascicoli della nostra Rivista stanno a documentarlo; migliaia di pagine, somme ingenti per la confezione dei cli-

chés abbiamo dedicato all'illustrazione dei grandi fatti dell'alpinismo, pensando non di ricevere una parola di compiacimento dal Club Alpino Italiano, ma di compiere cosa utile e opportuna. La serie di accuratissimi studi sul nascere, lo svolgersi, il progredire dell'arrampicamento su roccia dovuti alla penna e alla passione di Domenico Rudatis, che sulle nostre pagine ha trovato ospitalità consapevole ed entusiastica impossibile altrove, ha rappresentato una novità assoluta nel campo della letteratura e della propaganda alpinistica, e di tale valore che già all'estero è stata esposta e discussa in varie conferenze e se ne sta approntando la traduzione.

Senonchè, la chiarezza delle idee espresse in quest'opera e l'atteggiamento antitradizionalista e antiretorico del Rudatis hanno messo a rumore i placidi ambienti in cui si cullano la mediocrità di pensiero e la ristrettezza di vedute di tanti superstiti dell'ancien regime — diciamo di quelli che non vogliono accettare il mutamento e il progresso imposto dai tempi, e rimangono attaccati al programma di Quintino Sella buon'anima e degli ideologi dell'alpinismo. Sulla base d'una esegesi storica accuratissima — la prima di carattere internazionale —, senza lasciarsi

fuorviare da sentimentalismi, attenendosi scrupolosamente ai fatti, il Rudatis ha scritto la sua opera, passandocela per la pubblicazione. Su questa pubblicazione — lo sappia l'incerto anonimo collaboratore della Rivista alpina — noi siamo completamente d'accordo con l'autore. Lo Sport Fascista non è Rivista che usi accogliere gli scritti di chicchessia, lasciandone soltanto agli autori la responsabilità. Dal primo all'ultimo articolo che mensilmente occupano le nostre pagine, ogni riga è letta, vagliata, controllata. Se qualche apprezzamento non è di nostro gusto, se ci sembra che esorbiti nella forma o nella sostanza da quello che è il programma dettato da Lando Ferretti all'atto della fondazione della Rivista, di pieno accordo con l'autore si procede alle attenuazioni od ai rafforzamenti del caso. Cade quindi nel ridicolo il tentativo di cercare di dividerci dal Rudatis, lasciando credere che questi — cioè Rudatis — abbia sorpreso la nostra buona fede rifilandoci i suoi articoli « monchi », « insufficienti », « incompetenti », « scarsamente solidi »; inoltre, il caro « etcetera » non lo dice chiaramente ma lascia intendere, che al nostro collaboratore abbia fatto velo la sua ammirazione verso l'alpinismo bavarese e viennese per « buttar giù » qualcosa di ben più sacro. Vuol forse alludere a quel castello di errori, d'incomprensione, d'indeterminatezza su cui, in Italia, prima dell'uscita dello studio di Rudatis, si poggiava la storia dell'arrampicamento?

Innanzi tutto, respingiamo il sospetto che nell'opera del nostro collaboratore vi sia alcunché di antitaliano come vuol far supporre quell'anima candida di « etcetera ». Soltanto persone in malafede possono pensarlo, quando negli scritti del Rudatis non si fa che esaltare la lotta, e le conquiste, che contro gli stranieri intrapresero e raggiunsero i Dimài, i Piàz, i Cozzi, i Dibona, gli Scotoni, che, cittadini austriaci ante guerra, mai una volta sono stati definiti con tale qualifica sulle nostre pagine, ma sempre considerati Italiani, e come tali opposti agli arrampicatori d'oltre Brennero. Se poi in un certo periodo gli stranieri presero il sopravvento, se

l'arrampicamento italiano nelle vecchie province non giunse mai all'altezza di quello che era al di là dell'iniquo confine, doveva il Rudatis tacerlo, per un malinteso, diciamo così, amor di patria? La storia si scrive o non si scrive, ed è preferibile — secondo noi — scriverla alla Rudatis piuttosto che col metodo caro ai compilatori della pubblicazione ufficiale prima che l'on. Manaresi fosse ben messo alla testa del C. A. I. e demolisse alcune delle vecchie sovrastrutture esistenti. Diciamo, per intenderci, la documentata indifferenza per tutto quanto avveniva nelle Dolomiti, ritornate tutte italiane. Il pericolo non viene stornato col chiudere gli occhi, e negarlo. Questo è il sistema dello struzzo, e fa specie sapere che codesto animale si sia messo a frequentare le nostre montagne, e a farvi scuola. Soltanto dalle pagine dello Sport Fascista — e dalle colonne dei giornali quotidiani a buona parte dei quali diamiamo noi articoli e notizie — si è potuto apprendere il magnifico sforzo col quale negli ultimi due anni l'arrampicamento italiano si è portato, almeno qualitativamente, al livello di quello austro-tedesco. Principale esaltatore di questa rivendicazione nazionale è il nostro collaboratore ed amico Rudatis — proprio quello che si vuol far passare per un estasiato dell'alpinismo straniero, dispreziatore di quello italiano... Miserie!

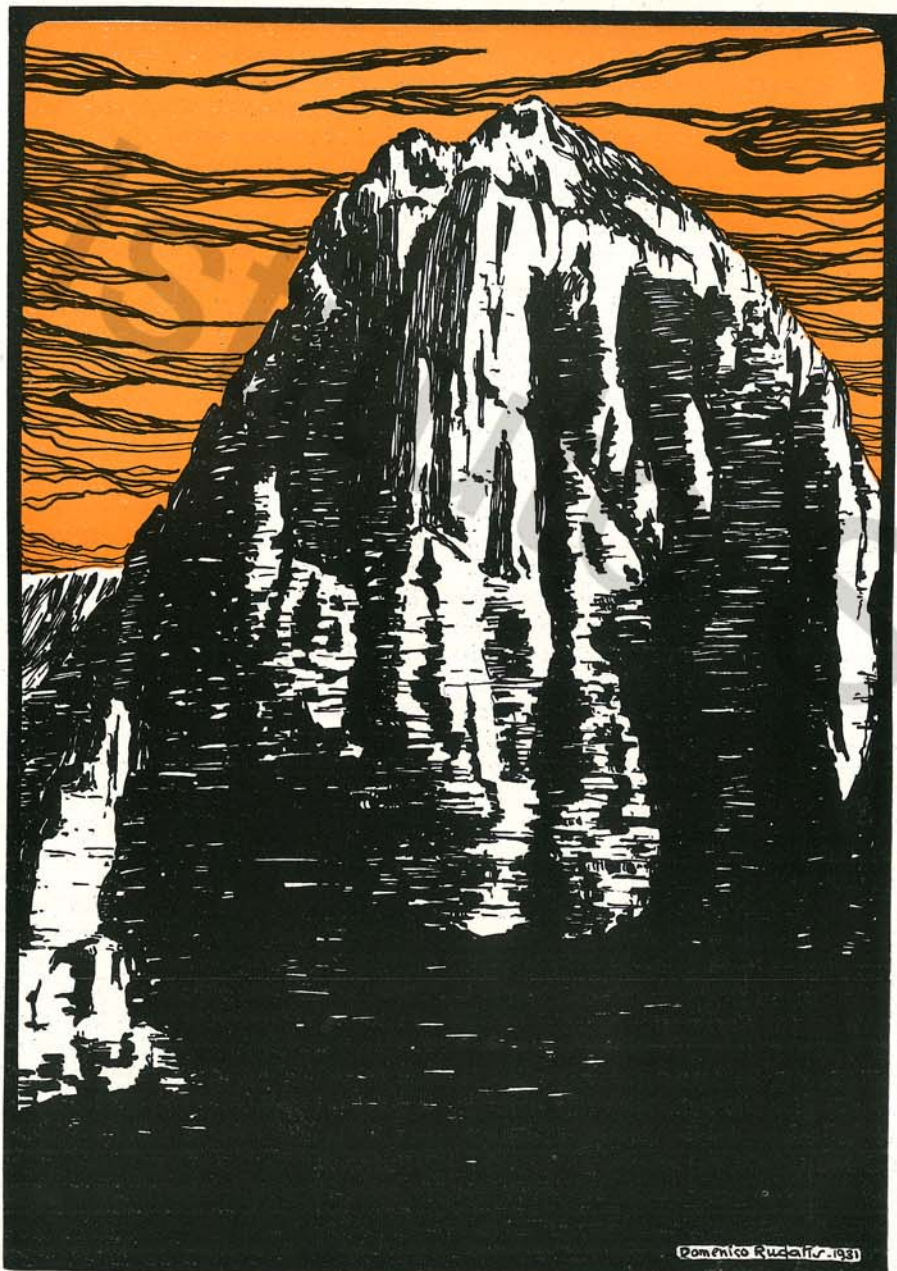
Ma dove questo superstite di un tempo sorpassato svela le sue batterie, è quando scrive che « la famosa Scala delle difficoltà com'è intesa dal Rudatis non ha consistenza seria », che essa « non potrà mai offrire elementi seri per giudicare l'abilità e il valore d'un alpinista ». Qui incespica, e casca..., lo struzzo!

Poiché la rievocazione e la critica storica del Rudatis si svolgono, come i nostri lettori ricorderanno, sul filo della progressione dei valori, inequivocabilmente stabiliti dal genere delle scalate compiute, con una sola battuta il nostro contraddittore vorrebbe demolire quest'opera! Per lui, evidentemente, tutte le scalate devono avere uguale valore, la « scala delle difficoltà non avendo consistenza seria »! Ma chi è que-

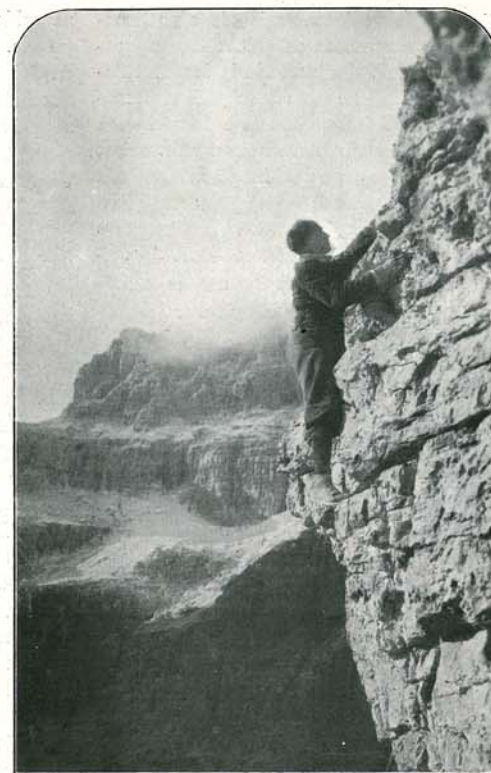
sto sapientone che nega trent'anni di sforzi, di lotte, di conquiste, che smentisce alpinisti di chiarissima fama, gente tanto buona a rampicare sulle pareti che a ragionare davanti a auditorii non meno illustri di quello a cui ha parlato il signor « etcetera »? Negare la possibilità di misurare il progresso, nel senso delle difficoltà sempre maggiori superate, ottenuto nello sport d'arrampicamento su roccia, significa partire da un preconcetto che soltanto gl'ignari totalmente di questa magnifica attività atletica e spirituale possono nutrire col loro tremebondo attaccamento a tutto quanto è conservatorismo e tradizione. Risulta lampante che codesto nemico della luce deve appartenere alla schiera sempre più ridotta dei vecchi (vecchi almeno nel cervello) ai quali dà maledettamente ai nervi la modernità di idee con la quale oggidì si usano valutare le imprese alpinistiche. Non meno evidentemente egli disvela di essere fra quelli che pretendono di giudicare le difficoltà delle scalate su roccia coi criteri usati per le ascensioni su ghiaccio, donde il dissenso che, non per colpa degli arrampicatori che esplicano la loro attività sulle Dolomiti, persiste fra questi ultimi e i cultori dell'alpinismo tradizionale con piccozza, ramponi e scarpe ferrate.

L'assoluta incomprendenza del moderno sport d'arrampicamento traluce nello scritto che da molti abbiamo sentito deplorare; e la deplorazione non può non essere pubblica, perchè il collaboratore della Rivista del C. A. I. non ha esitato a presentare il Rudatis come fomentatore di discordie e di contrasti nella famiglia alpinistica italiana. Perchè se uno v'è che ha dimenticato questo dovere di concordia, è proprio il commentatore e critico degli articoli comparsi su Sport Fascista; è quegli che osa negare alla gioventù l'abitudine allo « studio, la preparazione, spirito di sacrificio e di abnegazione »; è quegli che, pur di colpire nel Rudatis

il disturbatore dei sonni dei vecchi bonzi dell'alpinismo italico, tenta di abbassare ad attività di scuola, quindi di palestra, quindi di semplice allenamento, l'imponente attività che si esplica in proporzioni sempre maggiori e con risultati ognora progredienti, sulle Alpi Orientali. Altro che scolari, maestri stanno per diventare i Dolomitisti se dei laureati del loro « corso », purtroppo stranieri, sono andati quest'estate sulle Alpi Occidentali a conquistare vittorie che ci duole non portino nomi italiani! Ma forse lo struzzo, uso a nascondere la testa nella sabbia, non se n'è accorto. L'invito espresso con un'aria di paternalismo fuori luogo e fuori tempo, di andare a conoscere « la grande montagna » ha fatto nascere l'ilarità fra gli esponenti massimi dell'arrampicamento su roccia; possiamo assicurare il collaboratore della Rivista del C. A. I. che la reazione è stata immediata e recisa, e che pel nostro tramite, attraverso la presente pubblicazione, egli è invitato a una gita sugli itinerari recentemente aperti, su quelle « piccole montagne » che si chiamano la Tofana e la Civetta, dal lucido coraggio e dai muscoli tempratissimi di due giovani Italiani, ai quali, guarda mo', non fanno difetto... « lo studio, la preparazione, etcetera, etcetera » che si vorrebbero riconoscere soltanto ai giovani di trent'anni fa! Questa ipotesi sarebbe offensiva se non fosse semplicemente ridicola. Questi itinerari, che si chiamano « via Tissi » e « via Cònici », per autorevole dichiarazione dei percinatori sono da porsi all'estremo limite delle possibilità umane, al sommo della scala delle difficoltà su roccia. Ma scommettiamo che, accompagnato a toccare con mano quella « scala » il nostro amico ne metterà ancora in dubbio la consistenza. Per lui, evidentemente, non esiste altra scaletta all'infuori di quella di legno che serve a sorpassare i crepacci e le pareti della Mer de Glace, davanti all'albergo di Montanvers.



Gli appicchi occidentali del Cimone del Montasio nelle Alpi Giulie superati per la prima volta e direttamente dalla cordata triestina Comici-Fabian-Deffar-Orsini, nel 1930. L'itinerario sale proprio nel mezzo secondo la verticale dalla cima, e rappresenta la soluzione di uno degli ultimi e più grandi problemi di roccia delle Alpi Giulie.
(Impressione di Domenico Rudatis).



La valente guida trentina Silvio Agostini al lavoro sulle Dolomiti di Brenta (fotografia C. Valentini).

L'attuale sviluppo dell'arrampicamento italiano

Anteguerra l'arrampicamento italiano nel suo insieme si sviluppò con una certa ordinata continuità, gli avvenimenti si susseguirono con un ritmo ed un collegamento evidenti. Il quadro specifico di tale periodo è ormai ben chiaro. Così, da una parte abbiamo visto le guide dolomitiche portarsi prontamente alla testa del progresso, già appena iniziato da Winkler l'arrampicamento propriamente detto, e, coi professionisti Tita Piàz prima e Angelo

Dal dopo guerra al 1930

Con questa puntata, Domenico Rudatis conclude il suo originale e documentatissimo studio sullo sviluppo e le conquiste dello sport d'arrampicamento. Terminata la parte storica, la sua collaborazione riprenderà su argomenti altrettanto interessanti, quali le scuole di roccia, la tecnica e i materiali d'arrampicamento. I praticanti del bellissimo sport vorranno esserci grati di queste pubblicazioni, senza precedenti nell'alpinismo italiano.

Dibona dopo, abbiamo ben riconosciuto l'assurgere dell'arrampicamento italiano a crescenti altezze e il dominare di esso nell'attività scaltoria internazionale fino quasi all'apertura della guerra mondiale. E, d'altra parte, abbiamo altresì constatato che gli arrampicatori italiani non professionisti entrarono con molto ritardo nel poderoso movimento d'ascesa condotto dai professionisti, seguendolo con lento e timido procedere e rimanendo così infine grandemente distanziati

dalle massime imprese realizzate dai migliori fra questi, e ciò, sia operando con questi in collaborazione, sia, e tanto più, operando indipendentemente, vale a dire come senza guide.

In modo del tutto diverso si presenta invece lo sviluppo attuale dell'arrampicamento italiano, cioè nel dopoguerra.

Una profonda trasformazione di ampiezza, di coordinazione, di valori, di concezioni viene sempre più esplicitamente e fondamentalmente a contraddistinguere una nuova, rapida, intensa fase di progresso. Un intrinseco rinnovamento di uomini, di mentalità, di atmosfera, di volontà anima direttamente l'arrampicamento italiano, ed i giovani pervengono presto a successi così elevati da emulare le guide più valenti. Successi che confrontati con l'attività italiana senza guide d'anteguerra hanno del leggendario.

Questa trasformazione, questo formidabile balzo in avanti, che ora possiamo ad esaminare nel suo particolare svolgimento e nella sua reale entità, trovano principalmente la loro origine nei due fatti capitali e consecutivi: la guerra mondiale e l'educazione sportiva promossa dal fascismo, mentre decisamente in seconda linea risulta l'ampiezza dell'intervallo di tempo trascorso.

E' tutto il ritmo del procedere che da tali fatti è cambiato.

Tra la situazione d'oggi e quella d'anteguerra vi è veramente molto di più che l'intervallo di qualche decennio. Vi è l'epico tormento del conflitto mondiale attraverso il quale l'Italia ha allargato la cerchia dei propri confini ricomprendendo regioni ideali dell'arrampicamento. E vi è ancora tutto il successivo travaglio che ha risvegliato

la coscienza nazionale, e restituendo potenza e dignità alla vita sportiva, riconoscendo la fondamentale delle nude primigenie virtù morali dell'ardimento e della volontà animanti l'atletismo e gli sport, il culto delle quali fu già la base della educazione e della grandezza greca e latina, ha ora via via ricomposto l'unità della vita dell'individuo, ridato il vero centro a tutte le possibili contingenti sovrastrutture sociali e culturali.

Il quadro della nuova situazione nell'immediato dopoguerra.

Le conclusioni della grande guerra hanno ampliato moltissimo il campo d'attività dell'arrampicamento italiano. Ma questa amplificazione ha un senso che va ben oltre quello puramente geografico. L'entrata della Venezia Giulia, del Trentino e dell'Alto Adige nell'unità nazionale ha avuto una importanza e una influenza complesse, molteplici, espliciti presto e profondamente.

Con la Venezia Giulia sono venute a far parte del dominio alpinistico italiano splendide gemme di quelle Alpi, ricche di tutte le maggiori attrattive per gli arrampicatori. Onde nell'insieme la regione alpina delle Giulie risulta di così notevole interesse imponenza e bellezza da costituire uno dei massimi ambienti italiani d'arrampicamento. L'unificazione nazionale con la Venezia Giulia però trae la sua maggiore importanza alpinistica dal numero e dal fervore degli scalatori di questa regione, numero e fervore che si esprimono e si concentrano nel movimento triestino.

Addietro — nello studio precedente a questo — abbiamo rilevato come anteguerra i Triestini erano pervenuti ad una posizione di superiorità rispetto agli scalatori sen-

za guide delle vecchie provincie italiane. N. Cozzi con A. Zanutti, A. Carniel e T. Cepich — la famosa cosiddetta « squadra volante » — rappresentava già allora un indrizzo, il nucleo di una scuola. La « squadra volante » aveva conquistato delle vittorie assai brillanti non soltanto nelle Alpi Giulie ma anche nelle Dolomiti. Tuttavia la accennata superiorità di detta squadra era pur sempre relativa all'attività degli arrampicatori senza guide. Considerata in generale essa stava notevolmente al disotto del livello raggiunto dalle grandi guide dolomitiche di quel tempo. Mentre all'opposto, nella regione delle Giulie l'iniziativa della « squadra volante » sopravanzava già in un certo qual modo l'opera delle guide locali.

Napoleone Cozzi morì cinquantenne nel 1916 al servizio della Patria. La « squadra volante » perdeva così il suo capo ed animatore. Poichè nelle Alpi Giulie era sempre mancata e mancava un'attività professionistica di valore preminente, col relativo arresto dell'attività dei senza guide derivato dalla perdita di Cozzi, il movimento triestino nell'immediato dopoguerra ebbe un periodo di raccoglimento e di maturazione. Periodo di tregua al quale seguì la magnifica progressione qualitativa e quantitativa dell'ultimo triennio, come vedremo.

Nella regione dell'Alto Adige, a settentrione delle Dolomiti, le catene dei nuovi confini: gli Alti Tauri, le granitiche e ghiacciate Alpi della Zillertal e della Oetzal, non hanno rappresentato una estensione geografica particolarmente ragguardevole dal punto di vista dell'arrampicamento.

Nè, da questo punto di vista, maggior importanza ha avuto l'inte-



V. E. FABBRO di Trento
(nel 1910). Uno dei pionieri dell'alpinismo trentino.

PINO PRATI di Trento
Grande apostolo dell'arrampicamento dolomitico fra i giovani. Lasciò la vita scalando la parete Preuss del Campanile Basso di Brenta.

ALDO DAPRÀ di Trento
Uno dei valenti arrampicatori italiani nell'immediato dopoguerra.

grazione nazionale delle regioni dell'Ortles e dell'Adamello con le loro vaste distese di ghiacci già suddivise dal vecchio confine.

I diversi centri d'arrampicamento dell'Alto Adige, come Bolzano, Bressanone, assumono il loro valore principalmente dal movimento dolomitico, e del tutto secondariamente dai loro rapporti con le altre vicine zone montuose.

In realtà, l'importanza delle regioni di arrampicamento che la grande guerra riunì nell'unità italiana si è concentrata pressochè in totalità nelle Dolomiti, prima per la maggior parte appunto ancora politicamente separate. Infatti, anteguerra, i gruppi dolomitici grandiosi appartenenti all'Italia erano relativamente pochi: quello dell'Antelao, delle Marmarole, e della Civetta.

Già i gruppi del Cristallo, del Sorapiss, della Marmolada,

delle Pale, erano tutti bipartiti dal vecchio confine, e prevalentemente al di là da esso rimanevano pure le Dolomiti di Sesto. Ora l'intero mondo dolomitico, nella sua completezza e varietà, con tutte le sue infinite particolarità che ne costituiscono la peculiare inconfondibile fisionomia, è italianamente unificato. Così ritroviamo il complesso delle Tofane e di Fanes, le Odle dentate e selvagge dominanti a settentrione, il poderoso gruppo di Sella con le sue bastionate e le sue terrazze titaniche, le perfette e colossali architetture del Sass Long insorgenti trionfalmente tra le Valli di Fassa e di Gardena, il vasto e mirabile gruppo del Catinaccio con le famose Torri del Vaiolett, con le multiformi frastagliature, leggendario « giardino di rose », regno di quel Re Laurino il cui nome è eternato dalla ben nota parete. Ed infine, più a occidente, isolate, lon-

tane, le armoniose e smaglianti Dolomiti di Brenta, dove il più superbo e più celebre pinnacolo delle Alpi — il Campanil Basso — erge la sua prodigiosa costruzione, ed il Croz dell'Altissimo prospetta sulla Val delle Seghe la sua immane muraglia.

L'amplificazione del campo di attività dell'arrampicamento italiano corrispondente a questi gruppi non è stata di capitale importanza soltanto per la vastità e la bellezza dei gruppi stessi, poichè altrettanto importante è il fatto che essi erano propriamente anche i gruppi più ricchi di frequentatori e di storia, i più rappresentativi del progresso e dell'esperienza internazionale dell'arrampicamento sia fra i professionisti che fra i senza guide. Basta ricordare il Catinaccio tutto risonante delle conquiste di Tita Piàz, di Hans Dülfer che preferiva questo gruppo in special modo, di

Paul Preuss, e di tante altre guide famose. Reame di dolomia le cui torri e le cui pareti erano già piene di dimostrazioni brillanti dell'ascesa realizzata dall'arte d'arrampicare. Ed il Sass Long colle magnifiche imprese di Luigi Rizzi, di Gabriele Haupt, di Kurt Kiene, di Angelo Dibona. E le Dolomiti di Brenta coi ricordi culminanti delle memorabili gesta di Paul Preuss, di Angelo Dibona. Gli studi precedenti sono espliciti in proposito.

In questi gruppi gli scalatori hanno subito avuto presso di sé, tangibili e significativi, i termini del progresso, le basi di comparazione dei valori, ricavando necessariamente da questa presenza un ben diverso, superiore, ammaestramento e incitamento tecnico che praticando gruppi meno ricchi di esperienze evolutive, o addirittura rimasti, come vari gruppi delle vecchie province all'apertura della guerra, al livello iniziale dell'arrampicamento.

La possibilità di frequentare ambienti più progrediti ha efficacemente spinto innanzi gli scalatori italiani senza guide nel dopoguerra. Questa possibilità ha spalancato gli orizzonti, ha cominciato la trasformazione dell'atteggiamento psicologico cui soggiacevano gli arrampicatori italiani senza guide anteguerra nelle vecchie province i quali, o erano del tutto ignari dell'intenso progresso di allora e quindi non potevano neppure aver un esatto criterio valutativo delle proprie imprese, o possedevano soltanto una nozione astratta, sentimentale, di tale progresso e cadevano inevitabilmente nell'errore di creare attorno alle maggiori imprese una atmosfera di leggenda come di opere sovrumane. Ciò che costituiva un grandissimo ostacolo alla diffusione del progresso stesso.

Varie cause concorrevano a mantenere detto ostacolo psicologico, fra le quali prevaleva evidentemente il fatto che tanto i maggiori scalatori stranieri, come Preuss e Dülfer, che italiani, cioè Piàz e Dibona, svolsero la loro attività per lo più fuori delle vecchie province. Ed infatti anche i rapporti di arrampicatori italiani con le nostre grandi guide furono allora molto limitati in ogni senso.

Adesso quelli che erano e sono ancora i massimi centri professionistici dell'arrampicamento: la Val di Fassa e Cortina d'Ampezzo, esercitano il loro influsso tecnico, la loro preziosa operosità su tutta la regione dolomitica nell'intimità della vita nazionale, validissimamente accompagnati dagli altri centri principali: Sesto, la Val Gardena, Siusi, Tires e la Val di Primiero, anche questi situati tutti al di là dal vecchio confine.

Inoltre, il Trentino e l'Alto Adige, riunendosi alle vecchie province, hanno immediatamente rialzato, per così dire, il tono dell'attività arrampicatoria dolomitica italiana, per il valore, l'intraprendenza e il numero degli scalatori non professionisti di tali regioni. Il Trentino — come già sappiamo — costituiva anteguerra l'ambiente d'arrampicatori italiani senza guide più maturo e numeroso. L'Alto Adige, compenetrato del movimento tedesco ed austriaco, possedeva a sua volta un complesso di scalatori, specialmente allogeni, senza guide, ancor più progredito. Queste le linee generali della nuova situazione creatasi in Italia colla conclusione del conflitto mondiale, donde l'arrampicamento italiano ha preso il primo grande slancio della sua attuale magnifica ascesa.

L'attività scalatoria fino al 1927 ed il progresso tecnico dei senza guide.

Il periodo di tempo che va dal termine della guerra fino al 1927 è caratterizzato dal fatto che l'attività delle guide rimane ad un livello tecnico piuttosto stazionario. E per quanto questo livello sia elevatissimo, ché ben sappiamo a quali altezze Piàz e Dibona avevano portato anteguerra l'arrampicamento italiano, pure già nel 1925 comincia a risultare nettamente sorpassato dalle conquiste dolomitiche delle guide straniere, il famoso Solleder in primo luogo. Ciò è appunto conseguenza della trasformazione delle condizioni generali or ora esposta. La meravigliosa diffusione e perfezione della tecnica in Germania ha creato nel dopoguerra una concorrenza professionale alle nostre guide, e nello stesso tempo, come abbiamo visto, è cambiato il lato sociale del loro ambiente. Cosicché nel complesso l'attività delle guide dolomitiche nel periodo considerato appare meno brillante che negli ultimi anni d'anteguerra.

Il mondo dei senza guide invece, scosso dal mutamento generale della situazione, entra presto in fermento, e vediamo crescere le iniziative ed i contatti, concretarsi e propagarsi i moderni criteri tecnici, ed aumentare i successi in proporzione.

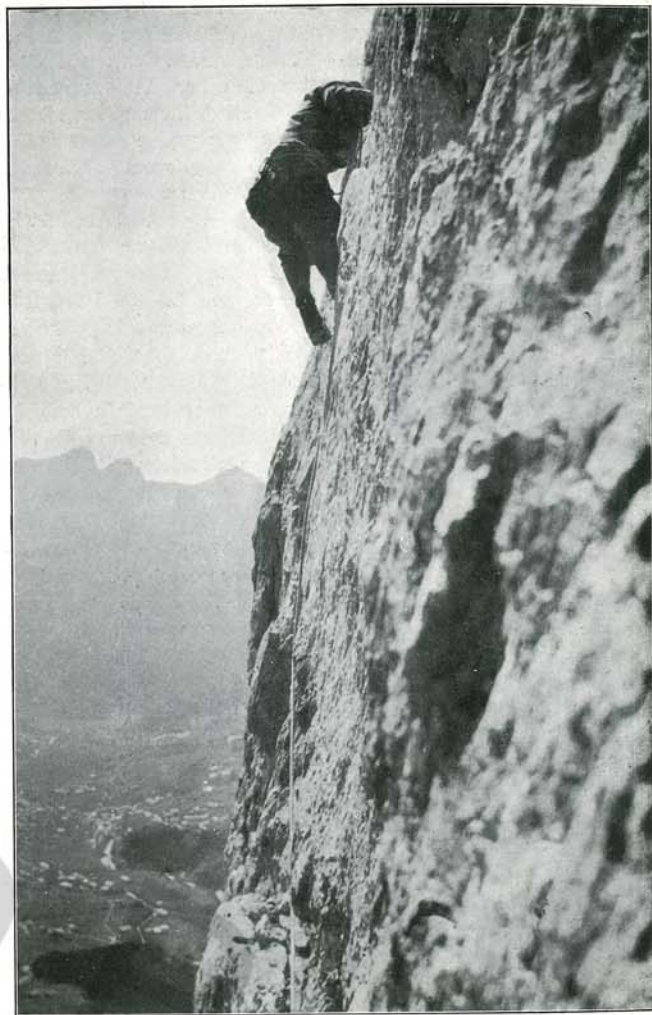
Pertanto diminuisce considerevolmente il distacco di capacità esistente tra i professionisti e i non professionisti, e, pur non verificandosi alcun spostamento dei massimi valori, si ha in compenso tutto un ricco sviluppo estensivo ed un fecondo processo di maturazione.

Nell'immediato dopoguerra i primi ad entrare valorosamente in azione ed a cogliere le più belle vit-

torie sono gli scalatori dell'Alto Adige. Non trattandosi, in questo periodo, di precisare una progressione di valori, basterà rilevare semplicemente e brevemente imprese ed uomini in particolar modo significativi.

Anzitutto va ricordata la prima scalata della parete Nord della Grande Pütia nelle Dolomiti di Gardena, effettuata nel 1919 da J. Hruschka, W. Erschbaumer ed F. Neuner di Bressanone. Lo stesso J. Hruschka nel 1921 compie le prime salite: della parete Nord-Est della Punta Rodelheil nel Gruppo di Sella assieme a J. Schalom, pure di Bressanone, e a due arrampicatori innsbruckesi; e dello spigolo Sud-Ovest del Sass Songher nelle Dolomiti di Gardena, con J. Schalom e K. Oberhammer, una delle arrampicate più difficili secondo la notevole esperienza di questi scalatori. Ugualmente nel 1921 J. Hruschka, J. March, W. Erschbaumer e G. Malferttheiner, tutti di Bressanone, conquistano il Campanile Liötrös nelle Dolomiti di Gardena, scalata simile come difficoltà e proporzioni a quella della parete Nord-Est della Punta Emma.

Intenzionalmente abbiamo riportato questa comparazione dovuta agli stessi salitori. Il senso di essa è molto appropriato a rappresentare il progresso tecnico di questo periodo, fra i senza guide. Come anteguerra il gruppo di testa di questi era riuscito ad oltrepassare il livello fondamentale dell'arrampicamento stabilito da Winkler, per quanto limitatamente come abbiamo visto, così ora, in questo primo periodo del dopoguerra, l'opera dei senza guide acquista significato in Italia nella misura in cui si eleva al livello ben definito dei valori superiori che sappiamo



Il bellunese Francesco Zanetti durante la scalata dell'« oltremodo difficile » spigolo della Punta Fiammes nelle Dolomiti di Cortina d'Ampezzo (fot. F. Terribile).

essere appunto quello della scalata della parete Nord-Est della Punta Emma. E sono perciò le imprese intorno a questo livello che ricordiamo adesso via via, o almeno abbastanza prossime e particolarmente grandiose. Altrimenti ci limitiamo a ricordare l'attività generica di certi arrampicatori se que-

sta pur restando tecnicamente al disotto è molta ricca ed illustrativa.

Günther Langes — dimorante a Bolzano ed originario di Primiero — realizza nei primi anni del dopoguerra tutta una serie di belle conquiste ed esplorazioni nel Gruppo delle Pale di S. Martino, accom-

pagnandosi spesso col proprio fratello Sigurd ed altri valenti alpinisti, ma più soverfite col noto scalatore Erwin Merlet. Vanno rammentate nel 1920 le prime scalate della parete Est del Campanile Pradidali e dello « spigolo del velo » della Cima della Madonna, ambedue effettuate da G. Langes e E. Merlet, l'ultima delle quali singolarmente ardua e geniale è ormai famosa e conta già diverse ripetizioni. Nel 1921 K. Hannemann e G. Langes aprono la traversata completa Nord-Sud della Cresta di Val di Roda, una delle più grandiose fra tutte le Dolomiti.

Assai estesa è l'attività degli arrampicatori di Bolzano nell'immediato dopoguerra, in special modo nel Gruppo del Catinaccio nel quale vengono effettuate diverse nuove vie. Possiamo citare: A. Casotti, A. Hocke, J. Brunner, H. Plattner, H. Tomasi, R. Melchiori e infine H. Kiene, fratello del valentissimo arrampicatore Kurt Kiene, come diligente studioso della regione dolomitica. Degna di nota la scalata diretta della parete Ovest di Laurino compiuta nel '21 da A. Hocke, J. Brunner, assieme al distinto arrampicatore innsbruckese H. Buratti. Lo stesso A. Hocke con H. Plattner e T. Melcher è il conquistatore della parete Ovest della Cima Santner, ragguardevole impresa riuscita nel 1920.

E' evidente che tale movimento dell'Alto Adige è connesso con la contemporanea ripresa tedesca, che abbiamo delineata esponendo l'evoluzione internazionale, e favorevolmente influenzato da essa.

Per ben comprensibili ragioni di contatto segue subito appresso l'attività degli altri centri delle nuove province legati direttamente al movimento dolomitico. Già nel 1920 notiamo la prima scalata senza

guide del Campanile Rosà nel Gruppo delle Tofane compiuta da F. Terschak, A. Concider, I. Siorpaes di Cortina d'Ampezzo con G. A. Sperti di Belluno. Ma ciò che si vede svolgersi e concretarsi su larga base è l'opera dei Trentini. Appena un lieve ritardo la separa da quella degli Alto Atesini. Cominciamo col rilevare la prima scalata italiana del Campanil Basso di Brenta per la via Fehrmann-Schmith realizzata nel 1923 dai due pionieri dell'arrampicamento trentino: Luigi Scotoni e V. E. Fabbro, e l'apertura della cosiddetta « direttissima » del Croz del Rifugio pure nelle Dolomiti di Brenta e nello stesso anno per opera di G. Zanolli ed E. Pontalti. Ben presto però emerge nettamente Aldo Daprà, allievo e compagno di Piàz, arrampicatore audace e volitivo, ed altresì tecnico e stilista di grande valore. Le sue scalate sono numerosissime. Già tra quelle del 1924 troviamo: la via Fehrmann-Schmith del Campanil Basso di Brenta percorsa con Lorenzo Pezzotti, suo fedele compagno in una bella serie di arrampicate; la via Preuss-Schmidkunz e Camino di S. Giovanni sulla Punta Grohmann nel Gruppo del Sass Long, percorsa con O. Jandl — perito nello stesso anno in montagna —, Pino Prati ed un altro compagno; la « direttissima » del Croz del Rifugio sopraindicata; e l'oltremodo ardilo « spigolo » della Torre Delago del Vaolett. E delle sue imprese ricordiamo ancora: la traversata completa di tutte le sei Torri del Vaolett, e la parete Nord-Est della Punta Emma.

Sorge tutta una schiera di valenti arrampicatori trentini. Pino Prati svolge un vero apostolato per la montagna e, nonostante la giovane

età, porta un contributo culturale preminente.

Nel 1926 G. Bianchi, P. Prati, R. Videsott ripetono la via Fehrmann-Schmith del Campanil Basso di Brenta, e lo stesso R. Videsott conduce L. Miori, G. Graffer, L. Seiser, P. ed N. Prati alla conquista della Punta Mezzena, così da loro denominata in onore del compagno C. Mezzena morto in montagna nel medesimo anno. Scalata, questa, breve, ma con tali difficoltà che rivela quasi l'inizio di un ulteriore imminente periodo di progresso.

Parimenti nel 1926 il trentino F. Nardelli con E. Holzner di Bolzano supera lo spigolo di Valbona nel Catinaccio lungo l'itinerario aperto da Dülfer. Gli stessi percorrono anche la via Fehrmann-Schmith della piccola Cima di Lavaredo. Nè è questo il solo caso di feconda collaborazione tra scalatori trentini e dell'Alto Adige.

Nel 1927 R. Videsott e G. Graffer conquistano l'intera parete meridionale del Campanile Alto di Brenta, una delle più eminenti imprese di tutto il periodo ora considerato.

Gravi perdite colpiscono l'arrampicamento trentino in tale anno. G. Bianchi e P. Prati precipitano tragicamente dalla via Preuss del Campanil Basso di Brenta. F. Nardelli cade col fratello dallo spigolo di Valbona, perdendo la vita là dove è salito l'anno prima.

Come abbiamo precedentemente accennato, il periodo del dopoguerra fino al 1927 per l'arrampicamento trentino è un periodo piuttosto di raccoglimento che di azione, più di tregua rispetto all'attività della « squadra volante » che di progresso, più di alpinismo classico che di vero e proprio arrampicamento. Con P. Bozza, F. Schwarz,

R. Wittine, R. Spanyol, G. Benedetti ad altri, principia un certo risveglio giovanile, finchè Emilio Comici superando con G. Razza nel 1927 la gola Nord-Est dell'Innominata nel Gruppo del Jof-Fuart, dà il « via! » alla meravigliosa ascesa dell'arrampicamento triestino intensamente condotta dal Comici stesso negli anni successivi.

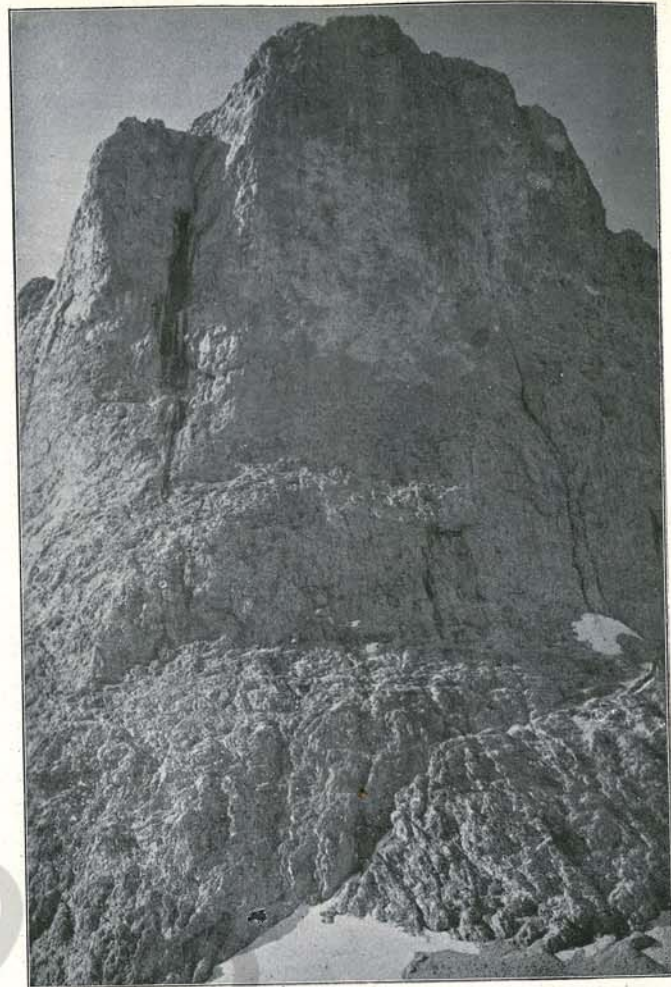
Dopo di ciò, passando infine a considerare l'attività dei senza guide nelle vecchie province durante il medesimo periodo, resta relativamente poco da mettere in luce. E' una attività che si mantiene costantemente al disotto del livello tecnico dei Trentini e degli Alto Atesini, ma il cui sviluppo estensivo si fa via via sempre più notevole, preparando la maturità qualitativa.

Assai pochi sono gli arrampicatori italiani delle vecchie province che nell'immediato dopoguerra seguivano a svolgere una attività senza guide. Ricordiamo il friulano V. Cesa. In particolar modo perseverante e preziosamente illustrativa è l'opera di Antonio Berti, che si sforza di crearsi a Vicenza un nucleo di giovani, tra i quali si notano F. Meneghello e S. Casara. Allievo e compagno del Berti è specialmente quest'ultimo.

Rileviamo varie attività autonome come quella di L. Zacchi, alpinista completo, ufficiale alpino, dei migliori, e di O. Olivo.

Con amore paesano, da sè e per sè, S. Sperti, Valentino e Giovanni Angelini esplorano ed illustrano tutte le loro Dolomiti Zoldane, aprendovi notevoli vie nuove.

Intanto un gruppo di scalatori di Belluno con a capo Francesco Zanetti va ripetendo tutte le più classiche arrampicate dolomitiche, vincendo con graduale, continua e



La parete Nord del Catinaccio, vinta « direttamente » da Tita Piàz. La via di scalata si svolge approssimativamente lungo la striatura nera dell'acqua.

sicura progressione, difficoltà sempre maggiori, tanto da trovarsi, alla fine del periodo ora trattato, con un corredo di esperienza tecnica alla testa degli scalatori italiani senza guide delle vecchie province.

Ed infine, cominciano a rivelarsi Raffaele Carlesso e Celso Gilberti, quali prime, valorose affermazioni del movimento friulano.

Nei centri fuori delle Tre Venezie non vediamo progredire sensibilmente l'arrampicamento puro rispetto all'anteguerra nel campo dei senza guide.

Tuttavia, si può particolarmente ricordare l'attività dei lombardi E. Fasana e V. Bramani.

Nelle Dolomiti constatiamo però il moltiplicarsi delle scalate di gui-



ALDO PARIZZI

Un esponente dell'arrampicamento bellunese, abituale compagno di Zanetti.

de con elementi delle varie regioni italiane.

Tecnicamente, abbiamo detto, il livello dell'arrampicamento con guide rimane stazionario. Non emergono imprese di singolare importanza. Tra le nuove salite possiamo citare: la conquista della parete Nord dell'Agnèr nelle Dolomiti Agordine effettuata nel 1921 da F. Jori guidando A. Andreoletti e A. Zanutti, veramente grandiosa; quella dello spigolo Nord del Latemar riuscita a Tita Piàz e V. Dezulian nel 1926 accompagnando la Contessa Marisa e il Conte Alberto Bonacossa di Milano; e quella della cresta Sud-Ovest della Cima della Madonna compiuta pure nel 1926, dalla guida C. Zagonel

della Val di Primiero con G. Kahn di Milano.

Questo periodo del dopoguerra fino al 1927 si chiude dunque dimostrando che i senza guide italiani delle vecchie province non sono riusciti ad elevarsi all'altezza di quelli delle nuove province. La vecchia guardia essendo decimata e sorpassata dai tempi, i giovani necessitando la maturazione dell'esperienza. Ma i giovani che hanno trovato in sé la forza di progredire sono già parecchi. I contatti con gli elementi delle nuove province, e talvolta con elementi stranieri, l'emulazione, la chiarificazione dei criteri valutativi, hanno ormai spalancato le porte dell'avvenire.

La trionfale ascesa dell'arrampicamento italiano dal 1928 al 1930

L'incremento dell'attività arrampicatoria durante questo triennio è veramente poderoso. Quasi dovunque gli scalatori aumentano di numero e di valore, e così rapidamente che il tutto appare come una formidabile esplosione di energie, rispetto al timido procedere del passato. La fisionomia dell'arrampicamento nelle Tre Venezie è fondamentalmente cambiata, un ardire e una potenza prima mai conosciuti e neppure concepiti la animano.

Guide e senza guide pervengono parimenti alla categoria dei più alti valori, riuscendo nella effettuazione di imprese « estremamente difficili », nel criterio moderno, internazionale, di questa designazione.

Emerge nel 1928 il diretto superamento della parete Nord del Catinaccio riuscito a Tita Piàz con V. Dezulian. Secondo lo stesso Piàz è questa la più difficile di tutte le sue scalate. L'impresa ha tut-

ta una storia di tentativi che ne esprimono la difficoltà e l'interesse. Grigia, cupa e tremendamente liscia la parete Nord del Catinaccio già da assai prima della guerra era il sogno e l'incubo ad un tempo di Piàz, che mal sopportava nel suo regno di dolomia la sfida di quella inviolata verticalità. Ostinatamente egli l'aveva tentata anteguerra. Erano stati suoi compagni d'assalto scalatori valentissimi: il viennese J. Stefansky, il monachese W. Schaarschmidt, Paul Preuss e Hans Dülfer. Con quest'ultimo erano stati sorpassati i punti raggiunti precedentemente, ma più oltre la parete non aveva ceduto.

Nel dopoguerra Piàz riprende i tentativi. Lo accompagna il nipote Virginio Dezulian. Invano.

La celebre guida bavarese E. Solleder con F. Kummer affronta la parete nel 1926, perviene dove si erano arrestati i tentativi, piega a sinistra con la sua raffinata tecnica di traversata, e prosegue fino in cima. In meno di tre ore egli ha vinto la parete, ma la sua scalata non è diretta. Piàz ritorna alla riscossa e infine riesce a superare le estreme difficoltà del tratto terminale secondo una dirittura ideale di salita!

Tra le altre eminenti imprese con guide ricordiamo poi la conquista della parete Sud del Piz Ciavazzes nel Gruppo di Sella effettuata dalle guide F. Glück e G. Demetz della Val Gardena, accompagnando la distinta alpinista Hulda Tutino Steel. Salita subito dopo ripetuta con qualche variante dalla guida fassana L. Micheluzzi con W. Rogers e P. Slocovic di Trieste.

Ernesto Holzner di Bolzano segue il monachese Hans Steger compiendo la scalata della via Preuss del Campanil Basso di Brenta e quella della parete Sud-Ovest del

Croz dell'Altissimo, quest'ultima in parte per via nuova. E tra la varia attività degli arrampicatori dell'Alto Adige rileviamo ancora il superamento dell'obliquo strapiombante camino della parete Nord della Torre Bindel nel Gruppo di Sella — denominato la *morte pendente* — per opera di J. Hruschka col Covi di Bressanone.

Il movimento triestino culmina colla vittoria riportata da E. Comici e Giordano B. Fabian sulla parete Nord del Riofreddo della Madre dei Camosci nel Gruppo del Jof-Fuart. Parete che aveva resistito agli attacchi udinesi ed anche jugoslavi.

L'arrampicamento trentino senza guide per quanto indebolito dalle tragiche perdite del 1927, è pur sempre operoso. Fra le nuove imprese spicca la conquista della vergine cima del Pan di Zuccherò della Civetta direttamente da Nord-Est, realizzata da R. Videsott e D. Rudatis.

Sempre ragguardevole è l'attività bellunese che nel 1928 eleva nettamente il suo livello tecnico; sempre magnificamente avviata e sostenuta dal presidente della sezione di Belluno del C.A.I.: Francesco Terribile. Rammentiamo il superamento del versante occidentale del Campanile di Val Montana riuscito a F. Zanetti e A. Parizzi.

Pure gli scalatori del Friuli elevano il loro livello tecnico. Si possono citare: la prima ascensione della parete Est della Creta Livia nelle Alpi Carniche compiuta dagli udinesi C. Gilberti e G. Granzotto; e la prima ascensione della « rossa » parete meridionale del Duranno, ugualmente nelle Alpi Carniche, eseguita da R. Carlesso di Pordenone con O. D'Andrea.

Attività queste, tutte di arrampicatori senza guide.

Ed entriamo ora nel 1929.

E' questo veramente l'inizio trionfale dell'ascesa dell'arrampicamento italiano.

Le giovani guide dolomitiche confermano la loro supremazia nel campo professionale ripetendo ed aprendo itinerari « estremamente difficili ». Così Angelo Dimai di Cortina d'Ampezzo, degnissimo figlio della celebre guida Antonio Dimai — il « re delle Dolomiti » — assieme al fratello Giuseppe ripete, a poche settimane di distanza dalla conquista tedesca, la « direttissima » della parete Sud della Tofana di Roces, accompagnando Miss Fitz-Gerald.

L'audace guida Luigi Micheluzzi di Canazei con la guida R. Peratoner e D. Cristomanno apre una vera e propria « direttissima » sullo spigolo Sud-Ovest della Marmolada. Tentata poi invano da una famosa cordata straniera, l'impresa è stata contestata. Uno strapiombo di ghiaccio sbarrerebbe il camino terminale. Ma il fatto stesso che la natura di questo ostacolo non è inerente alla struttura rocciosa infirmerebbe la contestazione.

Successo minore, ma tuttavia degno di nota è la prima scalata della parete Nord della Roda di Mulon nel Gruppo della Marmolada, eseguita dallo stesso Micheluzzi guidando i triestini P. Slocovic e L. Krauss.

Fedele Bernard, l'attiva e valorosa guida di Siusi, con G. Masè Dari compie, assieme alla cordata H. Steger-P. Wiesinger, il secondo percorso della diretta parete Nord del Catinaccio. Sempre condotti da Hans Steger: P. Wiesinger, F. Masè Dari e la guida fassana A. Paluselli, vincono la parete Sud-Ovest della Torre Winkler, breve ma durissima; P. Wiesinger, F. Masè Dari e S. Lechner di Mera-



FRANCESCO ZANETTI

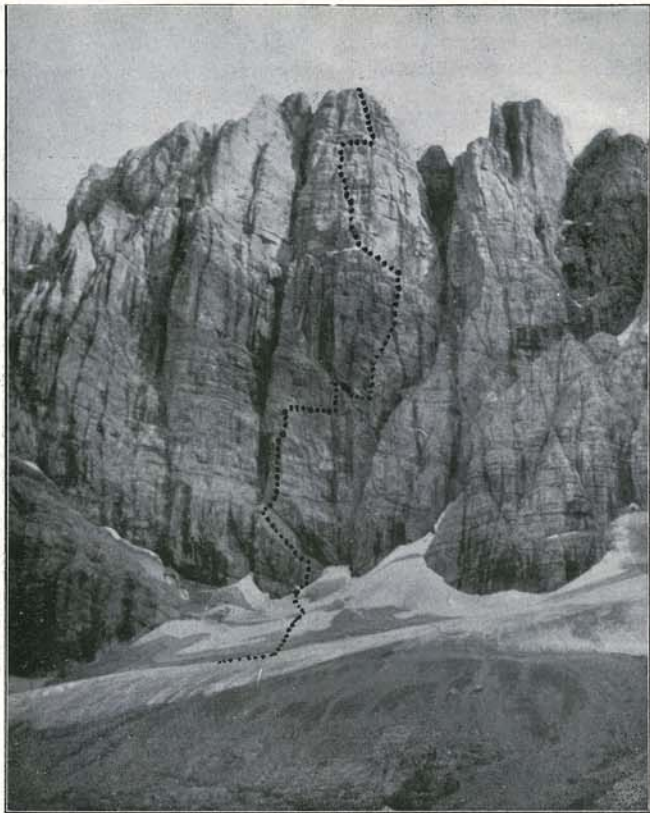
Primo caposcuola degli arrampicatori di Belluno.

no, aprono la « direttissima » della parete Est del Catinaccio.

E passando a considerare la pura attività senza guide, e quindi con capicordata italiani non professionisti, rileviamo per la prima volta, nella storia dell'arrampicamento nazionale senza guide, l'effettuazione di scalate appartenenti alla categoria dello « estremamente difficile ».

Così finalmente è raggiunto il progresso straniero, quasi colmato un distacco tanto profondo che pareva incolmabile a tutti fuorché al fervore della gioventù che da sola ha osato andar innanzi ed ha saputo vincere.

Ecco il triestino Comici superare la parete Nord-Ovest della So-



La via aperta dai triestini Emilio Comici e Giordano B. Fabian sulla parete Nord-Ovest della Sorella di Mezzo fra le Tre Sorelle del Sorapiss. Una delle maggiori conquiste del moderno arrampicamento italiano.

rella di Mezzo fra le Tre Sorelle del Sorapiss, assieme a Giordano B. Fabian. Magnifica e paurosa muraglia di oltre settecento metri di altezza.

Il trentino Renzo Videsott conquista la Cima della Busazza dalla Val dei Cantoni con la « direttissima » lungo l'immane spigolo occidentale alto oltre mille metri, avendo per compagni l'Asso monache L. Rittler e D. Rudatis. Ed ancora R. Videsott con D. Rudatis scala il Croz dell'Altissimo dalla Val delle Seghe nelle Dolomiti di Brenta, ripetendo la via originale

Dibona-Mayer-Rizzi. Ripetizione che costituisce il quarto percorso in generale, ed il primo effettuato da una cordata italiana senza guide, della colossale parete.

Questi sono i risultati culminanti dell'annata. Ma tutta una vasta mirabile attività risalta assieme ad essi.

La molto ampia categoria di arrampicate che sottostà a quella « estrema » e che sappiamo iniziata da Tita Pià nel 1900 colla conquista della parete Nord-Est della Punta Emma, categoria nella quale abbiamo visto entrare nel 1928

gli scalatori italiani senza guide delle vecchie province, è tecnicamente e coscientemente dominata nel 1929 dai Bellunesi e dai Friulani, in larga misura, e, in qualche singolo caso, anche da altri.

I bellunesi F. Zanetti, A. Parizzi, G. De Diana, A. Zancristoforo ripetono, variamente accompagnandosi diverse notissime scalate della predetta categoria. Effettuano il secondo percorso della via Videsott-Rudatis al Pan di Zuccherò della Civetta. Compiono la prima salita italiana per roccia della Torre del Diavolo nei Cadini di Misurina, secondo l'itinerario di Dülfer, il quale è valutato abbastanza in alto nella categoria stessa.

Analogamente rammentiamo la prima salita della parete Nord della Cima dei Verdi nelle Alpi Giulie compiuta dagli udinesi C. Gilberti e G. Granzotto, e la nuova via sulla parete Nord della Croda dei Toni nelle Dolomiti di Sesto, aperta da R. Carlesso col Tenente Tessari.

Infine ricordiamo l'effettuazione del terzo percorso della grandiosa parete Nord-Est del Crozzon di Brenta lungo la via Preuss-Relly, anzi rettificandone l'attacco, per opera del milanese E. Castiglioni con A. Conci. Parete questa poi ancora superata nello stesso anno dal trentino C. Fedrizzi assieme alla guida Silvio Agostini, il noto valente scalatore professionista preferito da S. M. il Re del Belgio.

Per completare il quadro, qualche altra impresa senza guide potrebbe venir citata e diverse con guide, tutte, ripetiamo, nella categoria immediatamente sottostante a quella « estrema ».

Aggiungo solo il secondo percorso della via diretta di salita alla Piccola Civetta per la parete Nord-Ovest, compiuto dalle guide A. e G. Dimai con F. Terschak e

G. Degregorio di Cortina d'Ampezzo. Gigantesca scalata di più di mille metri d'altezza dovuta alla cordata Haupt-Lompel e ritenuta dallo stesso Haupt come la sua più ardua impresa.

E siamo nel 1930.

Il progresso sta toccando il suo vertice, subentra una fase di raffinamento tecnico e di diffusione. Professionisti e non professionisti hanno i relativi esponenti alla medesima altezza. I gruppi dei Trentini, Triestini, Bellunesi e Friulani per crescente numero di elementi, per maturità tecnica vanno assumendo una propria inquadratura. In ciò il gruppo triestino costituitosi in un vero e proprio organismo, il G.A.R.S., sta all'avanguardia esplicando forza e virtù di scuola, moltiplicando i ferventi. Così, vicino a Comici, l'esponente massimo dell'arrampicamento triestino, alpinista completo e scalatore di altissima classe internazionale or ora dedicatosi al professionismo, rileviamo già per proprio valore G. Benedetti, Giordano B. Fabian, M. Cesca e O. Opiglia.

Tra le molte scalate dei Triestini spiccano: la prima arrampicata per gli appicchi occidentali del Cimone del Montasio nelle Alpi Giulie, eseguita da E. Comici, Giordano B. Fabian, R. Deffar, ed M. Orsini, la più difficile delle scalate finora compiute nelle Alpi Giulie dal Comici; e la prima salita alla Cima di Mezzo della Croda dei Toni per la parete Ovest effettuata da E. Comici, Giordano B. Fabian, e P. Slocovic.

Gli arrampicatori bellunesi F. Zanetti, A. e B. Zancristoforo, G.

De Diana, ed E. Faè superano con un itinerario in parte originale la parete Nord del Pelmo. Intanto avviene una rivelazione: Attilio Tissi di Agordo assurge pressochè improvvisamente tra i massimi scalatori italiani, effettuando con G. Andrich il primo percorso italiano della parete Nord-Ovest della Civetta. Il gruppo bellunese guadagna così il suo più poderoso esponente.

In campo friulano accanto a C. Gilberti e G. Granzotto, emergono F. Maddalena di Pordenone e O. Soravito di Udine. Ambedue questi sovente compagni di Carlesso, il quale riesce in una serie di notevoli ripetizioni, tra cui di vie Dülfer, culminando appunto nel superamento della parete Ovest della Cima Grande di Lavaredo, la più difficile delle scalate dolomitiche di Dülfer.

Queste come attività non professionali, ad esse si aggiunge la forza del movimento professionale della regione bellunese accentrato in Cortina d'Ampezzo, e operante a sè.

Largo, sempre fecondo di ottimi elementi il movimento trentino, il più ricco di attività professionale, la quale è anche fusa armonicamente con quella dei non professionisti, in uno schietto unico e saldo amore per le proprie montagne. Con R. Videsott troviamo G. Grafner, L. Miori, C. Fedrizzi citati precedentemente. Vediamo Mario Agostini, il fratello della nota guida, alpinista completo, il magnifico atleta A. Dallago, il fratello di questo e diversi altri. La schiera è diminuita di A. Daprà, prematu-

ramente deceuato.

Rileviamo il percorso della parete Sud-Ovest del Croz dell'Altissimo compiuto dalla guida Ugo Perini con U. Battistata.

Dato il suo superiore livello tecnico iniziale calma appare l'evoluzione dell'Alto Adige. Ma un cenno speciale va riservato a Paola Wiesinger, l'arrampicatrice eccezionale, compagna delle grandi imprese di Hans Steger fin dal 1928, e campionessa italiana nello sci.

Del 1930 abbiamo ricordato soltanto le imprese « estremamente difficili » o abbastanza prossime a tale categoria e sopravanzanti in ogni caso decisamente la categoria aperta dalla parete Nord-Est della Punta Emma. Le scalate di quest'ultima categoria vengono via via avvicinate e raggiunte da vari altri elementi anche in centri lontani dalle regioni più favorevoli all'arrampicamento. Il fascino delle rocce si propaga e la tecnica dell'arrampicare si estende e si migliora. La lotta colla montagna di arrampicamento puro, sentita come arte individuale anzichè come potenza organizzativa, come riduzione di quanto s'interpone tra l'uomo e la natura, come eliminazione massima di ingombri e di mezzi strumentali, come esplicazione pura delle più intime e nude virtù di valore atletico, audacia e volontà, al disopra da tutto ciò che è o può essere materialità e ricchezza di mezzi, è elevatissima espressione di vitalità e potenziamento di razza.

L'attuale formidabile riscossa in Italia risulta quindi molteplicemente educativa e significativa.

DOMENICO RUDATIS



Fasi dell' « Italia-Inghilterra » a Stamford Bridge: lord Burghley (seduto) si congratula col nostro Facelli, dopo la vittoria di quest'ultimo nella corsa delle 440 yards a ostacoli.

INCONTRI INTERNAZIONALI: BILANCIO MAGRO

A Budapest la nostra rappresentativa è stata battuta, sia pure per uno scarto minimo di punti e tale da non rappresentare un distacco incolmabile. La sconfitta era attesa, ché un esame obbiettivo delle varie possibili-

tà delle due squadre in campo chiaramente ammoniva, nella tormentata vigilia dell'incontro, come la squadra azzurra avrebbe avuto, per compito fondamentale, quello di onorevolmente affermarsi lottando più per dei singoli risultati

che per la vittoria collettiva.

E', del resto, noto come la squadra magiara sia una delle più forti compagini europee e come soprattutto sia formata da atleti che in campo fanno sferrare un rendimento massimo data la loro combattività e la loro tenacia, a differenza di molti Azzurri che spesso si lasciano vincere dal timor panico, terribile ed insidioso nemico che soltanto la lunga con-

suetudine con i campi di gara riesce ad eliminare.

La squadra ungherese si presentava già alla vigilia come maggiormente omogenea che non l'azzurra e quindi con la possibilità di contrastare il campo ai nostri in tutte, o quasi tutte, le prove. I nostri si sono presentati, viceversa, con della lacune veramente notevoli nei lanci e nei salti, lacune che formavano dei vuoti paurosi nella tabella dei punteggi, lacune che poi sono state aumentate dal non brillante rendimento di qualche atleta.

L'Italia ha gareggiato a Budapest incompleta, lamentando l'assenza di Carlini e di De Negri. Con i due Liguri ai loro posti abituali, le corse ostacoli si sarebbero chiuse certamente con un trionfo completo, mentre abbiamo dovuto in ambedue le prove in programma (110 e 400) accontentarci di dividere il punteggio con gli Ungheresi conquistando con l'inesauribile Facelli due vittorie, ma piazzando i nostri numeri 2 al quarto posto. Con Carlini o con De Negri si poteva poi avere anche una migliore composizione della nostra squadra nella corsa dei 400 metri piani e quindi altre possibilità di aumentare, a tutto danno degli Ungheresi, il nostro punteggio.

Alcune delle prove di Budapest meritano attenzione particolare. Dominatori nelle prove di velocità con Maregatti e Toetti, ci siamo fatti battere in modo puerile nelle corse di fondo dove i nostri rappresentanti hanno gareggiato al di sotto delle loro abituali possibilità facendosi superare dai due Ungheresi con un tempo assai mediocre. Sono stati punti preziosi lasciati per il rendimento saltuario dei nostri fon-



FERNANDO VANDELLI

Nelle prove di Campionato di quest'anno è già riuscito primo due volte e promette di imporsi per strappare il titolo del lancio del martello all'anziano e pur sempre valoroso Poggioli. Ha vestito con onore la maglia azzurra. Inviato ai Campionati inglesi si è brillantemente classificato al terzo posto nelle scie dei due « fuori classe » svedesi Skold e Janssen. Questa prova è particolarmente significativa quando si pensi che l'Inghilterra è la terza classificata in questa specialità, che trae appunto origine da un antico gioco scozzese.

Vandelli è giovane, appassionato, tenace, volitivo all'estremo. Ha quindi le possibilità di una luminosa carriera. In questa stagione ha superato per la prima volta i 44 metri e con crescendo impressionante è arrivato quasi a 47. Egli punta direttamente alle Olimpiadi di Los Angeles dove ha certamente buone probabilità di piazzarsi fra i finalisti. Fisicamente è dotato in modo superbo e aumentando ancora la forza delle gambe potrà trovare limiti ottimi.

Vandelli è un puro prodotto della più sincera ed accesa passione sportiva. Portato alla difficile specialità dal recordista italiano Poggioli, è stato da questi istruito nello stile, nell'allenamento, nella condotta di gara. Attraverso alcuni anni di silenziosa preparazione egli è riuscito ad essere la vedetta, il giovane destinato a prendere il posto degli anziani che sentono irrimediabile il peso degli anni. Poggioli, il « campione » per antonomasia della difficile specialità, parlando di questo suo allievo prediletto non ha nascosto la speranza di aver trovato, non soltanto il successore, ma anche chi potrà superarlo nei limiti e nelle affermazioni in campo internazionale. Ammirabile spirito sportivo questo del vecchio campione. A Vandelli, ora, il mantenere le promesse che in lui sono riposte.

disti che hanno degli alti e bassi di forma veramente impressionanti e che denunciano soprattutto una vera e propria deficienza di preparazione. Le corse in generale, e quelle di fondo in modo particolare, si vincono gareggiando sul tempo, partendo cioè con una tabella di marcia già prestabilita. I grandi specialisti finlandesi hanno comune tale metodo di gara che ha il vantaggio di non riserbare sorprese. Il volere vincere allo « sprint », giocando di tattica, è metodo pericoloso e che si deve applicare soltanto quando si abbia la sensazione netta e precisa della propria inferiorità sul tempo.

Anche nelle prove di mezzofondo abbiamo avuto parecchie delusioni. Beccalli ha gareggiato, secondo il suo solito, con ammirevole tenacia e, pur risultando battuto da Barsi, ha segnato un tempo che lo pone fra gli specialisti di classe internazionale.

Soltanto Lunghi e Tavernari hanno in Italia segnato un tempo inferiore a quello di Beccalli, ed il fatto di aver corso gli 800 metri in 1'53" e 2 quinti vuol dire che nel Milanese vi è la stoffa del grande campione. Piuttosto è il caso di domandarsi se Beccalli sia più attrezzato per gli 800 metri o per i 1500. Le prove di questa fine di stagione debbono chiaramente indicare la distanza più adatta per il nostro campione in modo che la preparazione invernale e primaverile sia fatta con un unico criterio. Si ricordi che Beccalli è una delle nostre speranze per le Olimpiadi di Los Angeles dove può figurare in buona posizione. Sempre nelle prove di mezzofondo, nei 1500 metri, anche Tugnoli ha vinto, sia pure in un tempo non eccessivamente notevole in campo inter-



Fasi dell' « Italia-Inghilterra »: l'azzurro Toetti vince senza eccessiva difficoltà le 220 yards, seguito dall'Inglese Murdoch e dall'Italiano Castelli.

nazionale, ma dobbiamo rilevare come i nostri Gordini e Svampa siano finiti rispettivamente nelle gare degli 800 e 1500 metri, al quarto ed al terzo posto battuti con dei tempi assai mediocri e superiori alle loro normali possibilità. Anche in questo caso si deve parlare di rendimento discontinuo ed il fenomeno è tanto più grave in quanto si ripete troppo spesso. Nei quattrocento metri niente vi era da fare con la formazione presentata. Facelli si è classificato al secondo posto in tempo assai onorevole, senza impegnarsi perché preoccupato delle corse ostacoli che doveva brillantemente vincere.

In complesso nelle corse, tenendo calcolo della vittoria conseguita nella staffetta, si potrebbe anche parlare di lieve

superiorità italiana per quanto i nostri avrebbero dovuto e potuto fare assai meglio.

Le dolenti note dell'incontro sono rappresentate dai salti e dai lanci. L'Ungheria in tali specialità ha un nucleo di atleti di grande valore e di classe eccezionale e che per il più hanno saputo realizzare dei limiti notevoli facendo anche cadere un record nazionale e quindi niente vi era da fare. Però i nostri Azzurri hanno saputo lottare con impegno facendosi ammirare per la loro tenacia e per la prove raggiunte.

Maffei, ormai autentico Asso, ha vinto con una buona misura il salto in lungo, prova nella quale però è mancato Tommasi Virgilio, molto discontinuo come rendimento, e che, se avesse saputo segnare

il limite di pochi giorni prima, avrebbe portato alla squadra punti preziosi. Nel salto con la asta, chiusi dalla carta, Innocenti ha saputo piazzarsi al secondo posto battendo Karlovitz che pure è elemento assai noto in campo internazionale. Nel salto in alto prevista e normale la nostra sconfitta mentre nel getto del peso Pighi riusciva a classificarsi secondo, sia pur di pochi centimetri e con una misura che in campo internazionale è assai modesta. Nelle altre prove, disco e giavellotto, niente vi era da fare per quanto Pighi abbia toccato i 44 metri nella prima prova e Dominiutti i 59 nella seconda. La staffetta è stata nostro appannaggio, in modo assai netto.

La sconfitta è dunque onorevole. A squadra completa, e con



Fasi dell' « Italia-Inghilterra »: nella corsa delle 880 yards, i nostri Beccalli e Tavernari sono finiti al 2° e al 3° posto. Ecco un passaggio dopo il primo giro: è in testa il vincitore Hampson, seguito da Beccalli.

rendimento normale dei nostri atleti il distacco di punti sarebbe stato minimo, il che non è poco, ma l'incontro ha pur mostrato le nostre deficienze, specialmente nei salti e nei lanci, deficienze che è necessario colmare al più presto se si vogliono ottenere prove significative per il futuro.

Noteremo che gli Ungheresi hanno reso tutti il massimo e che Madaraz ha lanciato il disco a 48,09, distanza di altissimo valore internazionale.

Se contro l'Ungheria la prova dei nostri in complesso è apparsa discreta e, per alcuni, addirittura ottima, nei confronti dell'Inghilterra gli Azzurri ci hanno serbato più di una delusione. In questo incontro internazionale avevamo le posi-

zioni inverse di quelle della prova contro l'Ungheria e cioè, almeno secondo le indicazioni, sempre fragili però, della carta, nostra prevalenza nei salti e lanci ed inferiorità nelle corse. Ma siccome tale inferiorità non doveva essere poi nettissima così si poteva, alla vigilia, sperare in una sconfitta con minimo scarto di punti anche se non si voleva arrivare addirittura a pronosticare una nostra vittoria.

La nostra squadra è risultata incompleta mancando essa di Carlini e di Maregatti. Soprattutto quest'ultima assenza è stata particolarmente dolorosa perché ci ha privati di una sicura vittoria nella corsa delle 100 yarde. E' noto come a Stamford Bridge le gare si siano svolte sulle classiche distanze inglesi. Nella prova delle 100 yarde Toetti, partito male, è fi-

nito secondo, a spalla del vincitore, mentre forse poteva vincere. Ora, quando si pensi che Maregatti è in partenza velocissimo e che nei confronti di Toetti, sulle 100 yarde, può essere ritenuto migliore anche se questi con il suo finale bruciante possa sulla maggior distanza portarsi all'altezza dell'eterno rivale, agevolmente si capirà come la nostra squadra sia partita con un netto svantaggio iniziale. Nella corsa dei 400 metri piani Carlini non avrebbe forse potuto vincere, contro Rampling, ma certamente si sarebbe piazzato al secondo posto.

Ma, a parte la nostra incompletanza nelle corse, si avrebbe pur sempre avuta una nostra netta inferiorità, specialmente nelle prove del miglio e delle tre miglia, dove gli Inglesi oggi ci sono nettamente superiori.

Nella prova delle 880 yarde viceversa Beccalli, pur reduce dalla splendida affermazione di Budapest, si è lasciato battere in un tempo non certo eccezionale e superiore a quelli segnati dallo stesso già altre volte nella stagione. Sconfitta forse dovuta ad errore di tattica, ma che comunque ci ha assai sorpresi perchè era convinzione generale in una nostra vittoria in questa prova.

Nella corsa delle 120 yarde ad ostacoli nostra sconfitta completa, sia per l'assenza di Carlini, sia perchè Facelli non ha gareggiato sino allo spasimo volendo riservarsi per la gara delle 440 yarde ad ostacoli dove ha potuto battere ancora una volta il beniamino della folla inglese, Lord Burghley, campione olimpionico. La gara è stata stupenda ed il tempo segnato (53" e 4 quinti) veramente ottimo. E' stata la più bella vittoria della giornata, che ci ha ripagati della sconfitta in al-

tre prove per noi ritenute sicure.

Nei lanci la superiorità doveva essere la nostra in linea assoluta. Mentre Spazzali e Dominiutti, pur con misure modeste, hanno saputo vincere in modo netto, nel disco abbiamo avuto la inattesa sconfitta di Pighi con una misura modesta e assai lontana da quelle ottenute a Budapest. Punti preziosi perduti, che hanno aumentato sensibilmente il distacco fra le due squadre alla fine dell'incontro.

Nel salto in lungo vittoria completa nostra per merito di Maffei e della recluta Cortopassi. Ecco due saltatori dal rendimento continuo. Viceversa sconfitta piena nel salto in alto e risultati mediocri nel salto con l'asta.

Si è però avuta la rivincita di Toetti, che nelle 220 yarde ha saputo imporsi; ma quasi ad amareggiarci il piacere di questa bella vittoria, la nostra staffet-

ta, favorita in linea assoluta alla partenza, s'è fatta battere per un cambio errato, per essere cioè un nostro atleta partito in anticipo. Errore imperdonabile e che non trova scusanti di sorta. E' bene però che la gara perduta ci serva di lezione nel senso che per il futuro si provveda ad intensificare le istruzioni dei cambi che debbono essere assolutamente perfetti.

L'incontro con l'Inghilterra ci ha dunque offerto un magro bilancio, certamente inferiore alle nostre previsioni della vigilia. E' vero che la pista erbosa può aver contribuito a falsare molti risultati, ma è pur vero che non tutti i nostri atleti hanno saputo rendere quello che logicamente ci si doveva attendere. Più che mai, dopo la prova di Londra, si sentono le nostre lacune in alcune specialità, e si desidera un rinnovamento completo di quadri. Ed allora, ripeteremo sino alla noia, si curino gli juniores ed allievi.

CESARE GRATTAROLA



Nell'acqua fino ai ginocchi

La caccia, questo bellissimo sport, tiene avvinti tutti i nostri sensi. Non si bada più nè al sole nè alla pioggia, nè alla polvere nè all'acqua. Ma poi si scontano le conseguenze con malessere generale, mal di capo, dolori alle membra ecc. La miglior cosa da fare è di prendere le

Compresse di **ASPIRINA**

il preparato indispensabile a chi si dedica agli sports perchè elimina in tempo brevissimo i dolori di ogni genere, le conseguenze dei raffreddamenti, il mal di testa, l'emicrania, le nevralgie ecc. e regolarizza la circolazione senza danneggiare il cuore.



Publicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250



Giovenzana, della Virtus di Bologna, vince nei 200 metri (foto Bendini e Cantarelli).

I Campionati dei "juniores",

Si tratta di una delle più importanti manifestazioni atletiche nostre, quella che dovrebbe essere quasi un indice della potenzialità attuale dell'atletismo italiano soprattutto come possibilità di sviluppi futuri. E' nota la distinzione degli atleti in diverse categorie attuata dalla F.I.D.A.L. Tale raggruppamento in categorie diverse vuol permettere a tutti di gareggiare ad armi uguali con avversari simili per capacità, maturità, anzianità. Periodicamente si ha poi il passaggio da categoria a categoria a seconda che gli atleti raggiungano certe determinate misure o limiti. Abbiamo così che, mentre i seniores sono anche campioni assoluti, si disputano prove e campionati riservati esclusivamente agli allievi ed ai juniores, si assegna il titolo di categoria ed esistono anche i relativi records per ogni prova, records di categoria, ma che pure, attraverso il loro costante progredire, possono dare un ottimo indice del generale miglioramento.

Teoricamente i seniores dovrebbero rappresentare l'aristocrazia del nostro atletismo, dovrebbero essere i migliori in senso assoluto, arrivati a tale qualifica attraverso il vaglio di lunghe prove disputate nelle categorie minori. Dalla massa dei seniores dovrebbero anche essere scelti gli elementi per la formazione delle rappresentative nazionali.

La categoria allievi comprende invece la massa di coloro che, venuti digiuni all'atletismo, debbono ancora affinarsi, trovare la loro specialità, attrezzarsi fisicamente e tecnicamente, raggiungere, in altre parole, quel minimo di perfezione che contraddistingue l'atleta già sgrossato. Chi inizia una qualsiasi attività atletica entra quindi automaticamente nella categoria allievi dove rimarrà più o meno a lungo a seconda delle prove che avrà compiute, cioè a seconda della propria abilità e capacità, cioè della propria classe. Il passaggio avviene alla categoria juniores, grande raggruppamento che comprende tutti coloro che non sono più agli inizi della loro pratica atletica, pur non avendo ancora raggiunta la completezza e la perfezione necessarie per essere considerati dei seniores. Categoria di transizione quindi, e che di solito aduna giovani che possono forse dare il « fuori classe » ed il campione di domani. Categoria che, con la sua forza numerica e soprattutto con i risultati che caratterizzano le prove dei suoi appartenenti, può chiaramente mostrare se i rincalzi necessari ed attesi per la maggiore categoria sono di grande valore e consentono il perpetuarsi di un tradizionale costante progresso.

Per questo alle prove riservate alla categoria degli juniores va la vigile e trepidante attenzione degli appassiona-

ti e dei competenti. Quando in una prova di tale campionato si hanno ottimi risultati, non tanto dovuti alla prova di un singolo, ma derivanti dalla combattività di un nutrito gruppo di atleti di buon valore, si può affermare chiaramente, e la profezia è assai facile, che il nostro atletismo è in progresso. Se viceversa i risultati sono mediocri, scarso il gruppo di atleti di discreto valore, poca la combattività e la preparazione, si può essere sicuri che nessun apprezzabile alimento verrà alla massima categoria dal contingente dei giovani.

Il problema è di particolare interesse per l'Italia. Da un po' di tempo vediamo sul contingente degli anziani ed i rincalzi sperati non sono venuti che in minima parte. In alcune specialità non si è avuto assolutamente nessun apporto apprezzabile. E' necessario invece un profondo rinnovamento di quadri che permetta alla categoria seniores di accogliere nuove forze giovanili, tali da rinsanguare periodicamente i vuoti che di tanto in tanto si vanno manifestando dovuti ad assenza momentanea di forma, quando non si tratti di declino inevitabile.

Ecco perchè non si insisterà mai a sufficienza nel predicare la maggiore attenzione possibile agli sviluppi che il movimento dei juniores deve prendere, avvertimento che non va tanto agli organi della F.I.D.A.L., che del problema si stanno occupando con affettuosa attenzione, quanto soprattutto alle società che, come organi periferici del movimento atletico italiano, hanno la maggior possibilità di addestrare, aiutare, vigilare e spronare i giovani.

Guardiamo i risultati degli ultimi campionati juniores che, nella magnifica pista del Littoriale, hanno radunato un complesso veramente rimarchevole di atleti, dimostrazione evidente che non è la passione che manca ai nostri giovani, per quanto si sia ancora assai lontani dalle cifre che altre nazioni raggiungono, cifre che sole possono permettere una severa e rigida selezione dei migliori. Ad un primo esame si può affermare come i risultati ottenuti siano soddisfacenti, come lo possono attestare i numerosi records di categoria caduti. In sintesi si può dire che la combattività sia stata notevole e che non manchino elementi di primo piano destinati in seguito a compiere ottime prove. Ma, volendo essere oltremodo esigenti, si potrebbe anche osservare come in alcune specialità vi sia regresso e come, del resto, gli elementi veramente



Un altro « virtuosino » — Gordini — campione junior degli 800 metri.

nuovi siano effettivamente pochi. Quindi, più che parlare di nuove speranze, si dovrebbe logicamente convenire come si abbia soltanto un progresso degli elementi esistenti.

Però alcuni nuovi elementi di gran valore si sono messi in luce, primo fra tutti il bolognese Giovenzana che sui 200 m. ha segnato un ottimo 22"9/10 e che, soprattutto per la taglia atletica, lo stile piacente, la serietà dei propositi, sembra essere un nuovo astro della velocità.

Gli incontri con i campioni della specialità non possono essere che proficui e certamente molto Giovenzana potrà apprendere in fatto di accorgimenti tecnici, da ripetuti contatti con Toetti e Maregatti.

Altro elemento che ha favorevolmente impressionato è Spazzali. Il Goriziano è atleta potentissimo e tale da attaccarsi ben presto al record nazionale del giavellotto. Ma oggi è ancora difettoso di tecnica ed i risultati ottenuti sono essenzialmente dovuti allo scatto naturale dell'atleta e non all'accorto sfruttamento dei movimenti di lancio. Spazzali deve soprattutto insistere nello studio della specialità, che non è certo facile, ed allora avrà regolarmente a sua disposizione i 60 metri. A Bologna ha segnato m. 57,10, il che costituisce già un bel risultato, ma nella riunione di Pecs, dopo l'incontro Italia-Ungheria ha toccato i m. 59,48, distanza di per

se stessa eloquente. E di giovellottisti di classe l'Italia ha assoluto bisogno. Altro buon risultato è quello ottenuto nel salto triplo dal pisano Guglielmi, risultato tanto più notevole in quanto in detta prova i concorrenti sono scarsi e quasi sempre non specializzati ma provenienti piuttosto dai saltatori in lungo.

Questi i risultati più notevoli, in quanto venuti da elementi quasi completamente nuovi e che danno molto affidamento. Altri ottimi limiti si sono avuti nel salto in alto, nelle corse ostacoli, nel getto del peso, nel lancio del disco, ma non si può parlare a priori di rendimento eccezionale e di elementi nuovissimi. Comunque, gli atleti che in tali prove si sono affermati meritano di essere attentamente seguiti ed amorosamente curati. Broglia rappresenta ormai il nostro miglior saltatore in alto, anche se non riesce ad andar oltre ad uno stentato 1,80, che rimane pur sempre un limite assai modesto. Zendri, della Guardia di Finanza, ha ottime doti per il getto del peso e il fatto di aver superato i m. 13 costituisce già un risultato apprezzabile, ma siamo ancora lontani dalle misure che abitualmente in tale prova si raggiungono all'estero e bisogna quindi mostrarsi esigenti e pretendere ancor molto e molto di più. Il romano Cardarelli, vincendo i 400 metri ostacoli nel tempo di 58"1/5, ha mostrato di avere classe notevole, ma il risultato attende conferma come del resto il 16"1/5 ottenuto da Simeone nei 110 ostacoli.

Vi sarebbe anche da segnalare il limite ottenuto da Bononcini nel disco. La distanza di metri 38,67 non è certo molto comune da noi, ma il giovane bolognese, che sarebbe mirabilmente attrezzato per la difficile specialità, è atleta discontinuo ed anche non troppo volitivo mentre è risaputo che nei lanci è soprattutto la tenacia che può portare a buoni risultati.

Dobbiamo invece riscontrare un notevole regresso nelle corse di mezzofondo anche se Gordini, che d'altra parte si può considerare un anziano, ha battuto, con 1'59", il record di categoria negli 800 metri. Il problema dei nostri mezzofondisti è veramente preoccupante. Mancano le prove di reclutamento, manca lo studio dello stile, si corre troppo su strada, non vi è forse sufficiente incoraggiamento per queste prove che sono particolarmente gravose. Comunque è necessario che si lavori, e molto, da parte delle società per creare gruppi forti di atleti che si dedichino al mezzofondo ed al fondo, soprattutto lavorando

sistematicamente e gradualmente su pista.

Ad ogni modo i Campionati juniores di quest'anno hanno chiaramente mostrato quali siano i nostri punti deboli e dove sia necessario intensificare il lavoro. Ma l'insegnamento forse più utile è dato dalla comparsa, a queste prove, di elementi che molto potrebbero fare ma che poi scompaiono improvvisamente forse perchè non curati dalle società, lasciando appena una modesta traccia del loro passaggio. Questo fatto, che continuamente si ripete, deve assolutamente essere evitato. Se molti allievi sono fatalmente destinati a lasciare, dopo breve tirocinio, l'atletica leggera, i juniores che hanno capacità e possibilità debbono proseguire nella carriera, eccitati ed aiutati in questo dalle società e vigilati dai Comitati regionali. Incoraggiare la categoria juniori vuol dire, in definitiva, migliorare quella maggiore e di questo noi abbiamo assoluta necessità. Le Olimpiadi sono vicine e noi dovremo parteciparvi con gli elementi che già erano in luce ad Amsterdam. Che le prossime prove olimpiche del 1936 non ci trovino impreparati! E' necessario lavorare sin d'ora per quella mèta lontana. L'atletismo è attività che vuole preparazione assai più lunga di un quadriennio, se si vogliono ottenere risultati apprezzabili!



Il nuovo recordista di categoria e campione del lancio del giavellotto: Spazzali di Gorizia.



La « Nazionale » dell'ottobre 1929 fotografata all'Adeonsplatz di Monaco di Baviera alla vigilia di un difficile incontro. A terra (da sinistra): Portalone, Saracini, Janni e De Horatii; in piedi: prof. Brombin, della locale colonia italiana, avv. Volpi, cav. Mazza, Piazza, Malatesta e Foglia.

“SQUADRA NAZIONALE”

Quando il comunicato ufficiale della F.P.I. annuncia che una squadra dei nostri pugilatori partirà il giorno tale per recarsi nelle città X e Y a battersi con la squadra rappresentativa di questa o quell'altra nazione, la massa del pubblico sportivo non ha certo un'idea del lavoro che la spedizione all'estero di una squadra di pugilatori porta con sé.

I tecnici della Federazione devono intanto procedere alla formazione definitiva della squadra, scegliere cioè i rappresentanti di ciascuna delle otto categorie di pe-

so. Naturalmente questa scelta richiede una conoscenza diretta dei migliori pugilatori dilettanti d'Italia e se qualche anno fa bastava aver seguito le principali manifestazioni dilettantistiche della Lombardia e del Lazio per poter dare un giudizio sul valore del novanta per cento dei pugili di tutta Italia, oggi i campioni del pugno sono sparsi per tutta la penisola e le isole. E' vero che i Campionati regionali e italiani organizzati con un criterio larghissimo, costituiscono (come quest'anno quelli di Ferrara) una vera e propria parata di

tutte le migliori forze pugilistiche della Nazione, ma purtroppo questa specie di rivista generale avviene una sola volta all'anno ed è noto che in sei mesi un dilettante può fare tali e tanti progressi da superare nettamente il collega che qualche mese prima si era dimostrato a lui superiore.

La F.P.I. risolve questo primo problema nel migliore dei modi; dico nel migliore sempre in proporzione ai mezzi che l'Ente Federale ha a sua disposizione, poichè l'ideale sarebbe di riunire — ogni qual volta una squadra deve recarsi all'estero — una ventina di pugili tra i migliori allo Stadio di Roma o in altro campo d'allenamento, per quindici giorni e, attraverso

una breve preparazione collegiale, scegliere gli otto migliori elementi. Ma per far ciò occorrerebbe ogni volta spendere una decina di biglietti da mille ed una cifra così ingente graverebbe troppo sul bilancio della F.P.I., specialmente se si pensa che le nostre squadre si recano all'estero cinque o sei volte all'anno.

La F.P.I. perviene alla formazione della squadra integrando le osservazioni fatte dai suoi tecnici nei più recenti Campionati regionali e nazionali e nelle competizioni internazionali, con dei confronti, che chiama di selezione, confronti che mirano a stabilire, più ancora che il valore pugilistico assoluto di questo o quel campione (la « classe » dei nostri migliori elementi vecchi e nuovi è ben nota ai tecnici federali), il loro grado di « forma ». Il pugilatore è, tra gli atleti, quello che forse ha più di tutti difficoltà a mantenersi in piena efficienza e d'altra parte lo sport del ring richiede dai suoi attori uno sforzo fisico tale che anche una leggera diminuzione di « forma », abbassa del trenta e alle volte del cinquanta per cento l'efficienza effettiva ossia il valore di rendimento del pugilatore in gara.

Purtroppo anche queste gare selettive sono costose per gli spostamenti, alle volte molto ragguardevoli, dei pugilatori chiamati a confronto, ma lo scorso anno, per esempio, sono state, mercè l'entusiastica collaborazione delle società, numerosissime ed hanno messo in luce alcuni elementi che sono venuti a rinforzare le file delle nostre riserve dalle quali la F.P.I. ha spesso attinto per la formazione della « nazionale ».

Formata così la squadra ufficiale, la Segreteria della F.P.I. e i Commissari regionali nelle cui giurisdizioni hanno sede i pugilatori designati a rivestire la maglia azzurra, provvedono a munirli di passaporto. Questo particolare, che pur può parere di secondaria importanza, comporta invece un lavoro pesantissimo, data l'urgenza, specialmente perchè una forte percentuale dei nostri miglio-



MARIO CASADEI

Da poco promosso all'onore di rivestire la maglia azzurra, si è già distinto a Monaco, a Berna e ultimamente a Milano nell'incontro Baviera-Lombardia. E' molto giovane poichè è nato il 20 giugno 1909. Sua città natale è Leuvac (Germania) essendo i suoi genitori colà residenti per ragioni di commercio. Dopo pochi mesi dalla nascita di « Mario » la famiglia rientrava in Italia stabilendosi a Milano.

Casadei ha cominciato a praticare lo sport del ring nel 1927, ed il suo primo maestro è stato Saccani, ma dopo i primi combattimenti cadde ammalato di pleuro polmonite. La malattia che lo portò sull'orlo della tomba, fu seguita da postumi gravissimi tanto che si può dire non abbia ripreso la sua attività che lo scorso anno.

Di fibra fortissima, oggi si è completamente rimesso ed il suo sviluppo atletico è pressochè perfetto; infatti, mentre nel 1927 non pesava più di 57 Kg., ora il suo peso si aggira sui 67 Kg. Ha fatto parte dei due Gruppi Sportivi « Oberdan » e « Tonoli » e di quest'ultimo Gruppo riveste ancor oggi la maglia. Ha conquistato il titolo di campione d'Italia dei « medi leggeri » ultimamente a Ferrara e, data la sua passione e serietà, non vi è dubbio che continuerà a progredire e ad imporre la sua candidatura per Los Angeles.

ri pugili deve ancora assolvere agli obblighi di leva. Occorre perciò espletare le pratiche non solo con le autorità di P. S., ma anche con il Ministero della Guerra e gli uffici di leva. Starei anzi per dire che se la F.P.I. non rappresentasse oggi un Ente sportivo riconosciuto ed appoggiato dalle Gerarchie oltre ad essere amministrativamente e burocraticamente ben organizzato, il compito di provvedere in pochi giorni i pugili di regolare passaporto rappresenterebbe spesso un ostacolo pressochè insormontabile. Nel frattempo la Segreteria federale comunica agli interessati, per mezzo dei Commissariati regionali, le disposizioni di concentramento. Basterà notare che la squadra recatasi ultimamente a Dortmund e Monaco di Baviera comprendeva tre milanesi, un piacentino, un napoletano, un riminese e due romani, per aver un'idea della precisione che detti ordini devono avere affinché i pugilatori partendo dalle loro sedi possano incontrarsi, senza sciupio di tempo e di denaro, in una città prossima alla frontiera per poi proseguire tutti uniti alla volta della città estera che li attende.

Per portarvi un esempio, nella succitata spedizione di Dortmund e Monaco, Centobelli è partito il 16 luglio mattina da Napoli, è ripartito la sera dello stesso giorno da Roma con Bianchini, Marfurt e il trainer Garzena. Questo primo nucleo della « nazionale » è stato raggiunto a Bologna il 17 mattina prestissimo, da Rodriguez partito nella notte da Rimini e si è riunito a Verona, dove è arrivato alle 9, con Rovati, Dell'Orto, Desio e Longinotti (quest'ultimo arrivato a Milano alle 6 proveniente da Piacenza) e lo scrivente, che accompagnava la squadra in rappresentanza della F.P.I., provenienti da Milano col treno delle 6.35'. Così la carovana, al completo, ha potuto ripartire dopo mezz'ora sul direttissimo che per il Brennero e Innsbruck l'ha portata in poco più di dieci ore a Monaco. Qualcuno potrà trovare la cosa semplicissima, ma basterà pensare che il ritardo

di uno solo dei componenti la carovana avrebbe portato uno scomiglio (i biglietti sono quasi sempre cumulativi e nominativi perchè a tariffa speciale ed in possesso del capo squadra, come pure i passaporti) ossia una sosta forzata di tutta la squadra con grave dispendio perciò di energia e di denaro, per capire la precisione e la meticolosità che gli ordini di concentramento devono avere.

La F.P.I. non si è ancora permessa il lusso di far viaggiare i suoi atleti in vagone letto, perciò occorre trovar modo di accaparrarsi degli scompartimenti che diano la possibilità ai pugilatori di riposare.

Chi viaggia e conosce le difficoltà che s'incontrano sui treni diretti per trovare anche un paio di posti in uno scompartimento di seconda classe, può avere un'idea dell'astrusità del problema che si deve risolvere, quando si piomba in dieci persone con grosse valigie in un vagone spesso già semipieno.

I pugilatori sono poi, specialmente in compagnia, per natura chiassosi e perciò il loro arrivo mette spesso lo scompiglio, per non dire lo sgomento, nei viaggiatori.

Vi lascio poi immaginare quello che avviene — come è capitato a me due anni fa recandomi con la squadra a Erfurt — quando occorre cambiar treno, per prenderne uno in coincidenza, alle quattro del mattino! Il silenzio alla sera deve essere suonato ripetutamente ai ragazzi, ma la sveglia è ancora più dura. Occorre cominciare un'ora prima che il treno arrivi nella stazione di coincidenza, a far visita agli scompartimenti occupati dagli otto dormienti e scuoterli e ripeter loro di vestirsi (poichè si sono messi in massima libertà specialmente se sono rimasti soli) e con tutto questo, quando il treno arriva in stazione, non è raro il caso di dovere quasi tirare giù dal treno qualche pugile che ha ancora le scarpe in mano e che cammina sul marciapiede come un sonnambulo. E il treno da prendere è lì sbuffante, pronto a partire!

Eppure la nostra squadra è sem-



La « Nazionale » del luglio 1931 a Dortmund. Da sinistra: Rovati, Longinotti, Rodriguez, Dell'Orto, Bianchini, Marfurt e Centobelli. Dietro Rodriguez e Dell'Orto, il trainer Garzena e l'avv. Volpi, accompagnatore.

pre arrivata compatta, allegra ed in perfetta salute nelle città di destinazione alle volte — specialmente per i Romani — dopo trentasei ore di viaggio senza soste.

All'uscita dalla stazione attendono i fotografi e spesso occorre posare. Ma le... operazioni sono al più possibile abbreviate e si fila all'albergo. Dopo la sistemazione dei pugilatori a coppie, nelle camere loro destinate, una doccia ristoratrice e, se l'arrivo è avvenuto alla mattina, una piccola colazione, poi... a letto.

Chi difficilmente può andare a riposare è il capo squadra che deve prendere contatto cogli organizzatori, dare disposizioni per i pasti, provvedere una bilancia (il controllo del peso all'arrivo è cosa indispensabile) e, come se non bastasse, subire spesso l'assalto di giornalisti che sono lì ad attendere al varco.

La squadra arriva quasi sempre

in modo d'averne un giorno pieno di permanenza prima del match.

Questa giornata è dedicata alla visita di prammatica al Consolato, ad un breve giro in città e ad una leggera prova di cultura fisica necessarissima poichè dopo il lungo viaggio i pugili — che da tre o quattro giorni hanno abbandonato l'allenamento — sentono il bisogno di sgranchirsi.

Intanto la bilancia ha cominciato a funzionare e spesso ha rivelato per qualche pugilatore un allarmante aumento di peso. Il controllo dei ragazzi a tavola è severissimo da parte del trainer e in certi casi, specialmente le bevande, sono misurate con meticolosità.

Il primo ordine che si impartisce all'albergatore è di non dare ai ragazzi nulla senza l'ordine del trainer. I « nazionali » anziani conoscono i metodi che si applicano per farli restare o rientrare nei limiti di peso. Trombetta, Desio,

Meroni e ultimamente Rodriguez ne sanno qualche cosa.

Le operazioni ufficiali di pesatura avvengono quasi sempre alle 12 del giorno destinato al combattimento (otto ore prima di salire sul ring); la sera del giorno precedente, agli uomini pesanti si dà come cena, della frutta cotta e prima di andare a letto una pillola lassativa; con questa semidieta, un pugile, che fino a quel giorno non ha fatto nulla di speciale per dimagrire, può diminuire, senza alcuna perdita di energia, un chilogrammo e, se si tratta di un uomo di 70-80 Kg., anche due chili in 24 ore. E' così che i nostri « nazionali » si sono sempre presentati al peso nei limiti prescritti ed in piena efficienza. Certo che subito dopo la pesatura, ossia verso le 13, tutti, ma specialmente quelli che sono stati a dieta, ci picchiano dentro una mangiata coi fiocchi, in barba alla bilancia che ormai non li spaventa più.

Le poche ore che rimangono prima di salire sul ring sono così impiegate: breve passeggiata per digerire, un'ora di riposo, un leggero massaggio accompagnato dagli ultimi consigli del *trainer*.

Ecco come si arriva sul ring dove spesso occorre battere non solo gli avversari, ma anche l'arbitro e i giudici e dove occorre sangue freddo oltre che abilità e forza, poiché la folla anche quando non è ostile, è chiassosa e non tralascia di incoraggiare a gran voce i propri beniamini.

Le numerose vittorie della nostra squadra all'estero rappresentano altrettanti casi di superiorità schiacciante dei nostri « azzurri », mentre le sconfitte sono sempre onorevolissime quando non sono che degli autentici e potenti attestati di ingiustizia sportiva perpetrata ai nostri danni da arbitri e giudici di mentalità ristretta che si nutrono di sciocche illusioni come sono quelle di battere una squadra avversaria sulla carta anziché sul ring.

Quale possa essere la loro intima soddisfazione, quale sapore debbono avere simili vittorie, non l'ho mai capito.

CARLO VOLPI



Carlo Orlandi ed Enrico Venturi, circondati dai loro aiutanti, qualche momento prima del combattuto incontro, vinto ai punti dal pugilatore romano. (foto Del Papa)

ORLANDI BATTUTO

Carlo Orlandi, l'ex campione olimpionico e attuale detentore del titolo nazionale dei « leggeri » quale professionista, il primo d'Europa che abbia saputo far uscire dal ring sconfitto Anacleto Locatelli durante l'ultima annata pugilistica e uno dei pochi che abbia chiuso alla pari con Sybille — allora campione d'Europa e *challenger* al titolo mondiale — ha subito la sua prima sconfitta per mani di un Italiano: Enrico Venturi.

Chi segue da vicino gli sviluppi del pugilato in Italia e conosce i suoi migliori esponenti, sa che nella categoria dei leggeri, possiamo allineare un quartetto di uomini impareggiabile: Enrico Venturi fa naturalmente parte di esso insieme a Orlandi, Locatelli e Turiello, ma, dato che il Romano ha svolto gran parte della sua attività nell'America del Sud, mentre poteva vantarsi di aver battuto Locatelli e ultimamente Turiello, non gli era mai riuscito di scrivere nel suo *record* il nome di Carlo Orlandi. Occorre anzi dire che alla vi-

gilia dell'incontro concluso un po' alla chetichella e preso, soprattutto da parte del campione d'Italia, troppo alla leggera, non erano molti coloro che credevano in una vittoria del Romano considerato un pugilatore di elevata classe, ma meno geniale di Orlandi sul ring. La vittoria del popolare « Richetto » ha perciò non solo sorpreso, ma riempito di gioia gran parte degli sportivi della Capitale.

Le cronache del combattimento sono state pressoché concordi nell'affermare che Venturi, sia pure di stretta misura e con un attivissimo finale di gara, aveva vinto la dura battaglia, ma i critici del quarto potere sono stati altresì concordi nel riconoscere la superiorità tecnica complessiva di Orlandi esplicitasi specialmente nelle prime cinque riprese. Come mai il Milanese ha perso il controllo della battaglia nelle ultime riprese?

Chi aveva seguito da vicino Orlandi mentre si preparava per questo combattimento, sapeva che egli non aveva

certo raggiunto una « forma » brillante e perciò ha trovato subito in questa circostanza la causa della prova poco convincente fornita dal Lombardo; ma forse la spiegazione è più profonda ed è confermata da ciò che Orlandi stesso ci ha detto al suo ritorno da Roma.

Orlandi è un forte pugilatore non solo per le sue rimarchevoli doti fisiche, ma soprattutto per la sua genialità e rapidità di concezione quando è sul ring. Egli d'altra parte possiede scarsa forza morale ed è facilmente impressionabile. Se la sua mente, la sua attenzione, durante il combattimento vengono distratte da qualche cosa, la tecnica di Orlandi, fatta tutta di improvvisazioni, perde del cinquanta per cento.

Ora a Roma, nel suo incontro con Venturi — con questo non vogliamo far colpa a nessuno, ma solo constatare dei fatti — il Lombardo è stato « smontato » dalle continue osservazioni, dai reiterati avvertimenti dell'arbitro.

Venturi portava un paio di calzoncini a cintura molto alta il cui bordo, cioè, sorpassava di parecchi centimetri la linea ombelicale; quando il pugno di Orlandi arrivava al fegato o immediatamente sotto il *solar plexus*, il guantone toccava la cintura dei calzoncini dando l'impressione del « colpo basso ». L'arbitro ha più volte avvertito Orlandi di colpire più alto ed era nel suo pieno diritto, ma il campione d'Italia, per il suo speciale temperamento, è stato completamente disorientato da questi e altri reiterati avvertimenti che il direttore del combattimento gli faceva non solo nel corso della ripresa, ma anche durante gli intervalli.

Qualcuno sorriderà perché non conosce Orlandi, ma vi possiamo assicurare che se in qualche modo si riesce a distrarre l'ex campione olimpionico durante un combattimento o peggio a farlo arrabbiare, si diminuisce almeno del trenta per cento il suo rendimento.

La questione di superiorità tra Orlandi e Venturi sarà presto regolata e c'è da augurarsi che il combattimento avvenga al limite di peso della categoria dei « leggeri » perché il confronto riesca decisivo sotto ogni punto di vista, ma è indubitato che se non si lascerà tranquillo sul ring il campione d'Italia — che d'altra parte è sempre stato un pugilatore corretto — si coopererà fortemente alla sua sconfitta.



IN MEMORIA DI BOTTECCHIA

Nel quarto anniversario della morte del compianto Ottavio Bottecchia, celebre corridore ciclista che per vari anni riempì della sua fama le gazzette d'Europa, soprattutto allorché vinse due Giri di Francia, si è eretto ad Osoppo, nel punto ove avvenne la caduta mortale del Campione, un cippo marmoreo ricordante l'atleta scomparso. La fotografia rappresenta la cerimonia dello scoprimento della lapide, alla presenza della moglie, della figlia e della sorella del compianto atleta (foto Ombroni).



AMBASCIATORI D'AUDACIA

L'aviatore Mario De Bernardi s'è recato a Cleveland, negli Stati Uniti, ove ha preso parte, ottenendo brillanti risultati, al grande *meeting* aviatorio internazionale, che s'è svolto colà dal 30 Agosto al 7 settembre. Ecco il nostro Asso a bordo del « Saturnia », in compagnia del cap. Campanelli e dell'aviatore Di Loreto, prima di partire da Napoli. (foto Carbone e Danno).

Ormai lo « Sport Fascista », su carta patinata di lusso, che è quello che avete fra le mani, si vende al prezzo ribassato di lire 5 la copia.



Il « quattro con timoniere » dell'Aniene di Roma, nuovo Campione d'Europa, fotografato dopo la vittoria.

I Canottieri Azzurri in regresso?

Siamo andati ai Campionati Europei con grandissime speranze. Lo scorso anno a Liegi, avevamo bensì mantenuto il primato europeo vincendo la Coppa che M. Glandaz, Presidente d'Onore dell'Union des Fédérations des Sociétés Françaises d'Aviron, ha offerto alla F.I.S.A. da consegnare annualmente alla nazione che aveva conseguito il maggior numero di vittorie, ma due primi premi, a confronto dei quattro del 1929 a Bydgoszcz, ci erano parsi esiguo bottino.

Torniamo ora dalla trentaduesima, massima competizione europea (la prima si disputò ad Orta nel lontano 1893) con una sola vittoria nel quattro con timoniere e, quel che più duole, senza la Coppa Glandaz, che abbiamo dovuto rimettere a quella Svizzera a cui l'avevamo trionfalmente tolta a Como nel 1927.

Bisogna, per questo, ad un anno dai Campionati europei di Belgrado e dalle Olimpiadi americane, intonare il *De profundis* al canottaggio nazionale?

Ho seguito i Campionati italiani, sono stato a Suresnes coi vogatori azzurri durante gli allenamenti, le eli-

minatorie, le semifinali, le finali, ho quotidianamente vigilato, dall'incantevole, ma sportivamente irregolari, rive della Senna, i numerosi ed agguerriti nostri avversari, e, malgrado le mancate vittorie del 16 agosto, mi sono fatta un'opinione comparativamente ottimistica sulla attuale efficienza remiera italiana. Innanzitutto bisogna tener presente il balordo regolamento della Coppa Glandaz.

Per determinare il vincitore — dicono le norme statutarie della challenge — si terrà innanzitutto conto del maggior numero di Campionati guadagnati. Solo in caso di un egual numero di Campionati vinti, il vincitore sarà designato secondo il punteggio seguente: un punto per la corsa in skiff, due di punta, double scull, e pair-oars, un punto e mezzo per le corse a quattro con e senza timoniere e due punti per la corsa a otto.

Può così darsi che il primato europeo venga riconosciuto, e qualche anno è successo proprio questo, ad una nazione che si è presentata vittoriosamente solo in skiff o double, mentre altre che avevano gareggiato in tutte

le gare, e ne avevano vinto una, avevano ottenuto numerosi secondi premi, non videro riconosciuta nella classifica la loro reale efficienza.

E' un poco, quest'ultima, la sorte di quest'anno dell'Italia.

Si potrà proprio dire che il miglior canottaggio del momento è quello della Svizzera, solo perchè, benché eliminata nelle classiche gare del quattro con timoniere e dell'otto, ha vinto lo skiff e il double e il quattro senza!

Noi invece con un primo, quattro secondi ed un terzo, siamo relegati dopo la Francia e a pari merito con l'Olanda, nazione senza alcun dubbio assai lontana da noi. Senza tener conto che Danimarca, Ungheria, Cecoslovacchia, Polonia non figurano nemmeno nella classifica per nazioni e sono classificate colla Spagna, che proprio è da ritenersi completamente immatura per le grandi prove internazionali.

La stampa francese, che si è largamente occupata dei Campionati europei, pur gioiendoci per le vittorie nazionali del due e soprattutto dell'otto misto (un confratello politico all'indomani dei campionati così intitolava il suo articolo con amplificazione... rivoluzionaria o quasi « Aux rames, citoyens! »), ha dimostrato, in genere, equilibrio nel valutare le nostre prove ed il nostro valore.

Il *Journal*, l'*Ami du peuple*, l'*Intransigeant* nella stampa politica, l'*Auto* e l'*Echo des Sports*, in quella sportiva, hanno riconosciuto senza riserve che il canottaggio italiano anche dopo Suresnes è più che mai vivo e vitale e che la giornata della sua rivincita non può essere troppo lontana.

La stampa italiana invece, nel complesso, non ha trovato attenuanti alle mancate vittorie parigine ed ha gettato il grido d'allarme sulla nostra pretesa decadenza in questo sport, coltivato da soli atleti purissimi che nei loro certami rievocano spettacoli di greca bellezza.

I più hanno tenuto conto che Mariani è stato battuto per un quinto di secondo.

Ormai tutti sanno che il distacco fra l'atleta della Lario e l'olimpionico Candevau era sul traguardo insensibile e che solo il giudice d'arrivo ha creato un vincitore.

Come nella eliminazione dell'otto fra Ungheria e Danimarca era stato deciso il pari merito, così doveva, a parer nostro, ritenersi, anche per questa gara.

Un tecnico francese ha scritto che nello skiff non si è potuto avere « l'égalité » perchè il pari merito non è consentito nei regolamenti internazionali e che allora bene è stata assegnata la vittoria al campione che ha ormai qualche filo d'argento nei suoi capelli che già una volta sono stati cinti dal lauro olimpionico!

La giustificazione è intelligente e soprattutto romantica, ma non può certo tranquillare il nostro possente Mariani che per un soffio non ha potuto ripetere sulle acque della Senna, la vittoria che suo padre, morto in guerra da tenente, otteneva, nel 1909, a Paris-Juvisy.

Non sarebbe stato male che un Italiano fosse compreso tra i giudici d'arrivo.

Il giovane Mariani, battuto più che dall'avversario dal contegno non correttissimo del danese Hendriksen, che lo ha tenuto ostinatamente nella scia sino a mille metri, ed un poco anche dal giudice d'arrivo, ha versato qualche lacrima dopo la mancata vittoria.

Forse più che la mancata vittoria europea, che certo potrà presto ottenere, lo faceva soffrire il pensiero di non aver potuto vincere proprio su quelle acque che avevano consacrato suo padre fra i più grandi *scullers* del mondo.

Forse che dopo la vittoria in eliminazione non gli si era avvicinato un vo-

gatore che, malgrado i quarant'anni e l'imponente calvizie voga ancora al numero due nel quattro svizzero, l'anziano Schochlin, e non gli aveva detto: « Siete Mariani? Volevo conoscervi; vent'anni fa ho corso contro vostro padre. Siete ben degno di lui. Dopodomani vincerete ».

Chi ha fatto il bilancio delle giornate italiane a Suresnes non ha, ad esempio, tenuto conto che questi Campionati europei hanno rivelato all'Italia e all'Europa un grande skiffista e che quindi nella vogata di coppia dobbiamo ritenere in una fase ascensionale.

Bisogna poi anche dire che il campo di regata, magnificamente attrezzato, non era sportivamente dei più regolari.

Si sono fatte cose magnifiche per il pubblico (solo la radio non ha, come a Como, funzionato a dovere e si racconta che un giornalista sportivo che dalle magnifiche tribune della stampa telefonava ad Amsterdam al suo giornale direttamente, si sia sentito rispondere dal suo interlocutore, che, invece di notizie, sentiva l'alto parlante coll'ultima canzone della Baker. « Mais je ne vous demande pas Radio-Paris, donnez-moi les résultats, et arrêtez cette musique! »); ma evidentemente non si è potuto raddrizzare il campo di gare e togliere la curva ed il ponte dalle molte arcate che importunavano ai cinquecento metri.

Il quattro senza timoniere, della Vittorino da Feltre, di classe identica per lo meno agli Svizzeri che hanno vinto ed assai superiore agli armi di tutte le altre nazioni, è stato eliminato per un errore di direzione dovuto al numero d'acqua che lo ha portato a fare la curva al largo e, quel che più conta, in acqua morta.

Si consideri anche la mancata vittoria dei Livornesi nell'otto, dopo i due netti successi nella eliminazione e nella semifinale.

E' fuori di discussione che l'otto misto francese è un grande equipaggio, ma non crediamo che si possano guadagnare parecchi secondi in un giorno, se nella gara non intervenga un fattore estraneo.

Nella finale gli uomini di Cioni, che pur avevano regolato in eliminazione, con luce, i Francesi, hanno avuto la sfortuna del numero uno d'acqua: quello, cioè, che era stato fatale alla Vittorino e che portava a fare la curva al largo nell'acqua quasi ferma.

Assistendo dall'alto del ponte ad alcune eliminazioni ho potuto constatare

come gli equipaggi che entravano sotto la passerella, al largo, con vantaggio, uscivano, dai venti metri della stessa, in lieve ritardo. Così è accaduto ai Livornesi che, entrati primi sotto il ponte, ai cinquecento metri, ne sono usciti inspiegabilmente in lieve ritardo sugli altri.

Nel pair-ort i ragazzi di Pallanza si sono visti precedere di una cortissima lunghezza dagli Olandesi da loro superati di pochissimo in eliminazione. Erano due equipaggi di egual valore ed ogni prova che si fosse fra loro ripetuta avrebbe potuto dare ogni volta risultati diversamente alterni. Il due della Bisolati in finale ha gareggiato onestamente di fronte ai Francesi superiori di una classe.

Il double lariano, partito malissimo e con Mariani stanchissimo e demoralizzato, ha fatto una corsa inferiore alle sue possibilità che lo portavano a ben gareggiare coi vincitori svizzeri ed a precedere sicuramente gli Ungheresi che hanno occupato il secondo posto.

Ho visto che il Presidente del nostro Rowing, in una intervista concessa ad un giornale francese, ha espresso l'opinione che è stato grave errore per l'Italia far correre Mariani in due gare.

Nulla da obiettare in linea di principio. Se si tiene però presente che ai Campionati d'Italia il double della Lario, con Bernasconi e Mariani che avevano entrambi disputata la finale dello skiff, era riuscito a battere agevolmente l'armo della Milano con uomini che non avevano disputato altre gare, bisogna concludere che bene hanno fatto i tecnici della Federazione ad inviare un equipaggio che anche in condizioni di minor freschezza marciava assai più velocemente degli altri competitori.

Intera lode va quindi data al comm. Rossi, che ha curato intelligentemente e amorevolmente la nostra rappresentanza a Suresnes, e saggia la sua decisione di presentare Mariani in skiff.

La stampa italiana commentando quelle che sono state definite le cattive prove dei nostri, ha infine sollevato una grossa questione tecnica.

Si è sostenuto dai più che se non torneremo ai canoni ortodossi dello stile remiero non riavremo più il primato europeo da qualche anno raggiunto.

Si è rinnegata insomma la tecnica (veramente gli innamorati dello stile canonico già si erano mostrati scandalizzati di questo... non dolce, ma, redditizio, stil nuovo, e lo definivano « non-stile ») del percorso a moltissime pala-



L'arrivo a Roma dei canottieri dell'Aniene vittoriosi ai Campionati europei. (foto Del Papa).

te, con ripresa affrettata e senza troppe preoccupazioni estetiche.

Si è scritto che in finale abbiamo perso dai Francesi, proprio perchè battuti nell'otto, non in fiato e in forza, ma in stile. Ed eguale sermone si è rivolto ai Pallanzesi nei riguardi della loro lotta cogli Olandesi.

Personalmente siamo d'avviso che, come al solito, la ragione e il torto non sono demarcate da un taglio netto.

Nel canottaggio, come in quasi tutti gli sport, non vi sono canoni fissi ed immutabili. Vi sono limiti ed insegnamenti oltre i quali non è possibile andare, sotto pena dell'anarchia sportiva e dell'insuccesso. Poi, ogni atleta o gruppo di atleti, deve adattare il suo temperamento ed i suoi mezzi allo sport intrapreso per ottenere un massimo rendimento. Osserviamo che proprio questo « stil nuovo » ci ha dato dal 1927 i maggiori successi e che rinnegarlo proprio ora, prima che il gallo abbia per la terza volta cantato, è quanto meno prematuro ed affrettato.

Ma il quattro dell'Aniene, che ci ha dato la gioia grande dell'unico successo europeo, non segue forse, guidato da

Ghiardello, che del sistema è stato un poco l'inventore, quand'era capo voga dell'Argus, sino al parossismo il tanto deprecato sistema?

Ma quello che è curiosissimo in questa discussione sportiva si è che i giornali francesi attribuiscono le loro insperate buone prove di quest'anno al fatto d'aver abbandonato le classiche teorie remiere per i sistemi, un poco meno classici ma indiatolati e redditizi dei fratelli d'oltr'Alpe.

Leggiamo assieme le righe di commento dell'articolo di fondo dell'Auto:

« Les Italiens font les deux mille mètres au sprint, à petits coups de rames très rapides. Les Français, aux pulsations plus lentes, aux coups de rames longs et appuyés, font le parcours au train, avec des démarrages et un enlavage final. »

« Malgré la prestigieuse victoire du « deux » lyonnais, il faut, en aviron comme en course à pied, s'orienter vers le sprint prolongé ».

E sapete perchè secondo l'*Intransigeant* l'otto misto della Società nautica della Marna e del Club nautico di Pa-

rigi, ha potuto guadagnare in finale la barca e mezza delle eliminatorie?

Perchè « on doit à la vérité de dire que notre huit a jeté à terre tous les principes techniques de l'entraînement, toutes les lois fondamentales de l'aviron »!

Non perdiamoci quindi, vecchio male italiano, dopo una giornata poco fortunata, in soverchie recriminazioni.

Nè rincorriamo, sotto un nuovo arco di Tito, le farfalle della preziosità di una troppo minuta introspezione tecnica.

Migliorarci è indispensabile, ma non rinnegando le recenti mètte raggiunte.

Se avremo fede, a Belgrado o in America, *le grand frisson*, che quest'anno hanno provato i Francesi, sarà nostro.

E ce lo daranno forse quegli atleti stessi che a Suresnes abbiamo visto sbarcare dopo ogni corsa, vittoriosi o vinti, ma fiduciosi sempre e bellissimi così come ci apparivano, abbronzati, possenti, colle agili imbarcazioni sorrette ieraticamente al di sopra delle fronti, quasi offerte votive agli dei della patria e dello sport.

ANGELO LUZZANI



Campari, dopo la brillante vittoria nella Coppa Acerbo, è complimentato dal Duca degli Abruzzi. Ai fianchi dell'augusto personaggio sono S. E. l'on. Acerbo e l'on. Di Crollalanza (foto Del Papa)

COPPA CIANO E COPPA ACERBO

Con i Gran Premi nazionali retti dalla formula delle 10 ore ha avuto termine quello che possiamo qualificare il periodo grigio o nero delle macchine italiane che dopo la clamorosa vittoria nel Gran Premio d'Italia a Monza non hanno per qualche tempo avuto amica la fortuna. Cosicché hanno subito sconfitte tanto dolorose quanto non proprio convincenti.

Nel mese d'agosto infatti l'« Alfa Romeo »,

la gloriosa casa milanese che da parecchi anni si è assunta il compito di difendere nelle maggiori competizioni internazionali i colori ed anche gli interessi della nostra industria automobilistica e che tale compito ha sempre saputo e sa espletare nel modo migliore che si possa desiderare tenendo fede a tradizioni indimenticate e indimenticabili, la casa diretta con tanto intelligente dinamismo e con così vivace spirito sportivo dall'on. Gianferrari, ha ripreso a vincere brillantemente sia in Italia che all'Estero affermando e confermando le elevatissime doti dei suoi prodotti che sono senza alcun dubbio all'avanguardia della moderna costruzione.

I successi che hanno destato più vasta eco,

suscitando entusiasmi irrefrenabili di folle di diecine e diecine di migliaia di persone, sono stati quelli conquistati nella Coppa Ciano e nella Coppa Acerbo. E non solo perchè erano prove valedoli per il Campionato Italiano di velocità, non solo perchè si sono svolte fra cornici imponenti di pubblico appassionato, ma anche, se non soprattutto, perchè hanno radunato alla partenza gli uomini e le macchine che furono i protagonisti dei Gran Premi del Campionato internazionale, cioè quanto di meglio in fatto di guidatori e in fatto di mezzi meccanici sia possibile oggi trovare in Europa.

Sarebbe ingiusto tacere che sia a Livorno che a Pescara i contrasti sportivi e industriali promessi dalla carta non hanno potuto avere il loro naturale sviluppo e che le contese sono state troncate per più o meno banali incidenti che hanno prematuramente tolto di gara alcuni dei favoriti. Ma sarebbe ancora più ingiusto dedurre da ciò che le vittorie di Nuvolari e di Campari rispettivamente siano state immeritate o non del tutto convincenti. Chè le «Alfa Romeo», sia la otto che la dodici cilindri, sono apparse in linea assoluta superiori a tutte le altre vetture o quanto meno non certo inferiori.

E se non si può negare che ove tutto fosse proceduto regolarmente non sarebbe stata da escludersi l'eventualità di un risultato diverso, bisogna riconoscere che ciò probabilmente avrebbe potuto dipendere dalla classe dei piloti o da inconvenienti che avessero attardato le vetture vincitrici. Cioè da casi fortuiti ed occasionali, non da deficienze organiche e sostanziali delle vetture stesse.

Del resto l'assenza di ogni incidente, anche lieve ed estraneo alla costituzione intrinseca, diremo così, della macchina, è la dimostrazione dell'eccellenza, quasi della perfezione, del complesso meccanismo dal cui buon funzionamento e dalle cui doti costruttive possono dipendere, sia pure non esclusivamente, il buon comportamento e la resistenza dei cosiddetti accessori.

Fieri quindi dobbiamo essere dei due magnifici trionfi italiani che hanno servito a fugare dubbi e timori non certo del tutto ingiustificati o per lo meno non inspiegabili. Perchè ora abbiamo riacquisito la certezza che nostre sono le macchine in grado di dominare le contese automobilistiche, quali siano le caratteristiche del terreno di gara.

Ma procediamo con ordine per brevemente commentare le due belle corse.

La Coppa Ciano si è disputata la prima domenica di agosto su un circuito molto accidentato, quello del Montenero, che ricorda per le sue caratteristiche, pur essendo molto più breve quello famoso della Targa Florio, ed ha visto in gara le «Alfa Romeo» 6 e 8 cilindri, le «Maserati» 2500 e 2800 cmc. e le «Bugatti» 2000 e 2300 cmc. a doppio albero delle camme in testa con piloti quali Nuvolari, Campari, Fagioli, Biondetti, Varzi, Chiron, Gherzi e Minozzi.

La competizione si prospettava quindi appassionante dal lato sportivo, mentre tecnicamente non poteva che confermare i risultati delle corse precedenti. Perchè di nuovo in questo campo non si è avuto che l'adozione dell'elcosina, in sostituzione della benzina, sulle «Alfa Romeo» 8 cilindri. Ciò che ha fatto guadagnare qualche cavallo di potenza ed ha eliminato l'eccessivo riscaldamento che negli allenamenti si era lamentato nella parte in salita del sinuoso circuito.

Le promesse sono state in gran parte mantenute, nonostante l'attesissimo ennesimo duello Varzi-Nuvolari non abbia potuto avere il suo regolare svolgimento, ma sia stato anzi stroncato quasi sul nascere, dopo poco più di 60 chilometri di corsa, da un guasto di gomma che ha messo fuori gara il campione italiano ritardandolo di oltre 5 minuti, così da togliergli ogni speranza di poter ricuperare il distacco nei 120 chilometri che lo separavano dal traguardo quando, cambiata la ruota, si mosse dal box di rifornimento.

Nuvolari perdette così il più pericoloso degli avversari, ma la vittoria non gli riuscì per questo molto più facile. Perchè era in gara un'altra «Bugatti» guidata da un asso della forza di Chiron. Il francese, che conosceva troppo poco il difficile percorso, solo verso la fine sferrò deciso il suo attacco al mantovano che però resistette brillantemente benché un incidente di strada all'ultimo giro riducesse a meno di un minuto il suo vantaggio. Varzi intanto, a titolo di consolazione, batteva al penultimo giro (il nono) il record del giro realizzando una velocità media di Km. 85,552 all'ora. Tutt'altro che disprezzabile date le asprezze non comuni del percorso.

Hanno degnamente completato il successo italiano il terzo posto conquistato da Fagioli che sulla «Maserati» 2800 ebbe un inizio velocissimo ma fu poi attardato dal cattivo funzionamento



A Coppa Acerbo ultimata, il sorridente Campari abbraccia il compagno di scuderia Nuvolari. Alla sua sinistra è il senatore Antonio Vicini (foto dott. Testi).

della frizione, e il quarto posto occupato da Campari il quale sull'«Alfa Romeo» 8 cilindri si è accontentato di compiere una corsa regolare.

Sarebbe eccessivo voler trarre conclusioni di carattere tecnico dallo svolgimento e dai risultati della Coppa Ciano. Essi al massimo hanno confermato che la «Bugatti» è la vettura che si trova più a suo agio sui percorsi molto tormentati, che la «Maserati» preferisce i circuiti sui quali ci si possa lanciare in piena velocità e che l'«Alfa Romeo» 8 cilindri è la vettura più completa in quanto in essa a notevolissime qualità velocistiche (crediamo che la sua lieve inferiorità nei confronti della «Bugatti» 2300 sia oggi sensibilmente ridotta) fanno riscontro doti di ripresa, di stabilità, di resistenza e oramai anche di frenata che non temono confronti.

C'è solo forse da rammaricarsi, da buoni sportivi, che anche questa volta il tanto atteso duello Nuvolari-Varzi, che si identifica poi in quello «Alfa Romeo»-«Bugatti», non abbia avuto il suo naturale sviluppo. Ciò che non toglie che la vittoria della macchina e dell'asso italiani sia stata delle più convincenti.

* * *

Un ancora più intenso interesse sportivo ha circondato la Coppa Acerbo disputatasi per il Ferragosto, o meglio nella domenica 16 agosto,

sul bel circuito di Pescara che è stato quest'anno completamente asfaltato in modo da renderlo più scorrevole e da togliergli quella polvere che costituisce sempre un pericolo per il regolare svolgimento di una corsa automobilistica di velocità. Perchè i contrasti di macchine e di uomini si erano fatti più acuti e la battaglia si prevedeva dovesse riuscire quindi più ardente che mai.

Ma vivissimo era anche l'interesse tecnico della prova abruzzese per la presenza dell'«Alfa Romeo» 12 cilindri che dopo le poco fortunate esibizioni del Gran Premio d'Italia e della Susa-Moncenisio affrontava nuovamente la lotta contro gli avversari che si erano arricchiti di una poderosa unità: la «Maserati» 16 cilindri, detentrica del record del mondo sui 10 chilometri a 246 all'ora e brillante trionfatrice dell'ultimo Reale Premio Roma sulla pista del Littorio.

Il percorso, costituito da un triangolo stradale di cui due lati sono dei rettilinei piani o quasi sui quali si possono abbondantemente superare i 200 chilometri all'ora, mentre il terzo lato è ricco di difficili curve in salita e in discesa, si differenzia nettamente da quello livornese ed è tale da favorire le vetture più veloci in linea assoluta. Tanto da far quasi ritenere battute a priori le «Bugatti» nonostante la diecina di chilometri collinosi sembrano fatti apposta a metterne in

Si deve quindi essere grati al Gran Premio di Monza che è servito, se non ad altro, a dimostrare quali siano le possibilità delle moderne motociclette: certamente superiori a quanto in genere si pensasse.

Ci rammarichiamo solo che anche questa volta l'industria italiana sia stata assente dalle prove delle maggiori categorie, quelle cioè i cui risultati sono più clamorosi. Si era sperato fino all'ultimo momento che si potesse contare sulla nuova « Guzzi » 500 a quattro cilindri con compressore che in allenamento era apparsa velocissima. Ma un guasto al compressore verificatosi alla vigilia ha obbligato al riposo l'ultima geniale creazione della casa di Mandello. La quale però si è rifatta, della forzata assenza nella gara delle 500, con una magnifica vittoria delle piccole 250 cmc. le cui possibilità vanno aumentando col passar del tempo. Ciò che è caratteristica del prodotto di gran classe.

Si aggiunga il clamoroso successo delle « Miller » milanesi fra le motoleggere e si converrà che, nonostante tutto, la industria italiana ha trovato modo di confermare l'eccellenza incomparabile dell'a sua costruzione.



Amilcare Moretti che su Guzzi 250 cmc. si classificò primo nel G. P. Monza.



La squadra della Gilera, vincitrice della Sei Giorni Internazionale, marcia compatta sul percorso alpino.

LE DUE TARGHE FERRETTI

Nel nome di Lando Ferretti, che è stato uno dei più accesi ed efficaci valorizzatori degli sport motoristici e che con la sua fervida propaganda tanto contribuì alla loro diffusione, nel mese scorso Pontedera, città natale del giovane e valoroso parlamentare, ha celebrato con grande successo la sagra del motore. La festa è stata quest'anno maggiore e più completa perchè alla prova motociclistica, che era già alla sesta edizione, si è aggiunta una prova automobilistica disputata sullo stesso pittoresco Circuito dell'Arno. L'una e l'altra dotate di una Targa Ferretti.

Le due manifestazioni non erano di quelle che ambiscono ad una importanza internazionale accontentandosi più modestamente, ma forse ancor più utile, di esercitare un'azione di propaganda nella zona. E sotto questo punto di vista lo scopo è stato raggiunto in pieno ed anzi il loro successo ha avuto proporzioni maggiori di quanto si potesse prevedere.

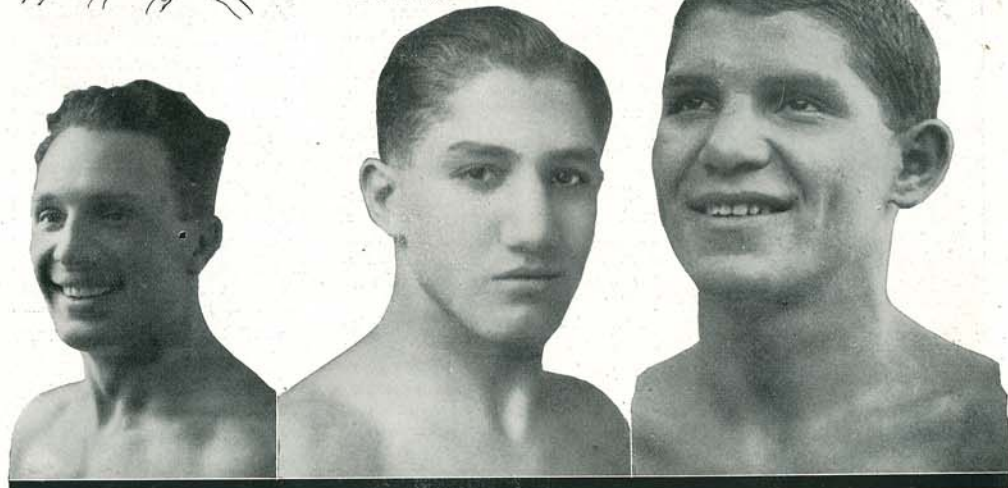
Così in campo automobilistico si è allineato alla partenza Biondetti (un Toscano, del resto) al volante di una poderosa « Bugatti » due litri. E sarebbe superfluo aggiungere ch'egli ha dominato la decina di avversari delle categorie sport e turismo avendo rea-

lizzato, nel suo giro più veloce, più di 114 chilometri all'ora.

Ma pur di fronte alla superiorità del trionfatore hanno avuto modo di distinguersi Boni su « Alfa Romeo », Ciani, che su una « Fiat 509 » ha sfiorato i 100 chilometri all'ora, e Cالدinoni che su normale « Lancia lambda » da turismo ha girato a quasi 109 all'ora.

Più numerosi sono stati i partecipanti alla prova motociclistica disputata il 27 settembre a una settimana di distanza: ben 38 suddivisi nelle quattro classiche categorie. E fra essi uomini e macchine di fama internazionale. Ne conseguirono battaglie vivacissime conclusi con la vittoria assoluta del giovane Boninsegni su « Rudge » 500 cmc. seguito a breve distanza da Amilcare Moretti su « Velocette » 350 cmc. Ma questa categoria vanta il record assoluto sul giro a quasi 120 chilometri all'ora realizzato da Lama su « Rudge ».

Registriamo inoltre il successo ben significativo di pubblico. Una folla enorme ha seguito con passione l'ardimentosa vicenda sportiva, applaudendo entusiasticamente i trionfatori. E sotto questo punto di vista i dirigenti del M. C. Pontedera possono essere più che soddisfatti dell'esito della loro fatica.



I tre alfiere del dilettantismo italiano che nel 1928 conquistarono il lauro olimpionico: Piero Toscani (peso medio), Vittorio Tamagnini (peso gallo) e Carlo Orlandi (peso leggero).

DA AMSTERDAM A LOS ANGELES

Mancano ancora parecchi mesi alle Olimpiadi del 1932, ma già si comincia non solo da parte dei tecnici federali, ma anche della massa degli appassionati di pugilato, a tirare, diciamo così, i conti ed a fare dei bilanci circa l'efficienza dei nostri pugilatori in maglia azzurra.

Nè ci si limita a fare delle riviste di nomi e di valori, ma si arriva, ed è naturale, a stabilire dei paralleli fra i nostri bravi campioni di Amsterdam, tre dei quali si sono fregiati dell'ambitissimo titolo di campione olimpionico (un autentico trofeo mondiale perchè conseguito nei confronti di ben ventinove nazioni concorrenti al Torneo) e quelli che formano l'odierno nucleo preolimpico.

Come sempre vi sono i pessimisti ad oltranza che, per un innato ed incomprendibile spirito di contraddizione, sentenziano che tra la squadra di Amsterdam e quella di Los Angeles vi sarà tale una differenza di valore com-

pletivo da poterla valutare distaccata d'un'intera classe.

Questa categoria di sportivi, anche se comprende persone che possono, per una spessa infarinatura pugilistica della quale sono in possesso, essere scambiate per competenti, non può assolutamente dare giudizi che abbiano reale valore tecnico e ciò per due ragioni: perchè valutano i pugilatori, diciamo così, a peso, vale a dire attraverso il numero dei pugni che vedono vibrare da essi in un match senza poter valutare la qualità della boxe praticata da questo o quel pugilatore, ossia senza tener conto delle qualità tecnico-pugilistiche in atto od in sviluppo, che pure sono quelle che devono guidare il tecnico per discernere il campione tra parecchie decine di giovani pugilatori apparentemente alla stessa altezza e perchè credono di conoscere tutti i migliori elementi d'Italia e viceversa non ne conoscono nemmeno la metà.

Oggi tutte le regioni d'Italia, dalla

Sicilia alla Venezia Tridentina, hanno i loro autentici campioni e se qualcuno giudica il valore pugilistico di questa o quella regione basandosi su ciò che era due o tre anni fa, commette un grave errore.

I Campionati italiani svoltisi questo anno a Ferrara, ai quali hanno partecipato una sessantina di pugilatori selezionati attraverso campionati regionali ed interregionali, hanno già dimostrato come sia assurdo emettere giudizi sui nostri dilettanti se non si segue da vicino il loro sviluppo in numero e qualità. Basterebbe infatti citare il caso dei due sardi Masella e Melis, pressochè sconosciuti alla vigilia dei Campionati e classificatisi rispettivamente secondo e primo nelle categorie dei « mosca » e dei « gallo », per convincersi di quanto è detto sopra.

Ma v'è di più alcuni elementi rivelatisi ai Campionati, sono giovanissimi e perciò passibili di rapidi progressi. Occorre seguire da vicino il loro

italiana è avvenuto nel Gran Premio di Dieppe nell'ultima domenica di luglio. I suoi competitori erano più che temibili. Basti dire che ha avuto a che fare con Czaikowski su « Bugatti », Fourny pure su « Bugatti », Maleplaine su « Maserati », Lehoux su « Bugatti ». Ivanowski su « Mercedes », Hove su « Delage ».

Ha sbaragliato tutti trionfando con un vantaggio di oltre quattro chilometri (la formula di gara era quella delle quattro ore) sul secondo classificato ad una velocità media di quasi 120 chilometri all'ora battendo tutti i records stabiliti su quel circuito nel 1929 e nel 1930.

La domenica dopo Etancelin era a Grenoble al Gran Premio del Delfinato disputatosi su un percorso di chilometri 238,500. Difendeva con lui i colori della casa milanese Zehender e avversari erano quelli che già gli avevano conteso il successo a Dieppe.

La lotta fu questa volta più vivace per merito specialmente dell'indivoltato Lehoux che solo sul traguardo Etancelin riuscì a battere per 29 secondi. Stavano a dimostrare quanto ardente sia stata la battaglia i 117 chilometri all'ora realizzati dai due antagonisti.

Infine il 16 agosto Etancelin trionfava nel Gran Premio di Coumings, una delle più importanti corse francesi, su un lotto di cinquanta vetture tra cui una ventina di « Bugatti » e tre « Mercedes ». Anche questa volta furono Czaikowski e Lehoux gli avversari che più lo minacciarono e che finirono a poco più di un minuto e a poco meno di quattro minuti rispettivamente dal vincitore il quale coprì i 354 chilometri del percorso a oltre 140 all'ora.

Nella stessa manifestazione Joly su « Maserati » si impose nella classe 1500 cmc. alla velocità media di 124 chilometri all'ora.

A completare l'elenco dei successi delle vetture italiane all'estero nel mese di agosto sono da citarsi ancora la vittoria di Norden su « Alfa Romeo » nella classe 2000 cmc. della categoria turismo conquistata nella corsa in salita del Gaisberg organizzata dall'A. C. di Salisburgo e quella del conte Lurani su « Alfa Romeo » nella classe 1500 della categoria sport e di Tauber pure su « Alfa Romeo » nella classe 1500 della categoria corsa nella gara del Bergrecord presso Friburgo valevole per il Campionato della montagna.

Sulle strade e sulle piste di tutta



Aspetti della corsa in salita Aosta-Gran S. Bernardo: in alto, un concorrente a metà percorso; sotto, Battaglia, vincitore assoluto verso il traguardo (foto Bettrone).

Europa quindi uomini e macchine nostri hanno avuto modo di distinguersi e di affermare una eccellenza oramai tradizionale.

La Coppa Internazionale delle Alpi ha avuto il suo svolgimento nei primi giorni del mese di agosto fra l'assoluto disinteresse del pubblico italiano. Disinteresse giustificato dalla disserzione delle nostre case che hanno abbandonato la rappresentanza dell'industria italiana a qualche appassionato automobilista che ha compiuto la prova isolatamente per proprio conto.

I costruttori avranno avuto i loro buoni motivi per assentarsi dalla manifestazione che ebbe in un passato non molto lontano echi vasti e clamorosi anche nel nostro paese e non spetta certo a noi giudicarli. E' lecito però chiedersi se valeva la pena che il R.A.C.I. e per esso la Commissione Sportiva, contribuisse in misura abbastanza rilevante alle spese di organizzazione di una competizione che in Italia ha lasciato tutti indifferenti e abbia così concorso a valorizzarla e a valo-

rizzare quindi anche le vittorie delle macchine straniere.

Oggi in cui per imprescindibili esigenze di carattere finanziario il contributo del R.A.C.I. alle manifestazioni italiane, che giovano all'automobilismo italiano e alle case italiane, viene notevolmente decurtato così da minacciare che l'attività del prossimo anno possa essere seriamente compromessa, non sembra che fosse il caso di aiutare una gara che se ha giovato a qualcuno, ha giovato ai nostri avversari o concorrenti.

Si badi che non discutiamo l'importanza tecnica della Coppa delle Alpi e il significato dei suoi risultati. Su ciò tutti, crediamo, si è d'accordo. Ma ci sembra che un po' di egoismo qualche volta sia da raccomandarsi e che sia bene provvedere soprattutto alle cose di casa nostra lasciando che gli altri provvedano da soli a quelle di casa loro.

Ma consoliamoci pensando che la tappa italiana ha meritato per la perfezione e la signorilità della sua organizzazione le lodi di tutti... stranieri compresi.

MOTOCICLISTO



Fra le corse motociclistiche svoltesi in Italia nel mese d'Agosto, il Circuito d'Arona è stata una delle più interessanti. Ecco il passaggio di un concorrente ai piedi della popolare statua di S. Carlo. (foto Argo).

Corse d'agosto

Il mese d'Agosto ha visto una discreta attività dello sport motociclistico. Una attività un po' in sordina, costituita da manifestazioni di secondo piano di carattere provinciale o regionale, ma comunque tale da dimostrare che lo sport della motocicletta è tuttora vivo. Per essere anzi sinceri si è avuta l'impressione di una certa ripresa nonostante non si sia-

no svolti grandi avvenimenti, di quelli che attirano l'attenzione e suscitano l'interessamento non diciamo di tutti gli sportivi, ch'è il motociclismo non è molto popolare e non gode grandi simpatie al di fuori degli ambienti più o meno direttamente interessati, ma di tutti gli ambienti motociclistici della penisola.

Poco male del resto. Si è detto infatti più di una volta che non sono i grandi avvenimenti, o per lo meno non sono solo i grandi avvenimenti che determinano o indica-

no la floridezza di una attività sportiva. Ma piuttosto tutte quelle minori competizioni usualmente qualificate provinciali che sono l'indice di una reale diffusione di uno sport e nello stesso tempo contribuiscono efficacemente a tale diffusione in quanto proprio esse in sostanza creano i corridori e gli spettatori dei quali si gioveranno poi le manifestazioni maggiori che vivono e prosperano solo se esponenti di una massa cospicua di gare minori.

Non è il caso quindi di lamentarsi (tutt'altro), se lo sport motociclistico italiano non ci ha dato in agosto nessuna grande corsa. In compenso se ne sono avute alcune (non osiamo dire parecchie) non prive di risonanza ed inoltre si è lavorato alacremente alla preparazione dei due grandi avvenimenti con i quali si chiuderà una stagione non eccessivamente brillante, ma non del tutto inutile, perchè ha insegnato molte cose ed ha fatto toccare con mano una realtà poco lieta che deve indurre a pensare seriamente alle provvidenze urgenti necessarie per riportare alle posizioni di qualche anno fa lo sport motociclistico.

I due grandi avvenimenti alla cui preparazione si è dato mano con tanto fervore sono la « Sei Giorni » internazionali che, com'è noto, si è disputata dal 30 agosto al 4 settembre in Italia facendo capo per quattro giornate a Merano e per le altre due a Gardone e a Monza, e un secondo Gran Premio sull'autodromo di Monza, per il quale è stata scelta la data del 20 settembre. Di entrambe ci occuperemo a lungo nel prossimo numero.

Fra le manifestazioni che hanno avuto il loro svolgimento nel mese testé decorso merita particolare attenzione e interesse il Gran Premio Svizzero che se non è una corsa italiana non è stato affatto estranea all'attività italiana perchè ha visto la partecipazione e, quel che più importa, due vittorie di uomini e di macchine nostre.

Crediamo sia stata questa la pri-

ma volta che il motociclismo italiano ha partecipato ufficialmente ad una grande competizione straniera di velocità. Riferendo l'ufficialità della partecipazione non ad una o più case costruttrici o ad una o più società, ma addirittura al M. C. Italia.

L'iniziativa di fare anche in questo campo ciò che si fa in altri, cioè di inviare squadre ufficiali, scelte dall'ente federale, alle maggiori gare che si disputano oltre confine è da approvarsi a priori e lode deve andare ai gerarchi che hanno saputo per primi attuarla. E' un mezzo pratico ed efficace non soltanto per affermare all'estero l'eccellenza della nostra costruzione e del nostro sport, ma anche per suscitare con queste spedizioni l'interesse degli sportivi italiani alla manifestazione cui si partecipa e in generale alle gare motociclistiche.

Naturalmente questa volta, e « pour cause », la scelta dei rappresentanti è stata limitata alle categorie di minor cilindrata, ma non è escluso che ove le nostre case si decidano a ridarci buone macchine di 350 e 500 cmc., in grado di competere con le migliori di altre nazioni, la squadra italiana non possa essere completata, sicché in ogni categoria sia necessario fare i conti con noi per assicurarsi la vittoria.

Questo primo esperimento (chè in fondo si è trattato di un esperimento) non poteva conseguire migliori risultati, perchè in due categorie i nostri uomini e le nostre macchine si sono presentati in gara e in due categorie hanno vinto sgominando avversari molto valorosi.

La squadra italiana era composta, come è noto, di due « Benelli » 175 cmc. affidate a Tonino Benelli e a Carlo Baschieri e di una « Guzzi » 250 cmc. affidata a quel Terzo Bandini che è stato questo anno il dominatore baldanzoso di tutte le nostre più importanti manifestazioni.

Le geniali e velocissime motoleggere di Pesaro si sono imposte nettamente sul non facile, per quanto scorrevole, circuito di Berna che è stato ripetuto 32 volte per

un totale di 240 chilometri. Benelli e Baschieri hanno preso la testa fin dall'inizio e sono andati progressivamente aumentando il loro vantaggio su inglesi e su svizzeri costretti ad un inseguimento tanto disperato quanto vano.

La cattiva sorte ha voluto, poco oltre metà corsa e precisamente al 18.º giro, privarci di uno dei valorosi difensori dei nostri colori. Tonino Benelli infatti cadeva riportando ferite serie benchè fortunatamente meno gravi di quanto si temesse in un primo momento. Ma il successo non ci è per questo sfuggito chè Baschieri non trovava troppa difficoltà a vincere alla rispettabile media di Km. 98,450 all'ora lasciando a quasi 12 minuti di distanza il migliore degli avversari, cioè l'inglese Fernihough su « Excelsior-Jap », il quale ha preceduto a sua volta di quattro e di 25 minuti rispettivamente (sono sconfitte che escludono ogni discussione) gli svizzeri Bourquin su « Allegro » e Lehmann su « D.K.W. »

Nè meno netta e convincente è stata nella categoria 250 cmc. la vittoria della « Guzzi » di Bandini che pure aveva a che fare con avversari che sulla carta apparivano proporzionalmente più forti e più pericolosi. C'era fra gli altri quell'inglese Mellors su « New Imperial » che gli sportivi italiani hanno già avuto occasione di applaudire e di adeguatamente giudicare in un Gran Premio delle Nazioni sull'autodromo di Monza. Ma quasi cinque minuti e mezzo lo separavano all'arrivo da Bandini che compì i 38 giri del circuito, equivalenti a 285 chilometri, alla velocità media di Km. 106,450 all'ora. Lo svizzero Cordey su « Condor » seguiva a 22 minuti l'inglese.

Queste due clamorose vittorie, che hanno avuto tutte le caratteristiche del trionfo, dimostrano a chiare note che nel campo delle minori cilindrature non abbiamo certo da temere i confronti e che i successi e le affermazioni che si seguono settimanalmente in Italia non sono certo dovuti alla mancanza di avversari. Piuttosto si potrebbe avanzare il dubbio se gli avver-

sori non disertino le nostre gare appunto perchè le vittorie delle macchine italiane e soprattutto i risultati che esse sanno realizzare non li abbiano convinti a priori non essere il caso di tentare la sorte onde non esporsi a certe sconfitte.

* * *

Le più importanti delle prove disputate nel mese in Italia sono state la Cernobbio-Bisbinò in salita, il Circuito di Pesaro e quello di Gornate che hanno radunato in partenza alcuni dei migliori binomi oggi in attività di servizio. Certo non è il caso di trarre dal loro svolgimento e dai loro risultati conclusioni di carattere tecnico. Ci vorrebbe la partecipazione diretta dei costruttori o per lo meno dei loro rappresentanti per giungere a tanto. Perchè il comportamento di una macchina può consentire giudizi e considerazioni non prive di fondamento quando essa sia stata convenientemente preparata e messa a punto dal costruttore o da chi abbia titoli per sostituirlo.

Comunque non è privo di significato che tanto nella prova in salita che a Pesaro e a Gornate la categoria 350 cmc. sia stata vinta dalla « Velocette » con Felice Macchi con Baldi e con Pigorini rispettivamente. L'ultimo anzi è stato il vincitore assoluto avendo battuto di pochi secondi il primo della 500. La celebre casa britannica si è quest'anno affermata in quasi tutte le corse italiane ora con l'uno ora con l'altro dei nostri giovani campioni. Ciò è importante in quanto significa che tutt'altro che irrilevante è il contributo recato dal mezzo meccanico a tante vittorie.

La maggiore categoria ha visto invece trionfare Colombo su Sunbeam al Bisbinò e a Gornate, e Sandri su « N.S.U. » a Pesaro, mentre « Ancora » con Alberti e Pagani e « Benelli » con Serafini fra le motoleggere, e « Ganna » con Bulgheroni, « Guzzi » con Brusi e « Ariel » con Macchi nella categoria 350 cmc. hanno brillantemente affermato la produzione dell'industria italiana.

MOTOR

MOTONAUTICA



Alle recenti gare di Finale Ligure: il vincitore assoluto Bonomi.

Attività in tono minore

Nel pieno della stagione motonautica di quest'anno è avvenuto come di solito accade in questo sport, che in Italia almeno è ancora giovane e non possiede già una salda e diffusa tradizione. Di talune gare che non erano in calendario non si è più sentito parlare ed altre invece si sono attuate che non erano affatto preannunciate.

Così dopo le gare di cui si parlò nello scorso numero si sono avute nello scorcio del Luglio ed in Agosto le seguenti gare che erano in calendario: 26 luglio, Coppa Grillo a Tremezzo; 16 Agosto a Livorno ove erano in calendario due giornate, 15 e 16, ma se ne è avuta una sola; 23 Agosto a Stresa; 30 Agosto a Meina.

Erano in calendario gare a Trieste pel 26 luglio a Sestri pel 2 Agosto, a Savona pel 9 e 30 Agosto, in Anzio pel 30 Agosto e non se ne è saputo più nulla. Invece quelle segnate pel 2 Agosto a Meina non vennero effettuate a causa del cattivo tempo e non più fatte. Quelle di Genova segnate pel 19 Luglio

vennero più volte rinviate pel cattivo tempo ed effettuate il 29 e 30 Agosto. Il 26 Luglio, il 9, 16 e 23 Agosto si ebbero gare a Cattolica sull'Adriatico ed a Finale Ligure, che non erano in calendario e di cui nulla si sapeva.

Accenniamo brevemente ai risultati delle gare effettuate senza premettere una considerazione generale a proposito di lagnanze pervenuteci circa le « troppe gare ». Noi invece crediamo che siano poche e quindi non sarebbe facile un accordo.

Sta il fatto che in poco più di un mese si sono effettuate dieci giornate, ne erano in calendario altre cinque e contemporaneamente all'estero si svolgevano altre gare che richiamavano anche i nostri motonauti. Si può quindi calcolare che in un periodo di circa 40 giorni i nostri sportivi avevano una ventina di gare tra le quali poter scegliere. Realmente un po' troppe se ci si mette dal punto di vista dei campioni e delle Case che vengono premurate da ogni Comitato per dar lustro ad ogni manifesta-

zione e saranno troppe fino a quando non avremo che quella dozzina di campioni che o per mecenatismo o per puro spirito sportivo o per interessi industriali e commerciali finiremo col fare i commessi viaggiatori della propaganda motonautica. Ma appunto per questa propaganda noi troviamo che sono poche, pochissime dieci giornate di gare proprio durante il tempo della canicola, in quei quaranta giorni in cui tutti vanno al mare o sui laghi. Non sono affatto troppe quelle dieci gare quando vediamo dove esse sono avvenute: in tutto l'ampio Adriatico nella piena stagione balnare solo a Cattolica si sono potuti riunire una mezza dozzina di fuoribordisti. In tutto il medio e basso Tirreno, nell'Jonio e nelle isole inerzia assoluta e solo Livorno, Genova e Finale sentono il battere dei motori. Con tanti laghi e fiumi solo sul Lario e sul Verbanò abbiamo gare.

* * *

La Seconda Coppa Grillo svolta a cura dell'A.M.I.L.A. di Tremezzo il 26 Luglio dava una nuova prova della vitalità di questa associazione che è, se non erriamo, la sola d'Italia che in gare locali riesce a richiamare un gran numero di concorrenti.



Il signor Bianchi, vincitore con motore *Elto* della Coppa Grillo svoltasi a Tremezzo, categoria turismo.

La gara consisteva in tre giri di un circuito stabilito nel centro del lago per complessivi 41 chilometri, aperta a tutte le classi dei fuoribordo compresa la minore, la A, che era finora irragionevolmente bandita da tutti gli organizzatori mentre è quella che si rivolge al maggior numero di nuovi adepti. Vi erano poi due distinte classifiche per gli scafi da corsa e per quelli da turismo.

Vincitore assoluto è stato il cav. Salvi che con motore *Laros* di 500 cmc. batteva con la media di Km. 68,909 anche i concorrenti delle categorie superiori.

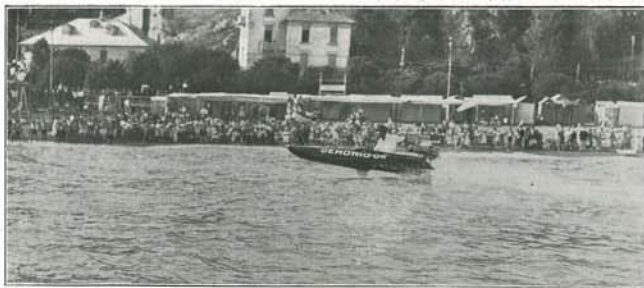
Nella categoria turismo la vittoria era del sig. Bianchi con motore *Elto* di 960 cmc. e scafo *Baglietto* alla media, con due persone a bordo, di Km. 52,670.

Nelle gare di Finale Ligure del 9 agosto si è disputata la Coppa « Città di Finale », challenge biennale su nove giri di un circuito di 2 chilometri con l'organizzazione curata dal Gruppo Motonautico di Savona. Nella prima gara per le categorie A, B e C si ebbe la vittoria del giovane milanese Riccardo Bonomi con motore *Caille* e scafo *Baglietto*.

La seconda gara per le categorie superiori si dovette sospendere a causa del mare fattosi cattivo.

Nella riunione del 16 agosto, la vittoria assoluta arrideva al romano sig. Manfredo Canepa che col suo *Evinrude* di 500 cmc. e scafo Picchiotti raggiungeva sul giro più veloce la media di Km. 64,498. Nella classe B (350 cmc.) vinceva la romana signorina Giulia Orazi pure con motore *Evinrude* e scafo Picchiotti alla media sul giro più veloce di Km. 56,086. Nella classe D (660 cmc.) vinceva il signor Monaco con *Laros-Foggi Agretti* e nella F (1000 cmc.) il sig. Venturi con *Evinrude-Foggi Agretti*. La gara di turismo veniva vinta dal signor Mancini con *Laros*.

A Cattolica a cura del locale Comitato festeggiamenti si ebbero tre riunioni. Il 26 luglio vinceva il si-



Il terzo classificato alle gare di Finale Ligure, Costa Zenoglio.

gnor Benelli con *Evinrude*, il 16 agosto il sig. Fumagalli con *Johnson* ed il 23 agosto il sig. Manfredi con *Laros*.

Il 23 agosto a Stresa la riunione era organizzata dal Reale Verbano Yacht Club ed il principale interesse è stato dato dal debutto di un nuovo bellissimo scafo da corsa, l'« All'erta » costruito e pilotata dal ben noto Ing. Marchetti, il progettista degli idrovolanti Savoia.

Lo scafo spinto da un *Elto* 4-60 si dimostrava velocissimo e le vittorie sarebbe stata sua se a causa della poca disciplina regnante nello specchio d'acqua delle gare, la scia di un motoscafo attraversante il circuito non lo avesse fatto capovolgere. La vittoria assoluta è stata del giovane Gianfranco Castiglioni col *Laros* di 500 cmc. alla media di Km. 63,744.

Il Circolo Motonautico « Foce » di Genova finalmente il 29 e 30 Agosto poteva far svolgere le sue bellissime gare. Il 29 Agosto dinanzi alla magnifica sede del Lido d'Albaro si disputavano i Grandi Trofei *Texas*, *Bensa* e *Panarello*, rispettivamente per le categorie 350, 500 e 1000 cmc. corsa, vinti dai signori Costa Zenoglio con *Johnson*, Ghiglione con *Laros* e Gazzo con *Elto*. Quest'ultimo fu pure il vincitore assoluto della giornata. Nelle gare delle categorie turismo 350 e 500 cmc. la vittoria toccava ai signori Mangeruva e Zimmermann ambedue con motore *Evinrude*.

Il seguente giorno, 30 Agosto, si svolgeva l'altra importantissima

gara che finora è la più importante d'Italia perchè si svolge tutta in mare aperto da Genova a Chiavari e ritorno. Ad essa ha assistito da un motoscafo S. A. R. la Principessa di Piemonte. La vittoria assoluta ed il bellissimo trofeo degli Stabilimenti del Lido d'Albaro toccavano al sig. Carbone con motore *Johnson* di 1000 cmc. che compiva i 76 chilometri del percorso in ore 1.18'12".

La gara principale del 30 agosto a Meina nella riunione organizzata dall'A.M.L.M. era quella per la disputa del Trofeo Marchetti offerto dal Gr. Uff. Ing. Alessandro Marchetti, challenge triennale da assegnarsi al pilota « che avrà conseguita la velocità più uniforme sul percorso e nel contempo la più elevata al disopra della velocità base della sua classe ».

Dobbiamo dire però che le ottime e commendevoli intenzioni dell'illustre donatore a favore delle propaganda motonautica sono andate perdute nel senso che la formula complicatissima, che non è il caso di analizzare e discutere in questa brevissima rassegna, non è stata nè compresa dal pubblico nè dai concorrenti e la vittoria viene conquistata come si può conquistare un terno al lotto. La vittoria è toccata al signor Carcano che aveva un motore *Laros* della categoria A (250 cmc.) ed anche il secondo e terzo classificato appartenevano alla stessa minore categoria ma con motore *Johnson*, mentre tutti quelli delle maggiori categorie e tra essi campioni di valore si classificavano negli ultimi posti. La ragione sta nel fatto che la formula accorda un vantaggio ai motori della categoria A basato sui risultati degli anni scorsi in cui questi motori rendevano poco. Invece i nuovi tipi di quest'anno tanto del *Laros* quanto del *Johnson* hanno un rendimento eccezionale.

Nelle altre gare di velocità pura in circuito svoltesi a Meina nella stessa giornata la vittoria assoluta toccava all'Ing. Passarin con lo scafo di sua costruzione e motore *Laros* alla media di Km. 72,434.

ROBERTO DEGLI UBERTI



Alle gare motonautiche sul Tamigi, l'italiano Lanfranchi con *Sea Bee III*, motore « *Laros* », ha vinto il « Britannia International Trophy ».

TRIONFI ALL'ESTERO

L'estate del 1931 ha sentito per la prima volta risuonare il nome di Italia in tutte le maggiori riunioni motonautiche europee e nel modo più complesso perchè non erano solo i campioni italiani a gridarlo, ma anche i campioni stranieri che, per ottenere la vittoria dovevano ricorrere a motori italiani.

Sotto questo punto di vista poi si è verificato il fatto, molto lusinghiero per la nostra industria che tanto in Inghilterra quanto in Francia, ove esistono industrie meccaniche e motoristiche più anziane delle nostre con centinaia di fabbriche di automobili e motociclette, con dozzine di marche di motori fuoribordo, la lotta non era tra la nostra industria e quella locale nè tra la nostra e quella, anzianissima, americana.

Finora, specialmente in campo fuoribordistico, era la industria americana quella che spadroneggiava nel mondo intero con poche ma agguerrite marche, forti della loro più che ventennale esperienza e della possibilità di costruire e vendere centinaia di migliaia di motori. Nella vecchia Europa esistevano tra Francia, Inghilterra, Germania e Svezia e Italia almeno una cinquantina di fabbriche di motori fuoribordo, ma tutte si erano contentate di svolgere un piccolo commercio locale al margine di quello fiorentissimo dei rappresentanti delle poche marche americane che, bat-

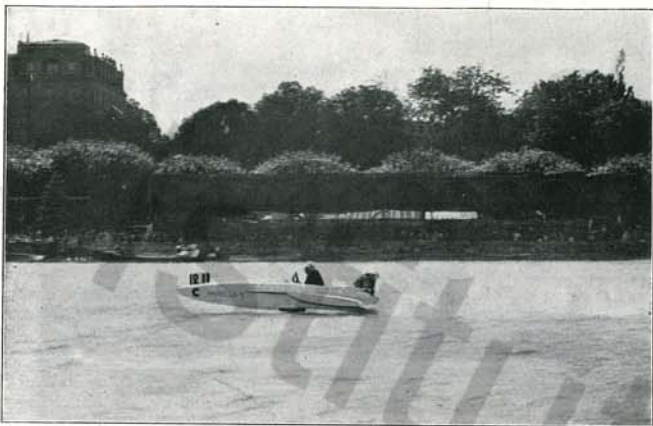
tendo tutti per qualità e prezzo, davano oltre al motore utilitario per industria, turismo, pesca, ecc., anche quello per sport. Solo una marca italiana ha saputo sollevarsi fuori dalle nostre acque stagnanti per combattere l'invasione americana, e non si è trattato di semplice effimero tentativo ma di un successo in grande stile che oramai innumerevoli trionfi consacrano.

Infatti nei numeri scorsi abbiamo parlato delle vittorie veramente strepitose riportate da Alessandro Salvi e Renzo Bagnato col motore *Laros* in Inghilterra a Poole Harbour e da Lanfranchi a Bristol, delle vittorie ottenute in Francia, sulla Senna, dagli italiani Turci e Speluzzi e dai francesi Lepicier e Barrère, tutti col *Laros*, e finalmente delle vittorie degli stessi motori alle gare di Potsdam presso Berlino.

Ora dobbiamo continuare la serie registrando i nuovi successi in Inghilterra ove il 30 e 31 luglio nelle gare svoltesi sul Tamigi in presenza di S. A. R. il Principe di Galles, l'Italia conquistava il trofeo « Britannia » offerto dal Principe per merito del Lanfranchi e del *Laros*.

L'ambitissimo premio veniva consegnato al vincitore dalle stesse auguste mani del donatore.

Nel campionato del Tamigi in cui il Lanfranchi non poteva classificarsi per un disgraziato incidente la vittoria arri-



Il signor Nasturzio, vincitore col « Laros » della Categoria C alle gare di Ginevra.

deva ad uno dei più famosi fuoribordisti inglesi, il Weatherell, ma con l'italianissimo Laros.

Dopo si è svolta la grande riunione internazionale di Ginevra nei giorni 15 e 16 agosto che non solo è stata ricca di successi per i nostri motonauti e per i nostri motori, ma tutto il successo stesso della riunione si è dovuto all'Italia. Una vera carovana di automobili è partita appositamente da Como recando a Ginevra il grosso degli uomini e degli scafi concorrenti.

Infatti scorrendo le classifiche delle gare fuoribordistiche troviamo nientemeno che 16 italiani contro 9 svizzeri, 3 francesi, 2 svedesi, 1 belga ed 1 americano.

Il successo tecnico degli Italiani è stato superbo poichè in undici gare dei fuoribordo si classificavano 8 volte primi e 6 volte secondi. I primi classificati italiani furono i signori: Sandro Salvi, Nino Mereghelli (2 volte), Paolo Mora (2 volte), Renzo Bagnato, Mario Nasturzio e Felice Ernst.

Di questo grandioso spiegamento delle forze italiane all'estero il merito va dato all'Associazione Motonautica di Trezzano (A.M.I.L.A.) ed al suo Presidente sig. Felice Ernst che ne ha preso l'iniziativa ottenendo dal C.O.N.I. non solo ogni appoggio, ma lo stesso suo Segretario Generale, l'appassionato Barone Lazzaroni volle far parte della spedizione come concorrente e si classificava terzo in una delle gare.

Non c'è bisogno di commenti per far risaltare quanta importanza, sotto tutti i punti di vista, riveste un simile

avvenimento i cui benefici risultati hanno la più larga ripercussione anche al di fuori dei pur non ristretti campi sportivo, industriale e tecnico.

Dopo l'Inghilterra e la Svizzera ecco ancora altri successi italiani in Francia, nella riunione di Bayonne sull'estuario dell'Adour che ha un suo specialissimo carattere. Mentre l'industria francese che pur da vent'anni costruisce motori fuoribordo si è completamente disinteressata della parte sportiva ed ha lasciato spadroneggiare nelle sue acque i motori americani fino a quando il nostro Laros non è venuto a rialzare il morale europeo, solo un ricchissimo signore spagnolo domiciliato in Francia, proprietario di una villa a Biarritz, il Marchese Soriano de Ivanrey si dedicava per pura passione meccanica e sportiva alla costruzione di uno speciale motore fuoribordo esclusivamente per usi sportivi e di speciali ed adatti scafi. Da alcuni anni si parlava di queste costruzioni senza veder nulla di concreto e solo quest'anno finalmente questi motori sono a punto tanto che a pochi giorni di distanza mentre il nostro Daccò batteva il record del mondo per fuoribordo di serie raggiungendo sul Garda la media di Km. 87,100, il signor Bouchon a Bayonne con motore e scafo Soriano raggiungeva i chilometri 89,100 battendo il record del mondo per fuoribordo senza limitazione perchè questi Soriano sono muniti di compressore.

Così il nostro Laros dopo aver fatto piazza pulita in Europa degli americani si è trovato di fronte un altro euro-

peo. Dal punto di vista industriale occorre tener presente che mentre i Laros sono dei motori normali, costruiti industrialmente allo scopo di battere la concorrenza americana anche nei prezzi, i Soriano sono invece motori costruiti senza alcuna limitazione di prezzo all'unico scopo di vittorie sportive in piccolissimo numero, fuori commercio, unicamente destinati al Marchese Ivanrey ed ai suoi amici.

Per questa ragione i costruttori e gli agenti del Laros avrebbero potuto benissimo ignorare anche l'esistenza di questa specie di fenomeno unico che pare sia una specialità di importazione spagnola. Infatti anche in campo automobilistico si è sentito parlare dell'automobile costruita dal Marchese Pescara a solo scopo sportivo.

Invece i signori Salvi e Daccò pur non vedendo nel Soriano un concorrente temibile in campo commerciale, hanno voluto affrontarlo nel campo sportivo e coi loro motori ad alimentazione normale hanno voluto far competere la loro marca dal 19 al 31 agosto proprio nella riunione organizzata dal Marchese di Ivanrey quasi in casa sua e dove i suoi motori avrebbero dovuto combattere soli tra loro ad armi eguali.

Sono così giunti a Bayonne quattro scafi con motori Laros pilotati, uno dal tenente Turci, già vittorioso ad Herblay, uno dal russo Nicolesko ed altri due dai francesi Barrère e Menier. Quest'ultimo che era il campione di Francia dopo essere stato battuto dal Lepicier col motore Laros ne è diventato entusiasta acquistando lo scafo Feltrinelli col quale Turci aveva vinto sulla Senna.

Disgraziatamente il Turci nelle prime prove si è ferito ed ha dovuto astenersi da quasi tutte le gare delle riunioni. Data la maggiore potenza sviluppata dai motori Soriano in grazia del compressore non era a priori possibile disperare che i nostri Laros li battessero sempre. Inoltre i nostri difensori erano nuovi per quelle acque mentre gli altri erano in casa propria.

Con tutto questo in due gare su 80 e 45 chilometri, i Laros batterono i Soriano classificandosi primi mentre in altre gare in cui avevano dovuto cedere il primo posto avevano però battuto altri di questi speciali motori. Inoltre in tutte le gare riservate alla categoria 500 cmc. il primato era sempre tenuto dai Laros.

Ed anche sui risultati di questo avvenimento i commenti sono inutili tanto i fatti sono eloquenti.



LA SQUADRA DELLA R. N. FLORENTIA VINCITRICE DELLA COPPA FEDERALE A.
In piedi da sinistra: Valle, P. Costoli, Banchelli, Picchioni; seduti: Cauccia, Pignotti. L'ultimo a destra è Luglio Costoli allenatore del fratello Paolo.

Le Coppe Federali di nuoto

Contrariamente a quanto erasi potuto supporre sino quasi all'ultimo delle eliminatorie, la squadra della R. N. Milano è stata esclusa dal gruppo eletto delle finaliste ammesse a disputare i quattro primi posti della « Coppa Federale » e la lotta ha riunito le rappresentative poderose della R. N. Florentia, della Bologna Sportiva, della Canottieri Milano e della Sämpierdarenese.

Quattro incontri da disputare nella sede di ognuna delle quattro società e quindi quattro riunioni nelle quali si compendia il più alto interesse natatorio. Le finaliste erano infatti nelle condizioni d'allineare per ciascuna delle gare in programma, possiamo quasi dire, i migliori specialisti nazionali.

Un punto del regolamento, interpretato con una rigidità assolutamente inspiegabile, toglieva però all'ultimo momento

la Canottieri Milano dalla possibilità di concorrere alla lotta con tutti i suoi mezzi: Crosio, che nei calcoli dei Milanesi rappresentava una sicura vittoria per la gara sul dorso, benchè da cinque anni oramai appartenesse alla Canottieri Milano, non fu ammesso alle gare. L'incidente disamorò gli altri nuotatori del sodalizio remiero dal tributare la propria passione ad una disputa dalla quale il club era tagliato fuori e così vedemmo le finali circoscriversi a riunioni i cui attori principali erano praticamente tre e dove la rappresentativa milanese gio-



A pochi punti di distanza dalla R. N. Florentia, si classificò la Bologna Sportiva, i cui giovanissimi nuotatori vediamo qui riuniti; da sinistra in piedi: Atti Enzo, Pepe, Stefano, Fabbri; seduti: Facchinetti e Baldo.

cava unicamente un ruolo di presenza.

Si sono tuttavia avute gare bellissime. Nella prima finale a Genova, Cappellini della Sampierdarenese batté di un soffio Polli sui 100 metri, Sommariva pure della Sampierdarenese dominò nella gara sul dorso ed il terzetto dei duecentisti della R. N. Florentia riportò la staffetta.

Non diremo delle altre gare perchè prive di interesse: Gamba, della Sampierdarenese, nuotando orribilmente si impose nei 1500 metri, Costoli, della R. N. Florentia in un tempo che sarebbe stato bellissimo se il campo di gara fosse stato regolare, precedette con facilità Baldo e Conelli, e Facchinetti della Bologna Sportiva passò nei 200 metri a rana.

Questa prima riunione sampierdarenese segnò nel complesso una bella affermazione dei liguri, avvantaggiati dalla perfetta conoscenza del campo. La domenica successiva l'in-



Ecco la formazione della squadra della «Canottieri Milano», se a questa fosse stato consentito di partecipare al completo. Da sinistra: Marra, Conelli, Martinnotti, Crosio, l'istruttore Dukasz, Polli, Schneider.

contro si ripeté a Milano col seguente esito: la R. N. Florentia si affermò nei 100 metri a stile libero con Banchelli, nei 400 metri con Paolo Costoli, nella staffetta 200x3

con Costoli, Banchelli e Caucia; la Bologna Sportiva vinse i 1500 metri con Baldo, i 100 dorsali con Fabbri ed i 200 metri a rana con Facchinetti. Come si vede fra queste due sole società andarono spartite le vittorie in ogni gara. La sola prova che rivestisse un particolare interesse fu quella di velocità, dove Banchelli per la prima volta migliorò il record di Polli.

Se si tien conto che dal 1928 resisteva ad ogni attacco l'1'3" e 2 quinti del Milanese, tempo in sè stesso onorevole anche in campo internazionale, l'esito conseguito dal campione della R. N. Florentia, acquista la sua giusta importanza.

Tuttavia l'1'3" di Banchelli non fu omologato, benchè fosse stato conseguito in quel medesimo campo che in passato aveva ospitati gloriosi e riesciti attacchi ai records nazionali.

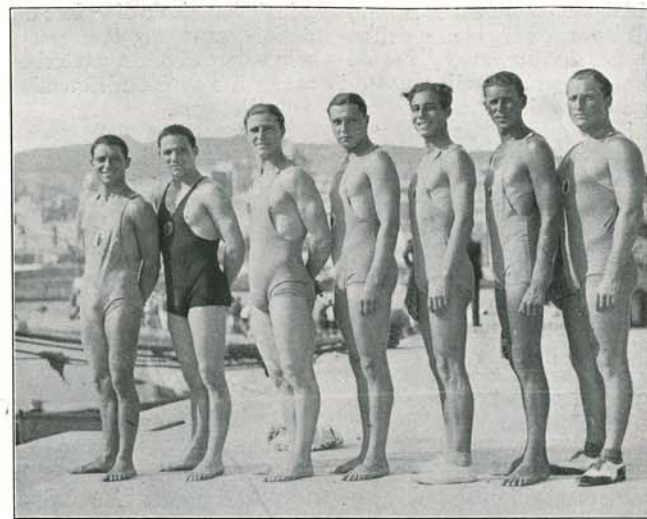
Il motivo spiegato dalla Federazione fu il seguente: la vasca della «Canottieri Milano» aveva su un fianco un'apertura

verso il Naviglio Grande. Una apertura di soli tre metri disposta in modo che l'acqua del canale non causasse la minima corrente nella piscina. Ma tanto bastava per offendere il nuovo Regolamento Italiano, il quale quand'anche è osservato con intelligenza, è condito di molte altre amene pignolerie. C'è da chiedersi, ad esempio, perchè agli effetti della classifica i tempi ottenuti dai nuotatori in questa medesima vasca, vigente il nuovo Regolamento, poterono essere presi in considerazione e perchè il record stabilito l'anno scorso da Paolo Costoli nel recinto del Lido di Milano, completamente aperto sui due lati, continuò ad essere riconosciuto per regolare.

La piscina del Littoriale di Bologna fu teatro della terza finale, con un esito pressochè simile a quello di Milano; nuova vittoria di Banchelli, che impiegò 1'3" a percorrere i 100 metri a stile libero. Il tempo poté dunque finalmente essere iscritto nell'*Albo d'Oro* del nuoto italiano.

Un'altra bella prova fu quella che condusse Conelli, della Canottieri Milano, a finire nei 400 metri a ridosso di Paolo Costoli con un tempo onorevolissimo: 5'22", ottenuto senza impegno. Nella medesima giornata Conelli ottenne sui 200 metri 2'26" disputando l'ultima frazione della staffetta e con questo tempo poté precedere ogni altro nuotatore. Indizio sin d'allora che i duecentisti candidati a rappresentare l'Italia ai vicini Campionati Europei di Parigi non erano nelle loro migliori condizioni.

Infine Firenze riunì per la quarta ed ultima finale i campioni delle quattro Società: il campo di gara favori naturalmente i Fiorentini i quali sep-



Il bell'insieme della «Sampierdarenese»; da sinistra: Gamba, Sommariva, Truffa, Macera, Cappellini, Cocchetto, Renato Facialguto (foto Guarneri).

pero decidere a loro vantaggio il punteggio totale per la Coppa, che aveva tenuta occupata la quasi intera stagione natatoria.

In quest'ultima riunione nessuna gara fu caratterizzata da un particolare interesse.

Se alla Canottieri Milano fosse stato consentito dalla F. I. N. di partecipare nelle piene sue forze, con lo stesso Crosio che da cinque anni le apparteneva, la Coppa Federale A avrebbe potuto trovare un'altra soluzione ed assai probabilmente una soluzione favorevole ai Milanesi, che nel complesso delle gare potevano allineare un insieme omogeneo di nuotatori, quale nessuna delle tre avversarie possedeva. Infatti la R. N. Florentia, forte nello stile libero, presentava una grande deficienza di specialisti negli stili obbligati, la Bologna Sportiva, imbattibile nei 200 metri a ra-

na con Facchinetti e nei 1500 metri a stile libero con Baldo, non presentava degni numeri nelle altre gare; la Sampierdarenese ad eccezione dei 100 metri a stile libero, ove contava Cappellini, poteva al più nelle rimanenti prove aspirare a secondi e a terzi posti.

L'anziano club remiero milanese contava invece una sola debolezza: nei 1500 metri e per il resto poteva giocare il primo ed il secondo posto. Polli nei 100 metri a stile libero, Conelli nei 400 metri, Crosio nei 100 sul dorso, Schneider nei 200 a rana, Marra, Conelli e Polli nella staffetta 3x200! Un complesso di nuotatori veramente equilibrato.

Questa nostra considerazione senza dubbio è stata fatta da altri: ecco il vantaggio creato dall'iniziativa federale che ha voluto insegnare ad ogni club natatorio nazionale, come non servano soltanto velocisti o soltanto specialisti delle nuotate

obbligate o soltanto mezzofondisti a creare la potenza dell'assieme ma soprattutto l'equilibrato complesso di nuotatori atti ad ogni specialità.

Sotto questo punto di vista (abbiamo già spiegato in precedenti numeri di questa rivista), l'istituzione del grande torneo natatorio ha servito egregiamente gli scopi della propaganda. Oggi però, a gare ultimate, ci sia permesso dire la nostra con tutta franchezza.

Mentre per la Coppa Federale B la formula a staffetta serve egregiamente ad attivare l'opera dei clubs minori, per i grandi sodalizi la Coppa Federale A dovrebbe costituire un dispiegamento di forze assai maggiore di quanto non fu questo anno. Ed a ciò si arriverebbe obbligando ogni club concorrente ad allineare due nuotatori in ogni gara e due squadre nella staffetta.

Inutile dire i motivi che consiglierebbero un tale modifica. Le Società si convincerebbero dell'opportunità di creare sempre nuovi allievi, verrebbe eli-

minato il pericolo di vedere una Società avvantaggiare per il solo valore di due nuotatori come fu il caso della Florentia e della Bologna.

Il programma delle gare è buono, tuttavia in tanti incontri disputati durante la stagione si è sentita la necessità di abbreviare il percorso della gara di fondo. Se quindi la gara dei 1500 metri venisse ridotta a 800 metri siamo certi si arriverebbe più opportunamente a creare buoni fondisti.

Esaminiamo l'attività svolta dai nostri clubs durante l'anno in corso: sino alla seconda domenica di agosto siamo giunti con le Coppe Federali, alla terza domenica abbiamo avuto i Campionati Allievi ed Juniores, alla quarta i nostri clubs han dovuto dare i loro migliori nuotatori per i Campionati Europei i quali sono durati sino al 30 di agosto. Il 5 ed il 6 settembre i Campionati Seniores a Bologna.

Sicché dunque? Non è stata

affatto prevista la possibilità per un sodalizio di muoversi fuori dai confini del paese o di invitare in Patria clubs stranieri?

Tante domeniche occupate in giugno ed in luglio in incontri d'eliminazione dove l'interesse sportivo era completamente assente e manco una giornata festiva nella quale la F. I. N. dicesse alle affiliate... « Oggi fate un po' il comodo vostro. Mostrate alla folla della vostra città ed ai vostri nuotatori come nuota un Taris od un Barany, oppure recatevi all'estero a mostrare che anche gli Italiani sanno oggi nuotare con onore ».

Non vogliamo fare una colpa alla F. I. N. di questo inconveniente provocato lo scorso anno dalla Coppa Federale B e quest'anno dalle Coppe Federali A e B. Alla sua prima istituzione un torneo di tale complessità mostra sempre dei vuoti e degli eccessi ai quali gli organizzatori sanno rimediare, soltanto che mirino diritti allo scopo.

PAOLO MASERA



LEARCO GUERRA

Campione del mondo su strada
(foto Farabola).

COPENAGHEN

Campionati del mondo su cinque, dimostra chiaramente l'influenza che su questo successo hanno avuto le speciali condizioni climateriche e topografiche e il vantaggio di correre davanti alla propria folla e secondo i propri sistemi, che sono eccezionali per la maggioranza dei paesi e dei corridori.

Se ciò non si volesse tener presente, si dovrebbe concludere che la Danimarca possiede i corridori in linea assoluta migliori su pista e su strada; il che contrasta con la storia di ieri e con la realtà di oggi. L'una e l'altra ci dicono che Harder è il dilettante velocista che nell'annata non ha vinto che il campionato danese e il Piccolo Premio di Copenaghen (in cui non aveva in finale per avversari che suoi connazionali, mentre nel G. P. era stato battuto da Perrin) ed è stato eliminato in ottavo di finale del G. P. di Parigi; che Falk Hansen non ha mai battuto nè Michard, nè Fauchaux e di rado gli altri maggiori astri della velocità; che Henri Hansen non dico non ha vinto, ma non ha neppure figurato come mediocrità in una corsa in linea. Evidentemente, dunque, i fattori che ho indicato hanno contribuito in gran parte a farci costoro Campioni del mondo.

Del resto, Copenaghen è la sede più nordica della massima competizione ciclistica (alla pari di Glasgow, dove essa è stata disputata solo nel 1897) e non v'è da stupirsi se coloro che salgono dal continente fin lassù si trovino non solo disambientati, ma, permettetemi la parola, disacclimatati; abituati e preparati in un clima che nella stagione varia fra i 25 e i 30 gradi di temperatura, essi si sono trovati a gareggiare fra i 15 e i 20, e non è chi non sappia l'influenza che ciò deve aver avuto sull'azione respiratoria e muscolare.

Dico ciò non per svalutare i successi danesi, ma per spiegarli a chi, guardando i nudi risultati, può commettere l'errore di attribuire loro una portata tecnica che non hanno e non riesce a trovare le ragioni di un bilancio sportivo sorprendente.

Un'affermazione senza precedenti.

E' quella che la Danimarca ha ottenuto nel Campionato di velocità dilettanti: se su strada rimane imbattuto il record italiano di Adenau, con i quattro primi posti, su pista nessuna nazione era riuscita finora

M ai Campionati del mondo ciclistici hanno offerto materia di commento, sono stati fonte di considerazioni tecniche e sportive come questi ultimi che si sono svolti a Copenaghen. Questa ricchezza di temi a disposizione del critico proviene, in origine, da una sorgente sola, costituita dalle particolarissime condizioni di ambiente in cui le gare sono state disputate e, per quelle su strada, della nuova e già moritura formula a cronometro.

Il fatto che i campioni danesi, i quali, se la memoria non mi tradisce, non figurano da anni, e cioè dal tempo di Ellegaard, nel libro d'oro delle più classiche competizioni su pista (esclusi i Campionati e le Olimpiadi) e non hanno mai figurato in quelle su strada, mentre a Copenaghen si sono portati via tre

Soc. An. ELETTROMOTORINI DUCA

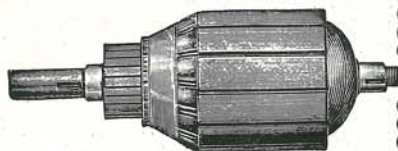
SEDE IN MILANO - VIA GRAN SASSO, 25

SPECIALITÀ:



Marca di Fabbrica depositata

SIRENE ELETTRICHE
MOTORINI PER MACCHINE A CUCIRE
MOTORINI TRIFASI
MONOFASI ED A REPULSIONE DA 1/5 A 1/100 HP.
PER TUTTE LE APPLICAZIONI
INDOTTI - ARMATURE E COLLETTORI
PER DINAMO E MOTORINI D' AUTOMOBILI



INDOTTO DINAMO FIAT 509

ad occupare più che il primo e secondo posto; in un Campionato questa volta in semifinale sono entrati tre Danesi e un Tedesco e questi si è dovuto accontentare di finire quarto. Anche chi alla vigilia avesse dato tutto il valore che si meritava all'elemento di cui ho parlato sopra non avrebbe azzardato a pronosticare un trionfo così pieno. Come, quindi, ha potuto avverarsi un simile miracolo? Come sono stati battuti uomini della classe di Cosenz, Pelizzari, Frach, Dasch, Perrin?

Certo non poco ha voluto dire quel conforto morale che proviene dal lottare in casa propria, specie quando questa è tutta infiammata dalla passione, come la Danimarca lo è, per il ciclismo su pista e per i suoi campioni. Ma più ancora ha influito la perfetta e pratica conoscenza della pista, nella quale la tattica più redditizia è quella dell'attacco, preferita dai corridori danesi. Sul cemento di Ordrup è assai difficile rimontare se l'avversario parte a tempo giusto, perchè si deve aspettare ad iniziare l'azione all'uscita della curva, se non si vuole girare molto al largo, il che vuol dire impiegare quelle riserve che sono poi necessarie sul rettilineo.

Detto anche questo, non si può negare, però, che la Danimarca possiede oggi un nucleo di velocisti sotto ogni aspetto ragguardevolissimo. Pensate che essa non ha che poco più di tre milioni di abitanti, eppure fornisce un Harder, un Gervin, un Andersen, un Knudsen, un quartetto, cioè, che non ha riscontro in nessun'altra nazione, per grande che essa sia. Se si dovesse disputare un incontro internazionale a squadre la Danimarca lo vincerebbe anche a Berlino o a Parigi. Ciò si spiega con la vitalità di questo sport nel piccolo paese e con la selezione che si può fare nella grande massa che lo pratica e che tiene viva la tradizione del più vecchio velodromo del mondo e del più glorioso sprinter europeo, Ellegaard.

I più difficili e, quindi, più rari confronti internazionali che i cam-



GIUSEPPE OLMO

E' la «maglia tricolore» dei nostri dilettanti su strada e recentemente, ai Campionati mondiali di Copenaghen, ha conquistato brillantemente il secondo posto dietro il danese Henry Hansen.

Non è da molto tempo che Olmo corre. Il suo debutto come corridore avvenne infatti nella primavera del 1928, all'età di 16 anni, allorché, abbandonati gli studi, si fece socio della savonese «La Fedelissima». Come primo anno il suo bilancio fu abbastanza lusinghiero: nove corse, tre vittorie.

L'anno dopo eccolo passare alla Società Ciclistica Sampierdarenese, dove ebbe a fermarsi sino al termine della stagione, per poi entrare nelle file della Ercole Piaggio, di Genova, dove è tutt'ora.

Fra le sue numerose vittorie, degne di nota quelle nella Coppa Bosio, a Pistoia, nella Coppa Dondena, a Milano, e nella Genova-Imperia. Ma l'affermazione che per prima gli diede fama fu quella ottenuta nella finale della Coppa Italia 1931, in cui trascinò alla vittoria, a media elevata, i compagni di squadra della «Ercole Piaggio». Subito dopo vinse a Siena il Campionato italiano, più tardi, a Torino, il G. P. Frejus e nella Lodi-Modena si piazzò secondo dietro Catellani, ottenendo così il diritto di vestire la maglia azzurra a Copenaghen. Come sia andata lassù, è storia di questi giorni.

Ma Olmo, che è un tenace ligure di Celle, non s'è ancora rassegnato alla sconfitta e guarda con fiducia alle Olimpiadi di Los Angeles.

pioni locali sostengono con quelli del continente ce li hanno, forse, finora fatti tenere in non giusta considerazione; le poche esibizioni all'estero non li hanno ancora abituati a correre senza il favore dell'ambiente e si può negare come esse non siano state eccessivamente felici.

Ma non si può negare che gli uomini che ho nominato abbiano dei mezzi di classe; Harder è in piena maturità, Gervin l'ha già passata, Andersen e Knudsen devono ancora raggiungerla.

Come si sono comportati i nostri? E' presto detto. Pellizzari ha dolorosamente deluso, Mozzo ha lietamente sorpreso. Il campione d'Italia, che era dato da tutti come uno dei favoriti, è stato eliminato da Gervin per aver voluto adottare mezzi e tattica che non gli si confanno. Aveva battuto Higgins, il vincitore di Cozens nel G. P. di Londra, aspettando ad impegnarsi negli ultimi cinquanta metri e il modo con il quale era riuscito a rimontarlo, proprio quando più non si sperava che vi riuscisse, gli aveva dato la sensazione di trovarsi in gran giornata; allora commise l'errore di aumentare rapporto con cambiare tattica con Gervin, cioè per batterlo partendo da lontano; ma il Danese tenne la sua ruota e approfittò del suo calare alla fine per averne ragione. Ancora una volta mi sono convinto che Pellizzari non deve fare eccessivo conto sulle sue doti di fiato; fortissimo nello scattare, la sua azione è sempre in netto calare. Il suo potenziale nervoso, efficacissimo all'attacco, è altrettanto rapido a scaricarsi e ad abbandonare i non eccezionali mezzi muscolari.

In grande progresso è apparso Mozzo, che di tali mezzi ha ben maggiore disponibilità. Di essi ha fatto sfoggio contro Knudsen, dal quale tutti lo davano battuto. Nel quarto di finale egli ha commesso l'errore di insistere a voler passare Gervin lanciato in curva; sono sicuro che se avesse atteso ad attaccarlo sul rettilineo ci sarebbe riuscito. Ma non c'è da stupir-



Il danese Henry Hansen, all'arrivo del Campionato dilettanti, da lui vinto.

si che un novizio di prove internazionali commetta errori tattici; quello che egli potrà fare in avvenire è indicato dal fatto che un finalista del Campionato del mondo non è riuscito a batterlo che di una gomma.

Di notevole in questo Campionato non c'è stato che la sconfitta di Cozens, che è pur sempre uno dei più fini stilisti e un tattico perfetto, per parte di Harder; quella di Dasch, poderoso ma tutt'altro che intelligente, ad opera di Andersen, e quella di Perrin sorpreso da Godefroy.

Il Campionato professionisti si è svolto senza sorprese sino all'ultima prova, dove un grossolano errore del giudice d'arrivo ha deciso del titolo, rubato, è la parola esatta, a Michard e regalato a Falk Hansen. Il Francese aveva nettamente regolato di un quarto di ruota il Danese, rimontandolo con uno di quei ritorni che sono la sua specialità. Non c'è stato uno che abbia visto quello che ha visto il signor Collignon, il quale, per quanto tardivamente, ha riconosciuto il grosso granchio preso. E' questo il caso più evidente e più grave di errore di un giudice, perchè ha completamente falsato l'esito della più importante competizione ciclistica ai danni dell'uomo più meritevole di vincerla. Non v'è dubbio, infatti, che Michard meritasse di essere per la quinta volta Campione del mondo, nonostante le ottime prove fornite da Hansen, che si possono spiegare, non solo con la gran forma dimostrata pochi giorni prima nel G. P. dell'U.V.F., ma anche con le ragioni d'ambiente sulle quali mi sono intrattenuto dinanzi.

Martinetti e Piani hanno avuto la cattiva sorte di trovarsi subito di fronte a quelli che avrebbero poi dovuto essere i finalisti del Campionato; poi sono stati eliminati definitivamente nel *repêchage* l'uno... per aver corso come un bambino e l'altro per una squalifica che agli onesti è apparsa assolutamente ingiusta. Comunque, poco liete sono le considerazioni

che si possono fare su questo campo, che s'invecchia e non si rinnova, nel quale militano, per non dire vegetano, elementi che non ci potranno mai dare la gioia di un'affermazione mondiale.

Il Campionato stayers è stato in parte compromesso dagli incidenti che hanno eliminato Paillard nella prima giornata. Il Francese era l'unico che poteva minacciare Sawall e Moeller e anche batterli. Una volta rimasti con l'anziano, se pur di nuovo temibile Linart e con il fragile Lacquehay, i due Tedeschi non avevano che da risolvere una questione personale, che si è chiuso a favore del primo, che indubbiamente è lo stayer più dotato di potenza e di fondo. Tanto più notevole è il successo di Sawall in quanto, a giudizio di ogni competente, la posizione di partenza avrebbe dovuto influire sull'esito della lotta ingaggiata fra concorrenti, nessuno dei quali era escluso dal pronostico. E Sawall, partito per ultimo, è riuscito a passare Linart, Lacquehay e infine ad avere ragione di Moeller che, una volta assunto il comando, vi era rimasto indisturbato. Su 100 chilometri, su di una pista come quella di Ordrup, dove passare richiede doti di grande energia, e con un regolamento severo come quello del campionato, Sawall avrebbe, credo, avuto ragione anche di Paillard. Ad ogni modo nessuno può contestargli il merito del titolo di cui rientra in possesso dopo tre anni.

Manera e Gay si sono ben difesi nelle loro battaglie, dove solo per fortunate circostanze avrebbero potuto qualificarsi per la finale. Il primo, giovane d'anni, ma ormai non più di carriera, non sembra realizzare quei progressi che era lecito sperare dai suoi inizi; il ragazzo manca di preparazione atletica, che in maggior parte i grandi stayers si sono fatta sulla strada e forse i precoci inizi lo hanno sorpreso in tale immaturità fisica da comprometterne gli sviluppi. Il secondo... è al polo opposto e, nonostante la gran

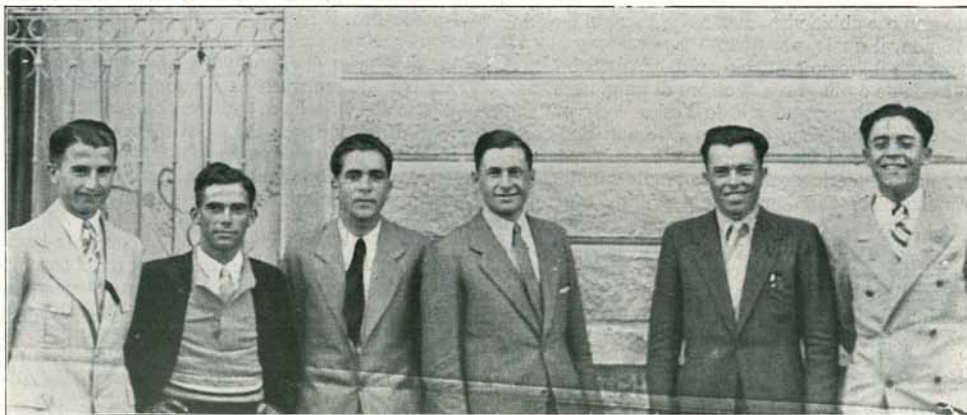


A sinistra: Guerra sul percorso; nel centro: l'abbraccio di Girardengo al nuovo Campione del mondo; a destra: il francese Le Drogo e lo svizzero Buchi, secondo e terzo classificati.

buona volontà e la tenacia da vero Piemontese, difficilmente può riuscire a brillare in campo internazionale. Ciò posto, mi domando se è proprio il caso di salassare le casse dell'Unione per mandare ai Campionati del mondo elementi che, non dico possano vincere, ma neppure possano regolarmente sperare di piazzarsi. Non è solamente una questione finanziaria che io faccio, ma anche e specialmente una di prestigio nazionale, che ritengo sarebbe meno lesa da una nostra assenza in questo campo che dalle non troppo onorifiche figure che da anni andiamo facendo.

Guerra e Hansen.

Il curioso tiro che quella buon'anima di Meredith ha giocato al Congresso dell'U.C.I. circa la formula del Campionato del mondo su strada ha avuto la sua conclusione a Copenaghen. Ed era logico che essa avvenisse a spese di quei Paesi i cui delegati si erano fatti giocare dagli Inglesi e dai loro alleati nordici facendosi imporre un sistema che è eccezionale dovunque il ciclismo su strada ha grande sviluppo e si disputano le prove più classiche.



I nostri rappresentanti ai Campionati mondiali su strada. A sinistra: i dilettanti Olmo, Catellani e Cipriani; a destra: i professionisti Binda, Guerra e Battesini (foto Bordin).

E' appunto in vista di tale sistema che noi eravamo andati a Copenaghen, per la difesa di quel primato che da due anni detenevamo con assoluta padronanza nelle due categorie, non senza una certa preoccupazione di poter rinnovare il duplice successo di Liegi. La preoccupazione si riferiva essenzialmente ai dilettanti, perchè essi avrebbero dovuto incontrarsi con degli specialisti di corsa a cronometro di conosciuta classe e di gran pratica del percorso; di questi favori non avrebbero usufruito i professionisti locali... per il semplice fatto che i paesi nordici non ne hanno: Hermansen è un pistard di modesto rango, trasformato per l'occasione in routier.

I fatti ci hanno dato ragione. Trattandosi di Campionato del mondo, cioè di prova che deve indicare il migliore, si può dire che esso è veramente venuto fuori in modo così lampante da rendere quasi superflua ogni altra considerazione tecnica e sportiva. Ma è sulle modalità della loro affermazione, messa anche a confronto con quella degli altri, che credo interessante intrattenersi.

Un fatto che offre lo spunto a parecchie osservazioni è che Hansen ha compiuto i 170 chilometri in

tempo notevolmente migliore di quello di Guerra. Si deve, dunque, dedurre che il Danese è miglior passista dell'Italiano? Andiamo adagio. In quanto a classe e a doti atletiche lo escludo, pur ammirando i robusti e armonici mezzi di Hansen. Egli è, invece, certamente più specializzato del Mantovano, le cui eccezionali qualità di passista non hanno avuto e non hanno normalmente modo di esplicarsi che in fasi di corsa in linea. Ben altra cosa è correre sempre e solo contro il cronometro e su percorsi piani; la pratica di questa specialità porta non solo a una razionale preparazione di forma, ma ad un vero particolare adattamento fisiologico che i corridori continentali non raggiungeranno mai, dovendo curare anche i loro mezzi per la velocità, lo scatto, e la salita, indispensabili per le nostre corse in linea.

Inoltre, contrariamente a quanto molti credono, la condotta di gara influisce anche nelle corse a cronometro; non dico che occorra far sfoggio di quella tattica, fatta di intuito e di intelligenza, che talvolta decide una corsa in linea; basta, ma è necessario, un criterio di misurazione e distribuzione delle proprie forze che solo lo specializzato ha, e che viene applicato in armonia alle condizioni stradali e atmosferiche, la cui conoscenza e pratica è altro elemento di superiorità.

Sotto questo punto di vista Guerra e gli altri corridori continentali si sono trovati seriamente handicappati. Inoltre il più ristretto numero di concorrenti del campo professionistico ha fatto sì che i favoriti si trovassero a breve distacco in partenza, e quindi fossero immediatamente spinti dalla smania di raggiungere l'avversario che precedeva o dal timore di essere raggiunti da quello che seguiva.

In quanto a Guerra, poi, ha concorso a fargli commettere l'errore di impegnarsi a fondo sin da principio un'errata segnalazione che gli ha fatto credere di essere, dopo 34 chilometri, in ritardo su Blanchonnet. Fatto sta che Guerra ha compiuto la prima parte, i 98 chilometri d'andata e in favore di vento, in sette minuti e mezzo meno di Hansen, il quale a questo punto era terzo dei dilettanti e tredicesimo in linea assoluta.

Ma Guerra, e in genere tutti i professionisti, hanno poi scontato il fio di questo loro inizio troppo impetuoso, tanto più che nella seconda parte, i 75 chilometri del ritorno, essi hanno trovato, si capisce, il vento contrario e la nuova difficoltà ha messo a più dura prova le loro meno fresche condizioni. Ma non basta; quel giorno il vento fece questi capricci: leggero in prima mattina, venne rinforzandosi poi, per tornare a calare sul mezzogiorno. Così che i professionisti lo ebbero meno forte in favore all'andata e più violento contro al ritorno.

Tutti questi elementi portarono a questo fatto assai significativo e direi quasi impressionante: che Guerra in 75 chilometri perse i sette minuti e mezzo che aveva di vantaggio su Hansen più altri tre! Egli inoltre negli ultimi 33 chilometri perse anche in con-

fronto di Le Drogo, Buchi, Bulla, Nielsen, Olmo; prova evidente che il Mantovano finì in netto calare. Il fatto rimane anche se si fanno, come si possono fare, tutte le riserve sulla regolarità della corsa, specie nel finale, di Le Drogo e Buchi, e se si fa presente l'enorme vantaggio di Hansen che per quaranta chilometri è stato accompagnato e affiancato da un nugolo di vetture.

Senza questo ulteriore favore, Hansen non avrebbe distaccato di tanto il nostro Olmo, il quale, adattandosi meglio di ogni altro continentale alla formula a cronometro, si è dimostrato il migliore corridore dilettante su strada. Il giovanissimo Ligure è certo un elemento di bell'avvenire; ben fatto, robusto e sano, serio e animato da una volontà di ferro, sveglia d'intelligenza, Olmo aduna in sé le doti fisiche e morali del futuro campione. A Copenaghen ha gareggiato con giudizio e ha sostenuto un finale spasmodico che gli ha valso il secondo posto.

Quando avrò detto che Catellani ha deluso anche coloro che, forse leggermente, avevano avuto fiducia in lui, e che Cipriani, dopo un inizio brillante, ha subito la sorte di quelli che troppo hanno preteso di sé nei primi cento chilometri, dovrò intrattenermi su Binda e Battesini. Il « balillone » è ormai un Asso; si è sempre tenuto nelle prime posizioni e sarebbe certamente finito meglio se... Le Drogo e Buchi avessero corso regolarmente: il suo giusto posto sarebbe stato il secondo. Vi par poco per un ragazzo ventenne? Sono convinto che se egli corresse per conto suo nelle gare in linea potrebbe dare seri fastidi a qualunque caposquadra; come credo che se si dedicasse al mezzofondo su pista pochi riuscirebbero a batterlo.

Binda deve riconoscere che in una prova del genere Guerra gli è ormai superiore. Bisogna, però, a nostra volta riconoscergli ad attenuante della netta sconfitta il troppo breve e rapida preparazione; in periodo di declino, la superiorità di classe non è stata sufficiente a sopperire all'inferiorità in fatto di potenza e, soprattutto, di freschezza. Ma non sono io il primo né l'ultimo a credere che Binda ha ancora parecchie frecce al suo arco e non mi stupirei, con la formula italiana a tre prove, che quasi certamente sostituirà l'anno venturo quella a cronometro, di riverlo ancora Campione del mondo.

A proposito di una formula.

E' mia impressione che la formula del Campionato del mondo su strada sia destinata a passare ancora attraverso molte modificazioni e vari adattamenti prima di assumere la sua veste definitiva. Dopo quattro esperimenti della corsa in linea, la quale, bisogna riconoscerlo, ha fatto campioni uomini perfettamente meritevoli del titolo, si è saltati di sorpresa alla prova a cronometro che, se teoricamente rappresenta un certo ideale, praticamente si è dimostrata meno buona e sarà senza dubbio sostituita. Lascio la discussione tecnica sul valore tecnico e sportivo di un

simile genere di gara e mi limito a dire che il suo primo esperimento ha dimostrato le difficoltà di organizzazione e gli elementi che possono vulnerarne le regolarità e la chiarezza dei risultati. A Copenaghen abbiamo visto che è difficilissimo assicurare l'onestà di corsa di ogni concorrente; ci sarebbero volute 50 vetture con un commissario, una al fianco di ogni concorrente; e neppure ciò avrebbe impedito confusione, favoritismi e danneggiamenti.

Abbiamo visto anche l'influenza che ha avuto il variare delle condizioni atmosferiche su un circuito da compiersi una volta sola e abbiamo pensato che, adottando un circuito da ripetersi più volte, si verificherebbero altri non meno notevoli inconvenienti.

In complesso, dunque, la prova a cronometro non è accettabile come l'unica che debba decidere del titolo; e come tale credo che abbia già finito di vivere. Ciò, almeno, lascia ritenere la favorevole accoglienza di massima che il Congresso dell'U.C.I. ha fatto alla proposta italiana di un Campionato in tre prove, una in linea, una a cronometro e una in salita pura. Questa formula è sportivamente attraente e convincente; ma a chi poi ne studia la sua applicazione presenta difficoltà che non so come potranno essere superate senza dar luogo a critiche ed inconvenienti. Come sarà fatta la classifica in base a queste tre prove? A punti o a tempi? Il primo sistema porterebbe, per esempio, a questo: che un corridore giunto quinto a due macchine dal primo nella prova in linea e primo con distacco di cinque minuti nella prova a cronometro e in salita sarebbe classificato do-



La prova fotografica dell'errore preso dal giudice d'arrivo nella finale del Campionato mondiale di velocità classificando primo Falk Hansen (a sinistra) che, invece, si vede nettamente preceduto sulla linea del traguardo da Michard (a destra).

po il secondo nelle tre prove. E col secondo sistema si avrebbe il vincitore su di un gruppo di venti corridori (quindi classificati tutti con lo stesso tempo) della prova in linea perdente magari sul ventesimo che poi ha guadagnato un secondo nelle altre due prove.

In altre parole non so come si possa equamente valutare il vantaggio, che certamente è sportivo, che abbia il vincitore in volata della prova in linea. Senza contare che il tempo guadagnato in questa prova ha ben altro valore di quello guadagnato nelle altre due e non v'è un criterio esatto per fare una proporzione.

Prospetto queste difficoltà senza accingermi a tentare di risolverle, perchè ciò richiederebbe uno studio e una discussione che qui non mi sono prefissi; e aggiungo che, anche trovata una soluzione accettabile, rimane l'impossibilità di applicare tale formula nei paesi, e non sono pochi, in cui non esiste una salita adatta, o dove, per trovarla, bisogna andare a centinaia di chilometri dal centro di organizzazione.

E' per tutto questo che dico che, anche se la lodevole iniziativa italiana sarà adottata l'anno prossimo a Roma a titolo di esperimento, essa non ha troppe probabilità di essere introdotta nello statuto dell'U.C.I., e che la formula del Campionato sarà,

come dicevo sopra, destinata ad adattarsi e modificarsi ogni anno a seconda delle esigenze pratiche, fin che un lungo periodo di esperienza non ci avrà dettato la migliore, che, forse, è la più semplice, la corsa in linea, unica o plurima, resa classica dalla tradizione dei paesi più ciclisticamente evoluti.

GIUSEPPE AMBROSINI

Il giuoco dell'ala

di RAIMUNDO ORSI

Dopo la lezione di Combi sull'« arte di non farsi fare i goals » e quella di Caligaris sulla tattica e sull'impiego dell'« artiglieria pesante » posta a difesa della porta, quest'altra che oggi presentiamo con la firma di Raimundo Orsi a lumeggiare « il giuoco dell'ala » non riuscirà meno interessante ed istruttiva delle precedenti. Leggano i calciatori di tutte le età e di tutte le... divisioni i preziosi consigli di tale maestro, e ne trarranno indubitato giovamento.



tà di servizio come calciatore ed a malgrado degli anni che passano, mi sento pur sempre in « piena efficienza », per dirla con una frase cara ai giornalisti sportivi.

La verità è che la base del buon rendimento di un atleta consiste pur sempre nel regime di vita al quale egli si assoggetta ed all'allenamento, che deve essere scrupoloso. Io non posso soffrire quei giocatori che nel corso delle prove di allenamento non si impegnano e non stanno in campo con la dovuta serietà. Per me tanto è l'allenamento quanto la partita. Quello che si fa al giovedì, credetelo, si ripete alla domenica e chi ha paura di stancarsi nei cosiddetti « galoppi » si trova poi, quando avrebbe bisogno di essere nella pienezza delle sue energie, a corto di fiato, spossato. Il segreto per il quale i grandi campioni hanno potuto giocare sino ad età relativamente avanzata, sta nella loro accurata preparazione. Ora, se il trainer può, con i suoi ordini ed i suoi consigli, fare molto, è indubitato che il giocatore deve per proprio conto sapere a quale allenamento particolare è opportuno che si assoggetti. Baloncieri, Magnozzi, Caligaris, Bigatto, Mattea e tanti altri che gli appassionati di tutta Italia ben conoscono, non hanno mai mancato di allenarsi seriamente e per questo appunto la loro attività come calciatori è stata assai lunga e brillante.

Ad ogni modo è innegabile che il giocatore d'at-

Ho letto su un trattato di football che il giocatore d'attacco, l'ala principalmente, deve essere giovane per poter disimpegnare la sua missione. Quella lettura mi ha in un primo tempo rattristato, poichè ho pensato fra me e me: « Caro Mumo! Ecco il traguardo dei trent'anni che i praticanti lo sport raramente riescono a superare conservando intatte le loro doti di agilità, di velocità e di resistenza alla fatica ». Poi... ho fatto presto a consolarmi poichè, nonostante la mia lunga attivi-

tacco ha il suo periodo migliore dai venticinque ai trent'anni, periodo nel quale tocca l'apice della sua efficienza perchè, senza perdere l'agilità e lo scatto, arriva a possedere il dominio del pallone, l'impostazione tecnica perfetta, il gioco realizzatore. Il gioco del forward, e quindi anche dell'ala, si riduce a questi tre elementi: lo stop, il passaggio, lo shot. Sembra niente, e sono pochi, certo, i giocatori che non si sentano capaci di queste... bravure, ma voi che assistete alle partite della massima divisione, sapete che non esagero dicendo che sono rari gli attaccanti che le sanno fare bene.

Il forward che non riesca a fermare il pallone quando gli giunge, vuoi raso a terra, vuoi per aria, o a mezz'altezza, o con « effetti » difficili, perderà i passaggi che i compagni gli effettuano, con grave danno per tutta la squadra poichè l'azione offensiva si incepperà, oppure in quei secondi impiegati per fermare la palla in qualche modo, sarà raggiunto dai difensori avversari e correrà pericolo di essere battuto. L'attaccante deve essere generoso, altruista. Anche quando egli si trova davanti alla porta avversaria, se è certo che un compagno, per migliore impostazione o perchè dotato di maggior potenza di calcio, ha maggiore probabilità di segnare, non deve esitare nel passargli la palla. Non è vero che la folla idolatra il cannoniere e trascuri chi lo ha posto in condizione di segnare. Essa vede il merito del giocatore altruista e capisce quanta utilità vi sia nel suo gioco. Le azioni offensive che meglio riescono a sconcertare le difese sono proprio quelle condotte con filite reti di passaggi. Succede allora che il terzino ed il mediano che dovrebbero fronteggiare gli attaccanti non sanno come fare per rompere la trama di gioco tessuta dai forwards. Il centro attaccante in particolare modo deve essere altruista per eccellenza. Nella maggioranza dei casi, e cioè quando non scorga la possibilità di sorprendere in velocità i terzini e aprirsi un varco direttamente, egli, anzichè insistere in un gioco personale, tenta di lanciare le ali, sì che gli avversari possano essere sorpresi alle spalle. Si otterrà così di evitare quei grovigli di uomini davanti alle reti che facilitano i falli e le violenze.

Il gioco del football è bello specialmente quando le squadre che sono chiamate a disputare un incontro si sforzano di costruire, di attaccare manovrando. Per questo, a mio giudizio, occorrono maggiori doti in un avanti piuttosto che in un difensore. Alle volte la folla si indispettisce perchè qualche azione dei forwards, dopo una serie di ben congegnati passaggi, è spezzata dall'intervento di un difensore, ma bisogna ricordarsi che l'attaccante cerca costan-



Orsi, durante l'ultimo match Italia-Austria a Milano, brillò col suo giuoco insidioso e redditizio.

temente di variare il suo gioco, mentre unica preoccupazione del difensore è quella di fermare, bene o male, il forward che gli muove incontro.

Ma, torniamo al gioco dell'ala. Solo in questi ultimi tempi, a mio avviso, si è capito di quanta utilità possono essere, in una squadra, le ali. Sino a qualche anno fa i grandi clubs si preoccupavano di possedere una solida difesa, di contare su una mediana che sapesse il fatto suo, di avere nei tre uomini del reparto centrale d'attacco dei giocatori di classe; all'ala relegavano gli « schiappini », a somiglianza di quanto fanno i ragazzi i quali, non appena allestiscono una squadra per giocare alla meglio, nei prati o nelle piazze, pongono all'estrema i compagni buoni a nulla, quelli che la palla rincorrono inutilmente, senza riuscire mai ad impadronirsene ed a giocarla. Gli stessi Inglesi, i « professoroni » del gioco del calcio, hanno pensato per lungo tempo che le estreme non rappresentassero che una parte insignificante nell'intero attacco, che doveva avere negli uomini di centro i suoi matadores.

Fu, forse, alle Olimpiadi di Amsterdam che si capì con esattezza l'importanza del gioco dell'ala. Allora tutti i clubs vollero riparare l'errore sino allora commesso e cercarono grandi giocatori da porre in tale ruolo. Si capì che aveva tolto l'Inghilterra calcistica a guardare quasi con dispetto le ali che marcavano i goals invece di limitare il loro gioco al ben dosato passaggio al centro e i punti marcati dalle estreme vennero giudicati... ottimi al cento per cento, tanto quanto quelli segnati dagli insides e dal centro forward. Si osservi la classifica dei cannonieri della stagione ultima e si vedrà che il numero dei goals segnati dal sottoscritto, da Munerati, da Silano, Patri, Chini, Arcari, ecc. è fortissimo in proporzione a quello dei punti ottenuti dai giocatori di diverso ruolo.

Gli è che, se è ben lanciata, l'ala ha molte possibilità di sorprendere alle spalle i difensori avversari. Alle volte può essere utilissimo, per un'azione offensiva, un passaggio lungo, derivante dalla re-

spinta di un terzino o di un mediano, o addirittura dalla rimessa in gioco effettuata dal portiere. L'ala deve fermare la palla e, se la via è libera, puntare direttamente sul goal, sì da capovolgere in pochi secondi la situazione e da mettere in serio pericolo la rete avversaria. Ma se questi passaggi sono utilissimi e servono a far riposare i propri difensori trasferendo la minaccia in campo avversario, il più delle volte l'ala viene lanciata dal proprio inside o dal centro attaccante.

Voi, appassionati dello sport del calcio, sapete benissimo che l'attacco consta, oltre che di un trio centrale, anche di un reparto destro e di un reparto sinistro, formati dall'ala e dalla mezz'ala. Fra questi due giocatori deve esistere la migliore intesa. Se si vuole far « ballare » la difesa avversaria, bisogna manovrare d'intesa, con rapidi passaggi tendenti a lanciare in avanti or l'uno ed or l'altro giocatore. Il cambio di ruolo può anche riuscire utilissimo perchè qualora l'inside, per una eventualità qualunque venisse a trovarsi nei pressi della linea laterale, è inutile che l'estrema si porti ancora in avanti, sempre sulla stessa linea, correndo il rischio di finire in posizione di fuori gioco. Converterà all'ala di portarsi verso il centro attaccante, nel posto proprio della mezz'ala, così da essere in posizione favorevole per ricevere il passaggio e poter continuare l'azione, sia cedendo la palla ad un altro compagno di linea, sia tentando la via del goal. Questo cambio di posizione richiede naturalmente una pronta comprensione del gioco da svolgere e deve essere attuato senza che l'avversario se ne accorga. Occorre quindi sicurezza assoluta nel passaggio, intelligenza, velocità. Se il gioco riesce si può essere con due passaggi in posizione favorevole per il tiro, senza dire che il mediano ed il terzino, che restano tagliati fuori dall'azione, ci fanno una... figura barbina.

Ferrari ed io ci siamo specializzati... in scherzetti del genere e li abbiamo ripetuti spesso, e con successo, tanto negli incontri di Campionato quanto nel corso delle partite che abbiamo disputato insieme in maglia « azzurra ». E poichè ho nominato Ferrari, scusatemi se apro una parentesi. In Argentina, nell'Indipendente, squadra nella quale militavo e che è fra le più forti del Sud-America, avevo per vicino di linea un calciatore di eccezionale bravura, abilissimo nel dribbling e nel passaggio: il negro Seoane. Non dico vanterie quando affermo che, data l'intesa raggiunta fra me ed il bruno compagno, la coppia Orsi-Seoane rappresentava il più grande spauracchio per tutte le difese. In Argentina se ne ricordano ancora assai bene ed alcuni « aficionados » mi hanno scritto recentemente per dirmi che il... rimpianto è tuttora vivo. Orbene, allorchè giunsi in Italia, dopo di essere rimasto un anno inattivo causa il mancato nulla-osta della mia società d'origine, giocando nelle file della Juventus non ebbi subito a lato un « interno » con il quale potessi intendermi. Ceve-

nimi, lento e non troppo altruista, non si preoccupava soverchiamente di me ed io dovevo, per avere la palla, smaniare e gridare, e la folla doveva intonare in coro: « Or-si! Or-si Or-si! ». Solo allora, e talvolta quando già ero marcato, ricevevo il passaggio. Dopo Cevenini, per un intero anno ebbi a lato nuovi compagni; era la stagione nella quale la Juventus cambiava di continuo l'assetto del suo reparto attaccante senza trovare mai la soluzione del problema. Giocare in quelle condizioni non era facile e molte volte mi rodevo internamente per essere costretto a lunghi periodi di inattività mentre mi sentivo in vena di prodezze.

Ma ora debbo dire grazie ai dirigenti della Juventus di avermi posto a lato Ferrari. Il « poulain » di Carcano è un ottimo giocatore, un ragazzo intelligente, che sa il fatto suo. Presto abbiamo fuso il nostro gioco sì che il rendimento di entrambi è salito. Compagni di club e compagni in Nazionale, abbiamo disputato insieme ottime partite e questo non lo dico solo io — che anzi come... parte interessata dovrei tacere — ma lo ha detto Vittorio Pozzo, e lo hanno notato tecnici e folle. Siccome intendo essere sincero, non voglio non dire che recentemente, in occasione del primo incontro di Coppa Europa giocato a Torino di fronte allo Slavia e vinto dai bianco-neri per due goals ad uno, Ferrari, chissà perchè, non mi fornì che pochi palloni. Successe allora che per trovar lavoro dovetti correre da un capo all'altro del campo, con il risultato di concludere poco o nulla. Questo ho voluto ricordare solo per far rilevare quanto l'ala abbia bisogno della collaborazione costante dell'inside, ma non voglio muovere appunti al mio compagno poichè certo egli mi trascurò non per partito preso, ma perchè ritenne di far meglio poggiano il gioco verso il centro.

Il dribbling è l'arma della quale il forward si deve servire per superare l'avversario. Nell'eseguirlo bisogna essere sicuri di trarre in inganno il difensore poichè altrimenti si perde irrimediabilmente il pallone e l'occasione di portarsi innanzi sfuma. Non sto a dirvi quanto il dribbling sia utile poichè chi si intende di gioco del calcio lo sa benissimo, ma voglio far notare che molti attaccanti non sanno servirsi bene di quest'arma che è in loro mani. Il dribbling deve essere semplice, serrato, rapido, eseguito in modo che l'azione non ristagni. Deve servire per superare un avversario, non per uniliarlo. Il giocatore che eseguirà la serie di finte necessarie per avere via libera e se ne filerà poi con il pallone, difficilmente buscherà dei calci, mentre quello che insiste in gochetti, correrà il rischio di essere affrontato con decisione e posto fuori combattimento. In Argentina esistono dei veri maestri nella difficile arte del dribbling ed anche in Italia vi sono dei giocatori che, con la palla nei piedi, sanno rapidamente sgusciare fra uomo e uomo. I forwards devono esercitarsi molto ed abituarsi allo scatto ed all'arresto istantaneo anche

durante la corsa più vertiginosa. Importantissimo per l'ala, come del resto per tutti i giocatori d'attacco, è lo shot, senza del quale una squadra può dominare per tutti e due i tempi del match senza riuscire a segnare. Il tiro finale, perchè sia pericoloso, deve essere violento, basso, strisciante, obliquo con effetto.

Riassumo: il posto dell'ala deve essere avanzato, senza tuttavia spingersi sino a provocare il fuori gioco; qualità precipue dell'ala debbono essere: massima velocità nella corsa, assoluta sicurezza nello stop e, quando fosse necessario, nel dribbling e nella finta per tagliar fuori l'avversario ed inoltrarsi in direzione del goal. La velocità si ottiene con uno speciale allenamento che il giocatore deve curare eseguendo scatti di dieci-venti metri, chè tanto è sufficiente al calciatore per superare la difesa avversaria. La sicurezza nello stop si acquista ripetendo molte volte l'esercizio nel corso degli allenamenti, curando di non perdere tempo ma di sospingere la palla in avanti non appena essa è stata fermata a terra.

Siccome molte volte i goals si segnano in conseguenza di un cross dell'ala, l'estrema dovrà esercitarsi nel passaggio lungo, alto, preciso. L'ala deve essere esperta nell'eseguire i corners, perchè il calcio d'angolo può, se ben tirato, provocare il goal. Il corner non deve essere eseguito a casaccio; osservi l'ala la posizione dei compagni schierati davanti alla porta avversaria e si preoccupi di indirizzare la palla, ben dosata, verso quel compagno che meglio sa intervenire di testa. Cesarini, nel Campionato ultimo, ha segnato, su corner, gran numero di punti. Io eseguivo il tiro, di poco davanti al goal: Cesarini sbucava improvvisamente, con un gran salto, al di sopra di compagni ed avversari e... metteva in rete. Quando le difese seppero per esperienza acquisita di questo scherzetto, presero a marcare « Cesar » con il risultato che... da allora comincio a segnare munito. Il calcio d'angolo troppo lungo o eseguito in modo che la palla non cada davanti alla porta quasi mai dà frutto.

L'azione dell'ala deve consistere nel guadagnare terreno in modo tale da trasportare non solo il gioco in campo avversario, ma da porre i compagni

di centro in condizioni favorevoli per ricevere il passaggio ed eseguire il tiro in goal. Per poter fare ciò l'ala deve mantenersi sempre in posizione avanzata e sulla linea del fallo. Molte ali commettono l'errore di allontanarsi dalla linea laterale e succede così che esse perdono miseramente tutti i passaggi un po' forti e lunghi quando invece riuscirebbe loro agevole raccoglierti restando al giusto posto. Si tenga inoltre presente che, se è facile impossessarsi del pallone correndo ad incontrarlo, è impossibile raggiungerlo, correndogli dietro. Bisognerà dunque impadronirsi del pallone « stopandolo » non appena giunge, e, delusa la vigilanza del mediano con un'abile finta, eseguire una rapida avanzata senza mai perdere il controllo sulla palla. Si eviterà così di essere giocati dall'avversario e la palla non finirà oltre la linea laterale. Giunto nell'area di rigore avversaria l'ala, o eseguirà un passaggio al centro in direzione del compagno meno marcato, oppure si chiuderà direttamente verso il goal, cercando di calciare in porta, sempre che le circostanze lo permettano.

Quello che si deve evitare è di aprirsi in direzione del corner perchè, mentre si darà tempo alla difesa avversaria di prendere posizione, il tiro in goal ed il passaggio al centro, quanto più saranno obliqui e distanti, tanto meno avranno probabilità di sortire esito felice. L'ala deve abituarsi ad eseguire il passaggio in piena corsa poichè tutto il vantaggio sta nel porgere la palla ai compagni prima che l'avversario riesca a riordinare le sue linee. Capiterà alle volte, per le incidenze del gioco, che l'estrema si trovi con il pallone sulla linea di fondo. Il suo calcio, essendo troppo obliquo, non ha alcuna probabilità di battere il portiere: è questa un'occasione buona per effettuare un passaggio indietro dove un compagno, smarcato, è in condizioni migliori per tirare.

Se dovessi continuare ad elencare, anche solo schematicamente, i casi che possono presentarsi ad un'ala, dovrei continuare troppo a lungo. Nel gioco del calcio gli imprevisti si succedono ininterrottamente e la classe deve consentire al giocatore di risolvere ogni situazione nel migliore dei modi. Dico io: calciatori si nasce.

RAIMUNDO ORSI



La squadra della Juventus, Campione d'Italia, nella sua ultima formazione: (in piedi) Vecchina, Cesarini, Maglio, Ferrari e Orsi; (in ginocchio) Varglien, Monti e Bertolini; (seduti) Rosetta, Combi e Caligaris. E' a lato il trainer Carcano (foto Bettrone).

Comincia il Campionato

Quella grande febbre di attesa che ha invaso per tempo le masse sportive, quella smania di preparazione e di lotta che ha spinto le squadre ad anticipare gli allenamenti, tutta la somma di preliminari accurati e grandiosi di questo Campionato di eccezione, hanno segnalato che qualcosa d'imponente, qualcosa di nuovo, si è accompagnato alla massima competizione calcistica nazionale che ogni anno si rinnova.

Come se non bastassero la droga del campanilismo, gli effetti spettacolari del gioco, l'appoggio quasi plebiscitario delle folle, ecco il diversivo degli acquisti sud-americani ad offrire nuova materia tecnica, nuovo interesse sportivo, nuovo fascino.

Ci sono purtroppo tanti sport che languono in

una crisi insanabile, e si cercano i rimedi, si studia un mezzo geniale, una trovata felice, per rialzarli ed avviarli verso una resurrezione meritata... macchè: la morta gora dell'abitudine, i segni deleteri del tempo, le magagne di una prematura senilità trattengono in ceppi la manifestazione di forza e di vita che pur conobbe i suoi ampi respiri ed il lungo tratto ascendente di una parabola che sembrava infinita.

Invece il gioco del calcio, favorito da tante circostanze basate sull'incertezza e sull'imprevisto; il gioco che fa arricchire i giocatori, fallire le società e disperdere gradatamente le sue ultime glorie provinciali; il gioco che spesso volte è in balia del caso più che dei fattori sportivi; il gioco che fa muovere una ridotta schiera di attori, nei confronti della massa imponente ma statica degli spettatori... ecco che per virtù di un nuovo coefficiente tutt'altro che necessario si erge con maggiore autorità, meglio attrezzato, sempre più potente e vittorioso.



I giocatori della « italo-americana » Lazio: Scravi, Mattei, Tognotti, Del Debbio, Pepe, Serafini, Fantoni II, Filò, Fantoni I, Tedesco, Spivac e De Maria (foto Del Papa).

Quante società hanno ricorso ai rinforzi d'oltreoceano? Quasi tutte quelle metropolitane. Oggi una forte percentuale di giocatori cresciuti ad altra scuola si è incorporata nei ranghi nazionali. I nomi corrono già di bocca in bocca; e accanto agli ormai popolari Orsi, Cesarini, Libonatti, Stabile, Pratto, si odono i nomi di De Maria, Scarone, Monti, Sernagiotto, Petrone, Volante, ecc.

La nuova moda si è diffusa rapidamente; qualche squadra, come la Lazio, ha perfino esagerato e non sono pochi gli oppositori che insistono nel considerare Argentini, Brasiliani o Uruguayani, cioè come stranieri, i nuovi arrivati, anziché comprenderli nelle infinite legioni di emigrati, cioè nel numero di quei milioni d'italiani e figli d'italiani che vivono all'estero e che, come massa demografica, vengono volentieri fatti figurare accanto alla popolazione effettiva della Penisola.

Comunque, la Federazione considera ufficialmente come rimpatriati i giocatori che sanno provare le loro origini italiane, ed ormai, volenti o nolenti, non resta che prendere atto della situazione nuova creata nel calcio italiano. Oltre aver dato un colpo grave all'erosità commerciale di certi trasferimenti, i nuovi acquisti sono del resto serviti a rinforzare, in misura più o meno notevole, l'inquadratura di molte squadre. C'è dunque, innegabilmente, del progresso tecnico che, affermandosi, va a completo vantaggio delle unità maggiori, assai più abbienti delle squadre provinciali, che dal professionismo hanno subito tutti i danni e scarsissimo profitto. Ed è qui che il sentimento fruga nell'animo dei vecchi sportivi, affezionati al passato come alle memorie più care che il tempo trasforma in reliquie.

Attualmente solo la Pro Vercelli, salda come una vecchia quercia, sa difendere alla meno peggio il suo glorioso vessillo di fronte all'incalzare di avversari privilegiati e di eventi nuovi. La squadra che fu dei Milano, Ara, Leone, Fresia, ecc. è sola ormai a rappresentare in Piemonte quel calcio provinciale che conobbe i massimi splendori per lunghi periodi. Così come in Lombardia c'è il Brescia, meno puro, però, della compagine vercellese che vanta, ancora adesso, la produzione locale dei suoi prodotti.

Giacchè le squadre di provincia, ridotte di numero e di efficienza, non sono più in grado di competere per la conquista dei primi posti in classifica, concediamo loro l'onore della precedenza almeno nella rassegna. In questo Campionato che s'inizia il loro compito appare ancora più arduo, e sicuramente altre due di esse dovranno retrocedere. La Pro Vercelli no, perchè le bianche casacche hanno ancora il loro spunto indomito ed anche la loro classe che non tramonta. Zanello, Ardisson, Baiardi, Piola, sono giocatori anziani e giovani che costituiscono un'ossatura di valore. Il rendimento della squadra può mantenere una linea soddisfacente, anche se non di primo ordine. Anche il Brescia, col suo stile piacente e veloce, elevato da una coesione esemplare, possiede i suoi bravi numeri per infastidire, specialmente sul suo campo, le maggiori avversarie. Rimangono dunque Alessandria, Pro Patria e Casale. La prima ha dovuto, per esigenze di bilancio, cedere altri giocatori di valore: sarà quindi un Campionato difficile, per la squadra che ha già dato Balonceri, Ferrari, Anche-



I nero-azzurri dell'Ambrosiana nella nuova inquadratura: (in piedi) Scarone, De Maria, Allemandi, Lucchetti e Castellazzi; (in ginocchio) Pietrobboni, Serrantoni, Meazza, Smerzù, Bolzoni e Rivolta (foto Bellina).

ro, Bertolini, Cattaneo al calcio italiano. Pro Patria e Casale, per quanto piene di fuoco sacro, sembrano le più deboli: sarà probabilmente questo terzetto di squadre diseredate che darà la coppia di retrocedende. I miracoli della passione e della foga, che talvolta sono possibili in una partita, non possono verificarsi in un torneo lungo e faticoso che ha le sue esigenze tecniche, che impone una graduale selezione.

Di solito, sono le due squadre promosse che, nel salto, pagano il pedaggio e passano i maggiori guai. Ma quest'anno tali squadre si chiamano Fiorentina e Bari... e, in terra toscana e pugliese, non si è badato a spese. L'undici di Firenze, che schiera i Pitto, Petrone, Laino, Bigogno, Chiecchi, Ballante, Predato, ecc. si presenta anzi formidabile ed anche la squadra barese appare, sulla carta, sufficientemente attrezzata per aspirare alla permanenza in divisione Nazionale A.

Le condizioni del calcio provinciale tendono a peggiorare; ma ciò non significa che tutte indistintamente le squadre metropolitane godono un pieno benessere: anzi...

Senza mettere il becco nei bilanci delle società, che interessano solo gli amministratori addetti, non riesce difficile identificare le squadre che si dibattono in gravi problemi finanziari, anche se rappresentano capiluoghi di regione con centinaia di migliaia di abitanti. La Triestina, per esempio, si trova costretta a svolgere la sua attività in condizioni sfavorevoli, e vana risulta la brillante produzione di elementi di va-

lore. Ed altre squadre si potrebbero nominare, senza tema di smentite...

Ad ogni modo, considerate nella loro struttura organica, Triestina e Bari (quest'ultima in graduale ascesa) costituiranno quasi certamente la retroguardia metropolitana che dovrà sostenere l'attacco delle squadre provinciali superstiti: Pro Vercelli, Brescia, Alessandria, Casale e Pro Patria.

Una demarcazione netta esiste ormai fra le sette squadre nominate, più il Modena che può essere aggregato al quintetto provinciale, e le altre dieci che compongono la batteria di grossi calibri. Saranno dunque queste che lotteranno per la conquista dei primi posti, mentre altre daranno la caccia alle briciole? Quali i favoriti? E quali le comparse?

L'esperienza calcistica insegna ad essere cauti, molto cauti, nel tentare delle previsioni, e se non si trattasse di un torneo lungo, nessun esperto oserebbe pronunciarsi, per la tema di doversi rimangiare tutte le profezie. Ma i gironi d'andata e ritorno, che comportano un ciclo di 34 partite, impongono alla distanza una selezione di valori che non può scostarsi troppo dalla realtà. Non è agevole prevedere gli sviluppi del torneo, tanto più che diversi concorrenti presentano un aspetto nuovo o rinnovato; ma è possibile precisare, con qualche inevitabile riserva, la parte che sosterranno probabilmente le diverse squadre, raggruppandole così.

Favoriti: Juventus e Genova 1893.



Lo squadrone del Bologna: (in piedi) Donati, Casseti, Sansone, Martelli II, Montesanto, Baldi, Monzeglio, Maini; (in ginocchio) Reguzzoni, Genovesi, Fedullo, Gasperi e Gianni (foto Bendini e Cantarelli).

Outsiders: Ambrosiana, Roma, Napoli e Bologna.

Gruppo di centro: Milan, Torino, Fiorentina, Pro Vercelli, Brescia, Bari e Modena.

Comparsa: Triestina, Alessandria, Pro Patria e Casale.

Incognita: Lazio.

Il primo gruppetto di probabili vincitori è forse l'unico che raccoglie l'approvazione generale. Juventus e Genova 1893 si presentano formidabilmente attrezzate in ogni riparto, in modo più completo lo squadrone torinese, con un maggior numero di elementi di ricalzo quello ligure. Abbondano in tali due unità d'avanguardia, gli assi italo-americani: Orsi, Cesarini, Monti, Maglio, Pratto, Giglio, Orlandini, Stabile, Esposto. In piena attività di servizio, tale nucleo di campioni rimpatriati costituirà il 50 per cento dei giocatori di manovra delle due squadre favorite (finora nessun portiere d'oltreoceano si è sentito d'origini italiane...).

Le discussioni possono cominciare con l'esame dei gruppi successivi, tranne forse quello delle comparse. Nel novero degli « outsiders » si vorrebbe, per esempio, sostituire un paio di squadre con altrettante del gruppo di centro e viceversa. Ma pur lasciando alla sorte quel margine di governo che spetta, anche gli altri raggruppamenti sembrano abbastanza appropriati.

L'Ambrosiana, col suo nuovo trio centrale d'attacco Scarone, Meazza e De Maria; la Roma con la compatta inquadatura dello scorso Campionato; il Napoli col nuovo centro sostegno Volante; il Bologna con l'acquisto di Sansone e coi suoi propositi di ringiovanimento, vantano tutti qualche punto di superiorità sul gruppo che incalza. Potrà darsi benissimo che qualche squadra di quest'ultimo gruppo riesca a portarsi all'arrembaggio delle unità considerate migliori, ed è con questa possibilità che molti sguardi si posano sul Milan e sul Torino...

Rimane per ultima la grande incognita laziale, con le sue attrattive e con le sue notevoli responsabilità. Si tratta, com'è noto, di un esperimento in grande stile che ha persuaso poco, almeno fino ad oggi, gli sportivi romani e che ha già dato qualche delusione. Si dice comunemente che i giocatori cresciuti alla scuola brasiliana si trovino a perfetto agio soltanto sul terreno asciutto: dato dunque che il Campionato italiano si svolge in gran parte nel periodo preferito dalle intemperie, cioè dal primo cader delle foglie alla tarda primavera, con tutto il previsto contorno di pioggia e di neve, c'è da attendersi degli alti e bassi impressionanti dalla squadra laziale.

Comunque l'esperimento è generalmente atteso con molta curiosità e costituisce un altro motivo d'interesse per questo Campionato che riserva alle infinite schiere dei suoi proseliti tutte le emozioni possibili.

LEO CATTINI



Prima del Campionato: Bologna batte Lazio 1 a 0.

Le "cadette,"

A lato delle massime unità entrano in competizione le squadre di ricalzo. La serie B della Divisione Nazionale si presenta alla ribalta con promesse e possibilità di rendere il torneo ricco di pregi e di interesse, non meno della serie A.

Il suo Campionato sarà degno di attenzioni e di rilievi speciali. Non è stato così anche l'anno scorso? Chi ha dimenticato la strenua lotta ingaggiata dal Bari, dalla Fiorentina, dal Palermo, dal Padova, dall'Atalanta, dal Novara, lotta conclusa solamente sul traguardo col successo delle compagini pugliese e toscana?

Sport è lotta, è competizione, è accanimento. Ma di accanito nulla vi può essere se non v'è l'equilibrio di valori, desiderio di emergere, mèta da raggiungere.

La serie B, in quanto ad equilibrio, supera la serie A, il desiderio di affermarsi è nelle squadre di ricalzo altrettanto vivo quanto in quelle della categoria superiore; l'obiettivo massimo è quello di affiancarsi nella stagione alle consorelle più forti e quello minimo di salvarsi dalla retrocessione. Minor scalpo accompagna lo svolgimento della serie B in confronto della serie A. Niente italo-americani fra le società della categoria inferiore; poche le importazioni da altre regioni. In compenso un più sacro orgoglio di bandiera la cui difesa è affidata nella stragrande mag-

gioranza a ragazzi del luogo, ai « nativi » che puri hanno ancora il sangue e la mente, non contaminati dalle seducenti offerte delle società metropolitane, dal miraggio dell'oro.

Con una compattezza non priva di significato le diciotto della B si presentano al punto di partenza per il loro Campionato. S'era tanto detto e vociferato che la «B» era troppo onerosa, troppi sacrifici d'indole economica richiedeva alle società che la componevano, che si temeva da un momento all'altro il « fallimento » dichiarato di qualche società; si pensava alle probabilità di rinuncia di questa o di quell'associazione al mastodontico torneo di 34 domeniche; si riteneva inevitabile uno sconvolgimento del sistema di campionato e di suddivisione delle categorie.

Potrà verificarsi forse, in avvenire, un nuovo ordinamento inteso più a motivi prudenziali che altro. Sta di fatto che all'appello per la nuova stagione rispondono « presente », ora, tutte le diciotto che avevano titolo alla partecipazione al Campionato della serie B sfatando ogni voce.

Non è questa una affermazione di volontà, una dimostrazione di energia, di solide capacità, di maturità raggiunta? E poichè lo sport, in ogni campo, per affermarsi, ha bisogno di consenso di folle e di ausilio di dirigenti capaci, segno è che lo sport continua ad imperare nelle piccole come nelle grandi località, segno è che la popolazione guarda ai ludi atletici, alle competizioni gagliarde, con proficuo interesse, con valido e pratico sostegno.

Dimostrazione, questa, di forza, di volontà, di amore alla vita sana e animata.

Diciotto squadre: 5 lombarde (Levano, Cremonese, Comense, Vigevanesi, Atalanta), 5 venete (Padova, Monfalconese, Serenissima, Verona, Udinese), 2 toscane (Livorno e Pistoiese), 1 piemontese (Novara), 1 emiliana (Parma), 1 ligure (Spezia), 1 pugliese (Lecce), 1 siciliana (Palermo), 1 sarda (Cagliari).

Il motivo nuovo della competizione è dato dalla partecipazione del Cagliari. La politica seguita dal Regime nello sport ha dato già frutti superbi ma altri ne sta dando.

Il lavoro d'espansione, che è l'unico che prelude alla creazione di campioni, dopo aver apportato tangibili vantaggi al Lazio e alla Campania dapprima; alle Puglie e alla Sicilia in un secondo tempo, coinvolge ora la Sardegna.

Quale miglior attestato dell'indirizzo dato allo sport dalle Gerarchie fasciste? Chi avrebbe pensato qualche anno addietro ad un Cagliari nella Divisione Nazionale del Campionato di calcio? Solamente chi aveva fede nella valorizzazione in tutti i campi di tutte le energie e di tutte le possibilità della Nazione.

Il Cagliari, nuovo venuto nella grande famiglia, rappresenta la generosa e forte gente di Sardegna. Il suo esordio sarà difficile, ma il primo passo è sempre il più difficile. Anche l'ascesa del Napoli, del Bari, della Roma, del Lazio e del Palermo è stata negli anni passati caratterizzata da delusioni e cadute ma il combattente che ha fede non può non arrivare: ed oggi Napoli, Bari, Roma, Lazio, Palermo costituiscono la falange centro-meridionale che nei piani superiori dell'immenso stabile calcistico italiano occupano un posto di primissimo ordine degno dell'importanza e della grandezza delle città che rappresentano.

Altre due sono le squadre salite questo anno dalla prima Divisione alla serie B: Comense e Vigevanesi.

La compagine lariana non è nuova ai fasti della maggiore categoria: essa rappresenta una città che ha delle magnifiche tradizioni sportive, e non solo di calcio. Viene da una successione di vittorie conseguite lo scorso anno senza l'ombra di una sconfitta. Quale miglior passaporto per le maggiori fatiche?

La Vigevanese è la linfa nuova: la

giovane società lombarda è l'unica, col Cagliari, che non ha mai giocato in precedenza nella maggiore Divisione. Sorretto da dirigenti pieni di passione e da un pubblico entusiasta, l'undici di Vigevano rappresenta anche la più piccola, la meno abituata delle città aventi squadre proprie nel Campionato maggiore. Con forze relativamente modeste la Vigevanese è pervenuta ad occupare un posto tra le « più forti »: il merito è più rimarchevole e l'ascesa di questa squadra riafferma le inestinguibili risorse della Lombardia, la regione più sportiva d'Italia. Il comportamento dei Giovani Calciatori Vigevanesi nell'imminente campionato merita di esser seguito con tutta la simpatia e con la massima benevolenza.

Legnano e Livorno sono scese dall'...Olimpo a confondersi con le consorelle di rinalzo. Eliminate dalla serie A dopo un'ardua lotta col Casale, lilla ed amaranto si apprestano a difendere una nobiltà di antica data. Il Legnano è un po' abituato, oramai, a questi su e giù da una categoria all'altra, mentre il Livorno ha lasciato la categoria massima dopo molti anni di ininterrotta permanenza. I lilla sembrano indeboliti dallo scorso anno avendo ceduto qualche ottimo elemento; gli amaranto danno l'impressione di aver conservato l'antica efficienza: l'una e l'altra delle due società si preoccupano pertanto di allevare nuovi giocatori, di creare nuovi campioni che rinforzino, un giorno, le file dissanguate dalle rapaci e dorate mani dei predoni delle grandi città.

Le altre 13 squadre erano nella « B » anche l'anno scorso. Fra tutte Palermo e Livorno si presentano, a nostro parere, con la maggiore possibilità di affermazione finale.

Terzo classificato nella serie B dell'anno scorso il Palermo, proveniente dalla serie A il Livorno, ambedue fruiscono di quell'esperienza e di quella omogeneità derivate da inalterata formazione dei ranghi. Il Padova, quarto classificato nel passato campionato della « B », e il Legnano, come è già stato detto, sol oalquanto indeboliti dalla stagione scorsa.

A patavini e legnanesi ed al Cagliari — che ha integrato forze locali con alcune d'importazione — i ruoli degli outsiders. Fanno ressa per i primi posti, poi, Novara, del cui riordinamento si sono occupate le autorità politiche cittadine, l'Atalanta e la Comense.

GLI ARGONAUTI DEL "FOOTBALL",

Le partecipanti al Campionato di Divisione Nazionale serie B sono obbligate ad una serie di spostamenti ben più gravosi di quelli cui dovranno sottoporsi le squadre della serie A. La differenza sensibile tra i due quadri di viaggi è data dalla duplice traversata marittima Napoli-Palermo e Civitavecchia-Terranova cui devono sottostare Cremonese, Vigevanesi, Legnano, Parma, Padova, Spezia, Lecce, Pistoiese, Atalanta, Verona, Livorno, Udinese, Monfalconese, Novara, Serenissima e Comense.

La Napoli-Palermo non è una novità; e poi essa ha di buono che può esser evitata da chi preferisce la ferrovia e, d'altra parte, finita la traversata, la squadra si trova senz'altro sul posto.

Per andare in Sardegna è altra cosa. Non c'è via di scampo: occorre attraversare il « fosso » o rinunciare al viaggio. Ma v'è di più. Giunti a Terranova da Civitavecchia, dopo una diecina di ore di mare, fa d'uopo sorbirsene altre sei o sette per giungere a Cagliari.

Giammai un viaggio più difficoltoso si è presentato alle squadre partecipanti a un Campionato. Chi va ad incontrare l'undici sardo sul suo campo deve star via da casa non meno di quattro giorni, o anche cinque. I giocatori del Cagliari, poi, dovranno farne del ballare sui piroscafi, anche se è stata cura dell'autorità federale di alternare nella composizione del calendario tre o quattro giornate di partite casalinghe ad altrettante... continentali.

Quanto pare gli inizi della stagione non hanno trovato acque limpide su tutto il fronte della Divisione Nazionale. A parte la sconfitta jugentina peraltro degna di attenuanti, a Vienna, v'è la Lazio che ha ragione di lamentarsi. Prima uscita: pareggio 3 a 3 col Livorno, squadra di serie B, e fischi del pubblico; seconda uscita: insuccesso a Berna e critiche all'efficacia del gioco laziale.

Il match col Livorno non avrebbe nulla di grave in sé, in fondo in fondo, se esso non avesse rivelato che la folla romana non ha gradito la rivoluzione apportata nei ranghi dell'undici. Strano: dopo aver trepidato nella speranza che infusione di altro sangue italo-argentino (quello dei fratelli Evaristo) apportasse nuova linfa al vigore della Roma (e con gli Evaristo a quattro sarebbero giunti a Sud americani nella squadra giallo-rossa) il pubblico quirite ha manifestato il suo malcontento verso una squadra per quattro quinti formata di rimpatriati.

Allora si fa questione di numero. Tuttavia, ammesso il principio, la questione del numero non avrebbe ragione d'esistere. Oppure è lo sfogo di malcontenti, di poche simpatie verso la Lazio, che ha spinto la folla ad accoglienze ostili? O forse l'essagerata « montatura » della squadra aveva provocato un'attesa tale da giustificare la delusione, o aveva causato la reazione preconcetta dei vindici dell'allevamento casalingo, contrari all'acquisto a tutti i costi di campioni bell'e fatti a detrimento della creazione dei nuovi?

Forse forse, non sono troppo soddisfatti, almeno per ora, gli stessi dirigenti laziali della loro trovata. La trovata del Brasiliano...

La pecorella smarrita ritorna dopo due anni all'ovile. Per un curioso caso chi ritorna all'ovile, veramente, non è proprio la pecorella, ma il pastore, il Pastore con la « p » maiuscola. Lasciato il Milan per la Lazio nel 1929; il padovano abbandona nel 1931 la Lazio per il Milan, Instabile anche in questo, come fama d'instabilità si è formata nel suo rendimento di giuoco, nelle conquiste dei goals avversari e delle fortificazioni più munite, irresistibile nei tiri a rete quand'è in vena, estroso e bizzarro, disperazione di tifosi e di tifose, ammirato e temuto e conteso, e criticato.

Ritorno all'ovile del « bel Pastore », giocatore di spiccata personalità, che potrebbe, se volesse, imporsi tra i migliori se s'impegnasse sempre, adorato sarebbe dai supporters se non soffrisse le lune. Disperazione delle difese avversarie o dei compagni propri, sorprendente, originale, inqualificabile, eppure positivo sempre.

Questo è Pastore. Il suo ritorno tra i rossoneri promette grandi cose ai troppo delusi milanesisti. Il viaggio svedese è stato proficuo: il sole della mezzanotte — l'ora preferita dall'arguto centro avanti — ne ha riscaldato la volontà, risvegliato le attitudini al giuoco.

Vediamo un po' quanti sono gli americani del Campionato di football. Monti, Maglio, Orsi, Cesarini (Juventus), Libonatti, Guidicelli (Torino) Scaroni, De Maria (Ambrosiana), Fedullo, Sansone (Bologna), Pratto, Giglio, Orlandini, Stabile, Esposito (Genova), Chini, Lombardo (Roma), Volante (Napoli), Del Debbio, Fantoni I, Fantoni II, Serafini, Castelli, De Maria, Ratto, Tedesco, Righetti (Lazio), Ferraris (Palermo), Sernagiotto e Castellucci (?), Petrone e Laino (Fiorentina). Trentadue in tutto.

Una bella cifra, corrispondente a... tre squadre meno un portiere. Molti di questi giocatori sono ammogliati. Caratteristico è il caso dell'Ambrosiana che ha solamente due elementi sposati e sono proprio Scaroni e De Maria i due soli sud-americani di casa nero-azzurra. Nell'elenco susposto sono rappresentate tutte le squadre delle grandi città meno una: il Milan. Questi conserva la caratteristica di squadra formata in casa: il *trait-d'union* tra le metropolitane e le provinciali che delle une e delle altre ha le qualità e i difetti.

Si è creata una colonia di rimpatriati vera e propria anche se i Sud-americani sono sparsi in diverse città. In genere sono ragazzi simpatici, di carattere amabile e gioviale, che hanno imparato a vivere viaggiando per molti luoghi, che hanno saputo accattivarsi subito le simpatie. In quanto al successo sportivo di talune reimportazioni, ne riparleremo a tempo debito. Qualcuno dei nuovi, si dice, è ormai vecchio; taluno non potrà adattarsi alle esigenze del giuoco italiano. Vedremo, vedremo.



Ferma alle storne: un « setter ».

IL CANE DA CACCIA

Compagno del bosco, del padule, del monte, il cane da caccia vive, si può dire, in perfetta comunione di spirito con il cacciatore. Comunione che non cessa col finire della battuta alla selvaggina, quando l'uomo, depresso il fucile e il carniere, riprende le abitudini normali mentre l'ausiliare a quattro zampe si abbandona ad un meritato riposo. Lontano dalla forra o dalla stoppia, dal giuncheto dell'acquitrino o dalla pietraia dell'alpe, cane e padrone continuano a sentirsi avvicinati da un comune istinto, e riescono a stabilire fra di loro un legame di profonda, reciproca comprensione che non muta nelle diverse condizioni d'ambiente. Per troppe ore, sul terreno di caccia, l'uomo si è affaticato a studiare e a penetrare la complessa psicologia canina. Troppe volte la condotta ammirevole del cane, specie con la odierna scarsità di selvatici, lo ha compensato del risultato infruttuoso di una scorribanda. Quel che v'è di più nobile nella caccia, la passione, ha

Buono, veloce e intelligente: il cane da caccia è una bestia esemplare. Non dà mai noia a nessuno, salvo ai selvatici. Perciò Nino Broglio, oltre a descrivere le varie razze, le loro origini e le loro doti, lusinga chiaramente i meriti e le virtù del mansueti animale.

tenuto uniti il cane e l'uomo sino a trasmettere all'uno il brivido dell'altro, sino a far vibrare all'unisono i loro nervi.

Tutto ciò può far sorridere ironicamente il profano, il quale ignori di quante doti d'intelligenza e d'intuizione sia provvisto il cane da caccia, e di quanti mezzi esso disponga per rendersi prezioso all'occhio di chi lo sappia capire. Nella solitudine delle lunghe giornate passate all'aperto, il cane diventa qualcosa di più di un semplice strumento atto ad individuare la preda nascosta; qualche cosa di più d'un'umile bestiola che ci ripaga coi suoi servizi

e col suo affetto devoto del piatto di zuppa che le abbiamo offerto (assieme a... qualche staffilata nei momenti di impazienza). Diviene l'amico, il confidente a cui l'uomo non si vergogna di parlare durante le brevi soste, e a cui chiede l'approvazione d'uno scodinzolio dopo un colpo riuscito, il conforto d'uno sguardo d'incoraggiamento dopo un'inutile fatica. Più tardi, al ritorno a casa, il cacciatore riconsolerà il cane con occhi anche più benigni, e darà libero gioco alla fantasia nell'esaltarne la bravura. Ne scorderà i falli, le deficienze, arriverà ad attribuirgli prodezze alle quali finirà per credere egli stesso. E in questo, non dovremo scorgere un... riflesso del sole tarasconese, che riempiva di miraggi le pupille dei massacratori di berretti. Bensi una manifestazione larvata di gratitudine verso chi divide sacrifici e rinunze senza mai protestare e procura le massime compiacenze senza mai nulla chiedere.

Soggetto ai nostri capricci, alle no-

stre ire molte volte ingiuste, rassegnato a buscarsi le pedate dal padrone padellaro che ha mancato il selvatico e incolpa dell'insuccesso il suo silenzioso seguace, il cane ci avrà sempre dato maggiori utili assai più di quante ricompense non abbia ricevuto da noi. Potrebbero dirlo tutti gli appassionati in genere, e massime i cacciatori avvezzi a partire all'alba e a camminare fino al tramonto in un isolamento assoluto; quelli che hanno addestrati loro stessi i cani, senza risparmiare le punizioni ma senza negare una rude carezza quando n'era il caso. E, ancor meglio, avrebbero potuto confermarlo i cacciatori di mestiere del buon tempo antico, pei quali la starna o la lepre uccise in virtù del cane rappresentavano il pane per l'indomani.

Il profano commenterà che si tratta di romantiche. E può darsi. Il cacciatore, per sua natura, non è agnostico nè eclettico nella concezione della vita. Ne giudica le manifestazioni solo in rapporto all'attività cinegetica, ha in certo modo circoscritto la sua visione universale entro un'orbita dai confini delimitati, dove il fenomeno caccia acquista significato totalitario. Ma in fondo al romanticismo ed alla forma inferiore della romanticità, v'è sempre una particola di poesia. Particola che anche in tempi di razionalismo costruttivo ha la forza di un lievito animatore.



Uno spinone in ferma.



Un tipico esemplare di bracco

A differenza del comune cane domestico, che non partecipa alla nostra vita se non per circostanze esteriori, il cane da caccia ha funzioni essenzialmente rappresentative per il discepolo di Sant'Uberto. Basti pensare che non solo il cinofilo puro, ma buona parte dei cacciatori — e non si dimentichi che per essi l'arte venatoria è base delle più grandi gioie — concepisce la caccia attraverso il cane.

In realtà, fatiche e disagi d'ogni genere son largamente compensati dal piacere di assistere ad una classica ferma, ad una sapiente « guidata », ad un corretto riporto. Chi le ha provate, non

scorderà mai le emozioni che si son successe nell'animo con fasi sempre più salienti, nel seguire l'agile cerca, le « gattonate », le « filate » traverso le felci e i bronchi del colle o sull'erba della marcata, i prodigi d'astuzia che il cane ha compiuto per irretire la selvaggina, culminati da un arresto subitaneo — magari di rovescio — in piena corsa. Che poi il selvatico, quando si leva, resti centrato dalla scarica di piombo, importa, sì, ma in maniera secondaria. Quel che conta, è che il cane abbia subito avvertito l'emanazione della preda, che non abbia fatto frullare il selvatico prima del tempo, che si sia reso conto delle particolari necessità di comportamento da esso richieste. Che abbia insomma svolto uno stile di lavoro impeccabile, o, quanto meno, soddisfacente.

Ed è una lotta d'istinti primitivi, sopravvissuti ai secoli, quella che ha luogo tra il cane, nel quale muscoli e nervi fremono come corde disperatamente tese, e la selvaggina, che pone in atto ogni sua risorsa per sottrarsi all'insidia. Una lotta di cui il cacciatore può decidere solo in parte le sorti, e che si inquadra in modo superbo nella visione del paesaggio, arricchita di fascino dalla vicenda mutevole dell'ora.

L'importanza che il cane ha pel cacciatore, è dimostrata se non altro dalla cura posta dall'appassionato nello

scegliere un soggetto dell'una piuttosto che dell'altra razza. Codesta scelta non dipende infatti da preferenze di carattere esteriore, dovute al caso o a ragioni secondarie, ma è determinata da peculiari esigenze dell'individuo, rispondenti a disposizioni e tendenze fisiche ma soprattutto morali. Vediamo così che per un cacciatore qualsiasi, preso dalla massa, non sarà indifferente dedicarsi allo svago prediletto servendosi d'un bracco, o, ad esempio, d'un pointer. Chè se il bracco — col suo lavoro lento ma sicuro, con la prudenza accompagnata da un'acutezza d'olfatto che permette agli esemplari di questa razza di battere uno spazio relativamente limitato di terreno ma di non trascurare nessuna traccia di selvaggina — lo soddisfa e più ancora lo entusiasma, l'irruenza del pointer, che batte i campi a larghe folate e tresca lontano dal cacciatore, potrà stupirlo in modo favorevole dal punto di vista estetico, ma non lo appagherà certamente dal punto di vista pratico. Si aggiunga poi che per lo stesso cacciatore — avvezzo, poniamo, a cacciare beccacce nei boschi fitti ed intricati — il bracco, se bene allenato e di temperamento generoso e non linfatico, riuscirà utilissimo, mentre il pointer, col suo lavoro veloce e a distanza, riuscirà pressochè inservibile. E' vero che anche il pointer, sottoposto ad una dura disci-

plina, si riduce e sa adattarsi alle condizioni del terreno rallentando l'andatura e muovendosi con circospezione; ma in questo caso avrà smarrito le attribuzioni principali della razza e non svolgerà più il suo tipico stile.

Anche a proposito della formazione del cacciatore, essenziale è l'importanza del cane. Digiuno della scienza venatoria, che non s'impara sui libri, il neofita trova il migliore dei maestri nel cane saggio e maturo, che lo erudisce con una serie di esperienze vive e lo inizia poco per volta alle astuzie della selvaggina, gl'insegna la calma reggendo salda la ferma, lo guida pei campi come un precettore potrebbe guidare il discepolo. Accade non di rado anche al cacciatore veterano di lasciare alle spalle il branco di starme, il beccacino, il fagiano, per aver richiamato il cane che insisteva a dirigersi verso un punto già battuto dianzi, verso una zona che sembra inadatta. E l'abitudine contratta fin da giovani di tenere in massimo calcolo l'istinto del cane, ci farà forse perdere qualche mezz'ora o qualche ora di tempo ogni stagione, ma ci frutterà in compenso qualche capo di selvaggina che le nostre facoltà di percezione non ci avrebbero permesso di avvertire.

Difficile sarebbe risalire alle origini del cane da caccia. Perfezionatosi e svi-



Un bell'esemplare di « pointer »

luppato attraverso processi selettivi ed evolutivi che hanno avuto luogo col succedersi delle generazioni, il cane è giunto a noi con un ricco bagaglio di doti ataviche. Nostro compito è quello di saperli opportunamente valere di codeste doti, di disciplinarle, di portarle al più alto rendimento possibile. Ma quando si pensi che ogni razza è contraddistinta da caratteristiche particolari, inconfondibili, le quali si trasmettono di soggetto in soggetto per sola virtù del sangue, non si può non convenire che il lavoro di preparazione è stato meraviglioso.

Non deve dunque stupire il fatto che uomini di sicuro valore abbiano dedicato l'intera esistenza alla creazione o alla rigenerazione di una razza. Le figure dei grandi allevatori non mancano, se guardiamo al passato, e ognuna di esse occupa ed occuperà sempre un posto degno nella storia della cinofilia e servirà d'esempio a tutti coloro che tenteranno qualcosa per il cane da caccia.

Fra le molte, basti ricordare quella di Ferdinando Delor, maestro di autorità indiscussa, che consacrò tutta la propria vita alla rinascita del bracco italiano.

Ma la cinofilia è una scienza ardua, e richiede da parte dei suoi seguaci una somma di conoscenze innumerevoli, sottratte da spirito di sacrificio e da qualità di pazienza e di discernimento. Allevatori non ci si improvvisa: non si diventa se non dopo un lungo tirocinio. Lo hanno provato le dolorose esperienze dell'ultimo quarto di secolo, che ha visto degenerare le nostre migliori razze, crescere e diffondersi la mania degli incroci. Per arrivare al paradosso, si può dire che ancor oggi ogni cacciatore si erige a cinofilo e adotta nell'accoppiamento dei cani criteri sconosciuti, senza preoccuparsi di quello che saranno le future discendenze. Unisce ad esempio il proprio spinone alla setterina dell'amico, solo perchè entrambi i soggetti possiedono ottime qualità venatorie e, secondo lui, i figli di tanti campioni non potranno essere che bravi... Vedremo invece che della cucciolata non più di uno o due esemplari saranno praticamente atti alla caccia, e in ogni caso non potranno mai presentare doti estetiche e classicismo di stile, nè servire in modo proficuo alla riproduzione.

Molto si è discusso, a proposito di classicismo, nell'ambiente venatorio. Si è detto che al cacciatore occorre soprattutto un cane utile e che poco importa se esso fermi secondo le buone regole e incroci il terreno secondo i canoni prescritti dalla cinofilia, quando d'altro canto si dimostri cane da carriere. Uno è il soggetto da prove, uno è il soggetto da caccia: si guardino i contadini che riescono ad ottenere risultati notevoli anche dal cagnolo da pagliaio... Tutto ciò è in parte vero. Ma non bisogna dimenticare che il piacere della caccia non consiste soltanto nell'impinguare il carniere, e che se su un cane di razza pura si possono riporre speranze quasi certe di riuscita, codeste speranze diventano assai problematiche allorché si debban fondare su un bastardo.

La diminuzione della selvaggina e le mutate condizioni dei campi, hanno spinto in questi ultimi anni i cacciatori a pretendere dal cane maggior rapidità nel lavoro, migliori doti complessive. Ed anche questo è stato un coefficiente alla degenerazione delle razze. Credendo di far bene, si è voluto ad esempio alleggerire il braccio e lo si è guastato. Nè a questo danno gravissimo la cinofilia è riuscita fino ad oggi a rimediare. Ma le dure lezioni son valse a qualcosa, e da qualche tempo vi è anche in questo campo un risveglio significativo. Prove sul terreno ed esposizioni, ci dàn modo di constatare che gli allevatori si dedicano con intendimenti seri alla ricostruzione delle razze. E se talvolta le eterne polemiche fra braccofili e fautori dei cani inglesi fanno pensare che le opere non corrispondano ai fatti e che la teoria abbia il sopravvento sulla pratica, v'è da credere che non tutte le discussioni debbano rimanere allo stato di questioni bizantine.

Abbiamo accennato al dissidio esistente fra gli appassionati delle razze continentali e i sostenitori delle razze venute d'Inghilterra ma ormai ambientatesi nelle nostre terre. Famose resteranno le dispute, che si possono paragonare a quelle sorte molti anni addietro proposito dei fucili con canne d'acciaio o di damasco. Come sempre, in queste dispute si è caduti nell'assolutismo, e per esaltare il *setter* o il *pointer*



Il « koker », l'irrequieto compagno del cacciatore

ter si son demoliti il bracco e lo spinnone fino a negar loro le più elementari qualità venatorie, o viceversa. Ogni razza, invece — per non dire ogni cane — ha i suoi meriti, e fra i cacciatori vi sarà sempre chi preferirà l'una piuttosto che l'altra. Così sarà vano offrire un cane da ferma al cacciatore che ama le battute alla lepre col cane da seguito, poichè esso non cedrebbe il suo segugio per tutti i *pointers* o i bracchi dell'universo. Come sarà inutile voler convincere l'entusiasta del koker che il suo cane non val nulla, semplicemente perchè soggetti di questa razza non fermano, ma indicano la vicinanza della selvaggina con un furioso dimenar di coda, preparandosi a farla alzare con una specie di abbaio. E non verranno mai a mancare i fautori del bracco tedesco o del grifone, nè i paladini del bracco-pointer, il quale, più che un incrocio, si deve considerare un soggetto intermedio fra le due razze.

Dalla grande divisione fra cani da penna e cani da lepre e da volpe, si scende, fra i primi, alle due categorie dei cani che fermano e di quelli che non fermano; fra i secondi, ai due gruppi dei cani che inseguono (a vista o con l'olfatto) e dei cani da tana. E le famiglie sono ben composte: dal *pointer* e dal *pointer* leggero s'arriva, tra i fermatori, ai vari tipi dei *setter* — Inglese, Laverak, Gordon, Irlandese — al grifone, ai diversi *Epagneuls*, allo

spinnone italiano e al tedesco, ai diversi bracchi: l'italiano, pesante e leggero, il tedesco, lo spagnuolo, il belga, i francesi Saint Germain, Dupuy, Borbone. Fra i cani che non fermano, troviamo la numerosa rappresentanza degli *Spaniels*, col Koker scozzese e il Koker nero, piccoli irrequieti compagni del cacciatore, usati con successo alla beccaccia e al fagiano per la loro abilità nell'incalzare il selvatico e la loro resistenza; col *blak-field*, il *clumber*, il *sussex*, lo *spaniel* di Norfolk, l'*English water spaniel*, l'*Irish water spaniel*. Fra i cani che inseguono con l'olfatto abbiamo i diversi segugi (l'italiano, il Brequet, il Gascon, il Poitevin, ecc.); fra quelli che inseguono a vista, i levrieri; fra i cani da tana, i bassotti, i fox-terrier. Gli inglesi, che nella caccia e nella cinofilia ci furon maestri, adottarono pure un cane esclusivamente adibito al riporto della selvaggina uccisa, per supplire alla deficienza di questa dote nei *setters* e nei *pointers*; e si ebbe in tal modo il *retrievers*, in tre diverse specie: il negro, il marrone, il Norfolk.

I tipi di cani non scarseggiano, dunque, e ve n'è per ogni genere di caccia e per tutti i gusti del cacciatore: dall'esemplare d'illustre genealogia, all'oscuro compagno del cacciatore proletario. E ciascuno sarà fonte di soddisfazioni e di compiacenze non facili a dirsi, e contribuirà a mantenere viva fra gli uomini la passione venatoria.

NINO BROGLIO



Le due squadre genovesi fotografate a Monaco durante le partite di andata per l'incontro Liguria-Monaco. Da sinistra: Marasso, ing. Ravano, Garrè e Ottone; in ginocchio: Beretta, Pagano, Pesce, A. Dellacasa.

Uno sport veramente popolare: il gioco delle bocce

Da quando il giuoco delle bocce — questo sport tipicamente popolare — è stato inquadrato fra le attività ricreative dell'Opera Nazionale Dopolavoro, or son due anni dalla data della Carta dello Sport, la Liguria ha il vanto di mantenere un primato indiscusso in questo genere di organizzazione sportiva. Primato che le spetta non tanto per lo sviluppo dell'attività regionale che può essere pari a quello del Piemonte, quanto per l'importanza delle sue manifestazioni e segnatamente per quell'attività che ogni anno i suoi migliori campioni svolgono in campo internazionale.

Non sempre questa attività è troppo conosciuta, poichè in generale è solo la stampa locale che ne parla. Comunque, l'eco delle affermazioni dei campioni liguri nei grandi Concorsi Internazionali di Oltre Alpe, si propaga sempre in tutte le regioni dove lo sport bocciolo è più in auge. E' così che ovunque viene riconosciuto alla Liguria quel primato in fatto di organizzazione che meritamente le spetta e che ha potuto conqui-

stare per opera altamente meritoria di un vero animatore, il cav. ing. Paolo Ravano, il quale, dopo aver conquistato i più ambiti allori nel campo dello sport attivo, si trova da due anni a capo dell'organizzazione bocciolo ligure.

Lo sport bocciolo italiano, che fino a qualche anno addietro era considerato soltanto uno svago della massa, ha nel pioniere genovese un grande valorista. Non tutti sanno che l'ing. Ravano è uno dei più tenaci assertori dell'unificazione nazionale del regolamento tecnico, unificazione che pur non essendo ancora raggiunta è già a buon punto. La Liguria, intanto, si è messa sulla buona strada, promuovendo un regolamento-tipo che assimila molte caratteristiche di quello internazionale. Questo regolamento ha riscosso la piena approvazione delle Superiori Gerarchie dell'O.N.B. e non crediamo sia lontano il giorno in cui sarà adottato in tutte le altre regioni.

L'argomento del regolamento tecnico è importante più di quanto si potreb-

be pensare, e anche per la sua risonanza in campo internazionale, meriterebbe un capitolo a parte. Ma per ora ci limitiamo a parlare delle manifestazioni internazionali svoltesi in Liguria e di quelle cui hanno partecipato i campioni della Superba. Accenniamo anzitutto al secondo Concorso Internazionale di Genova che anche quest'anno, organizzato dalla Delegazione Ligure della F.I.P.B., ha ottenuto un magnifico successo. Tutti i migliori giocatori della Liguria, altri del Piemonte e della Toscana (la cosa potrà meravigliare, ma è la prima volta, infatti, che la Toscana partecipa ad una manifestazione nazionale bocciolo) sono scesi sui campi del G. S. Nafta, unitamente ai più reputati giocatori di Nizza Marittima, quali Canessa, Viotti, Lambert, Noat, ecc. La gara ha visto un duello serrato fra liguri e piemontesi e si è risolto con la vittoria della coppia Praglia-Gamborini dell'A. B. Bolzanetese.

E' dell'incontro Liguria-Monaco che vogliamo parlare più a lungo, perchè questa gara, come il Concorso Internazionale, ha suscitato grande interesse fra gli sportivi liguri ed è destinata ad avere un carattere continuativo. Da due anni consecutivi questo incontro vede il suo regolare svolgimento con partite di andata e ritorno. L'organizzazione di tale manifestazione è stata concretata nel 1930 fra i dirigenti della Delegazione Ligure della F.I.G.B. e del Club Bouliste Monegasque. Il match consiste in quattro partite da disputarsi fra due squadre di quattro giocatori per ogni rappresentativa.

Il primo incontro vedeva una netta vittoria della Liguria su Monaco sia negli incontri disputati sui campi monegaschi e sia nelle partite giocate a Genova. Le squadre liguri, delle quali facevano parte i seguenti giocatori: Ferro, Cogorno, Marasso, Cevasco, Ottone, Torazza, Garrè, Traverso, Cipollina e Saccarello, totalizzavano infatti, nel complesso delle otto partite, 165 punti, contro 88 di quelle avversarie, con otto vittorie e due sconfitte.

La seconda edizione del match Liguria-Monaco si iniziava il 22 marzo sui campi di Fontvieille a Monaco con la disputa delle partite di andata. I liguri, che nel precedente incontro avevano dimostrato una netta supremazia nel tiro, uscivano sconfitti con 68 punti all'attivo e 71 al passivo. Le squadre monegasche avevano notevolmente migliorata la loro inquadatura con elementi di valore ed il loro primo successo è venuto ad aumentare l'interesse della com-



I giocatori delle rappresentative monegasche. Da sinistra: Merlo, Casera, Magliano e Treglia; in ginocchio: Sacchetti, Locateli e Rezia.

petizione. Ma nelle partite di ritorno, giocate a Genova il 26 aprile, i campioni della Superba, capitanati dai due giovani quanto valorosi bocciatori Ferro e Boccardo, riscattavano in pieno la sconfitta di Monaco, vincendo nettamente tutt'e quattro le partite. Il forte punteggio segnato portò così la Liguria prima nella classifica generale con punti 149 (6 vittorie, 2 sconfitte), mentre il Principato di Monaco rimase con punti 107 (2 vittorie, quattro sconfitte).

La classifica per squadre del secondo incontro è risultata la seguente:

1. Genova mista (Ferro, Ottone, Marasso, Garré), 3 v., 1 s., punti segnati 77;

2. C. Colombo (Boccardo, Pagano, Dellacasa A., Beretta), 3 v., 1 s., punti segnati 63.

3. Monaco (Merlo, Magliano, Casera, Treglia) p. 62;

4. Monaco (Raimond, Locatelli, Rezia, Sacchetti) p. 45.

Il bilancio dei primi due incontri Liguria-Monaco volge dunque a favore dei campioni liguri, che ancora una volta hanno dimostrato il loro valore e la loro classe. Valore e classe confermati recentemente nel grandioso e tradizionale Concorso Internazionale di Nizza Marittima, al quale partecipavano due squadre liguri. Quella capitanata dall'ing. Ravano e completata da Cipollina, Della Casa e Ottone, dopo una prova brillante, è stata eliminata nei quarti di finale, mentre la rappresentativa della S. G. Andrea Doria

di Genova (Ferro, Bricchetto, Marasso, Cogorno) doveva sostenere un ruolo di primo piano. Essa è stata messa a confronto delle più forti squadre designate dal sorteggio fra le 250 partecipanti, e in virtù della meravigliosa prova fornita dai suoi giocatori, si portava sino sulla soglia del più grande trionfo bocciofilo internazionale, venendo sconfitta solo nelle semifinali da una squadra nizzarda. L'entusiasmo suscitato dai campioni genovesi fra l'immensa folla che nei giorni di Concorso gremiva la piazza Arson, è stato provocato dalle gesta veramente eccezionali dei Doriani, i quali dati perdenti fin dagli ottavi di finale, seppero con un gioco sorprendente vincere ancora tre partite 16-14, dopo essere stati in svantaggio per 5-6-7 a 14.

Nell'agosto scorso una squadra formata dall'ing. Ravano, Marasso, Ferro e Cogorno ha partecipato al difficile Concorso di Grenoble, che si svolge con bocce di ferro. Malgrado questa difficoltà tecnica i genovesi si sono onorevolmente affermati perdendo la quarta partita 14-15.

Questa attività internazionale, oltre ad avere una notevole importanza sportiva, ha pure un significato intimamente patriottico, in quanto la presenza dei campioni liguri nei Concorsi francesi è un mezzo efficace per la propaganda d'italianità.

Lo sport, anche nel campo bocciofilo, non viene a meno alle funzioni politiche cui sono assegnate.

EMILIO ISNALDI

La muscolatura della donna

I muscoli della donna, come anche quelli degli organismi maschili detti « nervosi », sono di tipo lungo e resistente, cioè di buona qualità, pure quando sono poco coltivati. I competenti affermano che per conseguenza la donna non deve temere di diventare muscolosa per effetto dell'esercizio. I suoi muscoli non hanno alcuna tendenza a svilupparsi mostruosamente e a diventare nodosi come quelli di molti uomini; neanche se vengono sottoposti ad un lavoro intenso e continuo. Sono necessari molti anni di esercizio costante perchè nella donna la muscolatura divenga visibile; e ad ogni modo neppure le acrobate, le atlete, le danzatrici più robuste, che fino dall'infanzia si sottopongono ad un duro lavoro quotidiano, acquistano mai quelle masse muscolari enormemente grosse e salienti che rendono sempre bernoccolato il corpo degli uomini dediti ai medesimi esercizi.

La donna atleta rimane sempre leggermente grassa e paffuta a causa delle proprietà costituzionali del suo organismo femminile. Come in quasi tutte le altre donne, mentre il grasso si accumula agevolmente sotto la pelle.

Ciò che la donna deve, se mai, temere, non è dunque l'ingrossamento eccessivo, antiestetico dei muscoli; ma lo sviluppo esagerato del grasso. Ora, gli esercizi fisici sono opportunissimi per combattere la tendenza all'obesità così comune nell'organismo femminile. Nello stesso tempo un po' di ginnastica e di sport rinforza provvidamente i muscoli della donna che sono spesso deboli per proprietà congenite.

E non si creda che, sia senza importanza per la donna possedere muscoli validi. Sono assai frequenti nella donna le deviazioni della colonna vertebrale per deficienze muscolari verificatesi durante l'accrescimento dell'organismo; e gli abbassamenti dei visceri addominali, favoriti da scarsa resistenza dei muscoli della parete anteriore dell'addome.

Le statistiche, basate su migliaia di misurazioni, affermano che la forza muscolare della donna è, in media, di circa un terzo inferiore a quella dell'uomo nelle braccia; e pari soltanto alla metà di quella dell'uomo nel tronco e nelle gambe. Peraltro, se sono consigliabili alle donne gli esercizi fisici durante l'età giovanile, sarebbe contrario al buon senso impiegare metodi ginnastici e sportivi violenti per rendere più forte il loro organismo.

L'educazione sportiva della donna, a causa delle attitudini costituzionali dell'organismo femminile, deve mirare piuttosto agli esercizi di velocità e di abilità anziché di forza. I records atletici maschili e femminili non sono paragonabili, perchè la macchina muscolare della donna è assolutamente diversa da quella dell'uomo, concepita come macchina produttrice di forza.

Se si cerca, al contrario, di allenare il muscolo all'esercizio di abilità, di educare il senso muscolare e la coordinazione motrice, il muscolo della donna diviene una macchina di rendimento eccellente, spesso superiore a quella dell'uomo medio.

Dott. G. B.

LO SPORT

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE

ILLUSTRATA





giocatori delle rappresentative monegasche. Da sinistra: Merlo, Casera, Magliano e Treglia; in ginocchio: Sacchetti, Locateli e Rezia.

ione. Ma nelle partite di ritorno,ocate a Genova il 26 aprile, i cam della Superba, capitanati dai due ni quanto valorosi bocciautori Fer-Boccardo, riscattavano in pieno la fitta di Monaco, vincendo nettae tutt'e e quattro le partite. Il fonteggio segnato portò così la Li- prima nella classifica generale con 149 (6 vittorie, 2 sconfitte), men- Principato di Monaco rimase con 107 (2 vittorie, quattro sconfitte). classifica per squadre del secondo tro è risultata la seguente:

Genova mista (Ferro, Ottone, Ma- , Garré), 3 v., 1 s., punti segna-

C. Colombo (Boccardo, Pagano, casa A., Beretta), 3 v., 1 s., pun- gnati 63.

Monaco (Merlo, Magliano, Casera, ia) p. 62;

Monaco (Raimond, Locatelli, Re- sacchetti) p. 45.

bilancio dei primi due incontri Li- Monaco volge dunque a favore mpioni liguri, che ancora una volno dimostrato il loro valore e la classe. Valore e classe confermati emente nel grandioso e tradizio- Concorso Internazionale di Nizza tima, al quale partecipavano due re liguri. Quella capitanata dal- Ravano e completata da Cipolli- della Casa e Ottone, dopo una brillante, è stata eliminata nei di finale, mentre la rappresen- della S. G. Andrea Doria

La muscolatura della donna

I muscoli della donna, come anche quelli degli organismi maschili detti « nervosi », sono di tipo lungo e resistente, cioè di buona qualità, pure quando sono poco coltivati. I competenti affermano che per conseguenza la donna non deve temere di diventare muscolosa per effetto dell'esercizio. I suoi muscoli non hanno alcuna tendenza a svilupparsi mostruosamente e a diventare nodosi come quelli di molti uomini; neanche se vengono sottomessi ad un lavoro intenso e continuo. Sono necessari molti anni di esercizio costante perchè nella donna la muscolatura divenga visibile; e ad ogni modo neppure le acrobate, le atlete, le danzatrici più robuste, che fino dall'infanzia si sottopongono ad un duro lavoro quotidiano, acquistano mai quelle masse muscolari enormemente grosse e salienti che rendono sempre bernoccolato il corpo degli uomini de- diti ai medesimi esercizi.

La donna atleta rimane sempre legger- mente grassa e paffuta a causa delle pro- prietà costituzionali del suo organismo fem- minile. Come in quasi tutte le altre donne, mentre il grasso si accumula agevolmente sotto la pelle.

Ciò che la donna deve, se mai, temere, non è dunque l'ingrossamento eccessivo, antiestetico dei muscoli; ma lo sviluppo esa- gerato del grasso. Ora, gli esercizi fisici so- no opportunissimi per combattere la ten- denza all'obesità così comune nell'organi- smo femminile. Nello stesso tempo un po' di ginnastica e di sport rinforza provvida- mente i muscoli della donna che sono spes- so deboli per proprietà congenite.

E non si creda che, sia senza importanza per la donna possedere muscoli validi. Sono assai frequenti nella donna le deviazioni della colonna vertebrale per deficienze mus- colari verificatesi durante l'accrescimento dell'organismo; e gli abbassamenti dei vis- ceri addominali, favoriti da scarsa resisten- za dei muscoli della parete anteriore del- l'addome.

Le statistiche, basate su migliaia di mi- surazioni, affermano che la forza muscolare della donna è, in media, di circa un terzo inferiore a quella dell'uomo nelle braccia; e pari soltanto alla metà di quella dell'uomo nel tronco e nelle gambe. Peraltro, se sono consigliabili alle donne gli esercizi fisici du- rante l'età giovanile, sarebbe contrario al buon senso impiegare metodi ginnastici e sportivi violenti per rendere più forte il lo- ro organismo.

L'educazione sportiva della donna, a cau- sa delle attitudini costituzionali dell'organi- smo femminile, deve mirare piuttosto agli esercizi di velocità e di abilità anziché di forza. I records atletici maschili e femminili non sono paragonabili, perchè la macchina muscolare della donna è assolutamente di- versa da quella dell'uomo, concepita come macchina produttrice di forza.

Se si cerca, al contrario, di allenare il muscolo all'esercizio di abilità, di educare il senso muscolare e la coordinazione motri- ce, il muscolo della donna diviene una mac- china di rendimento eccellente, spesso su- periore a quella dell'uomo medio.

Dott. G. B.

EMILIO ISNALDI

LO SPORT

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE

ILLUSTRATA



OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

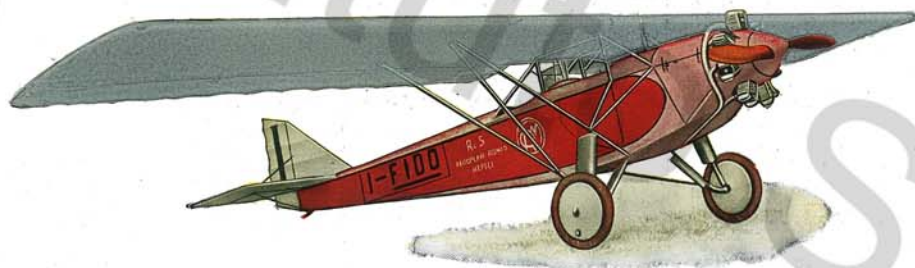
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

[CAPITALE SOCIALE 20.000.000 DI LIRE
(INTERAMENTE VERSATO)]

AEROPLANI ROMEO

Ufficio Commerciale

Via Veneto, 89 - ROMA



Monoplano da turismo Romeo 5 (RO. 5) biposto - tipo aperto

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Monoplano ad ali ripiegabili	Carico per mq.	35 kg.
Carrello oleo-elastico	Carico per cavallo	8 »
Biposto con doppio comando disinnestabile	Velocità massima	Km./o 175-180
Motore raffreddato ad aria, a stella,	Velocità minima	» 60-65
oppure con cilindri in linea	Velocità di crociera	» 150-155
85 HP.	Partenza in 7"	70 m.
Superficie portante	Atterramento	100 »
19 mq.	Raggio d'azione (ore 6,30)	1000 km.
Peso a vuoto	Plafond pratico	5000 m.
400 kg.	Coefficiente di sicurezza	7
Carico utile: equipaggio		
160 Kg.		
benzina e olio (50.)		
95 » 280 »		
bagagli		
25 »		
Peso totale		
680 »		

DIMENSIONI GENERALI

	ALI APERTE	ALI RIPIEGATE
Larghezza	11,220 m.	3,000 m.
Lunghezza	7,050 »	7,750 »
Altezza	2,090 »	2,090 »

LO SPORT FASCISTA

ABBONAMENTI ANNUI
Italia L. 50
Sostenitori » 200

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

FONDATA DA

LANDO FERRETTI

Direzione - Redazione - Amministrazione
MILANO - VIA S. ANTONIO 3
Telefoni: 82-045, 82-450

EDITORE L'ENTE AUTONOMO DELLA STAMPA

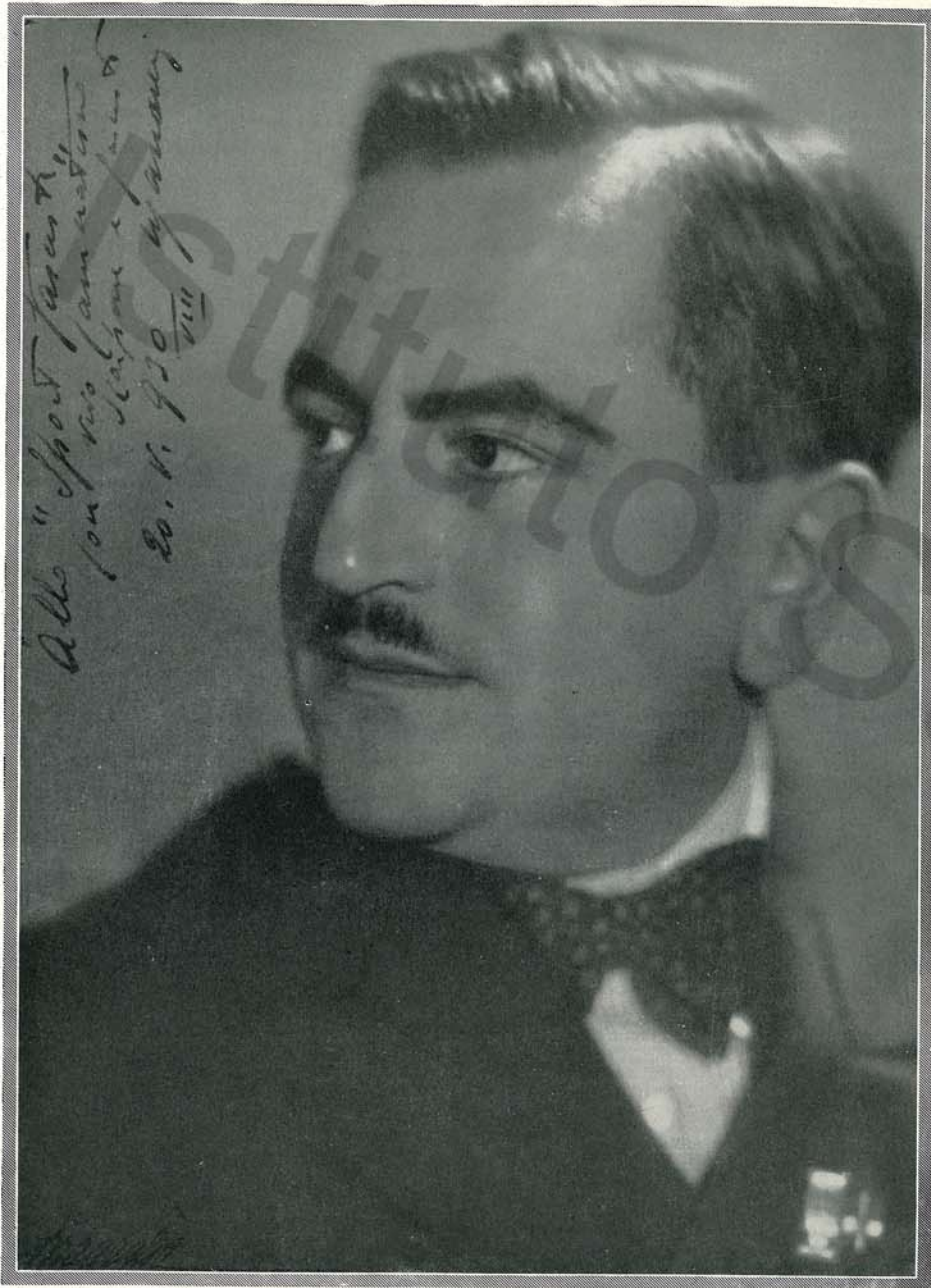
L'adunata di Bolzano

« L'essenza dello sport alpino non è l'ascensione d'una montagna, ma la lotta per superare le difficoltà ».

MUMMERY.

La recente adunata del Club Alpino nella città di Bolzano ha avuto l'effetto di scuotere la stampa italiana dalla sua annosa indifferenza verso tutto quanto è alpinismo. Fatta una o due eccezioni, i grandi giornali di Milano, di Roma, di Torino si occupano d'alpinismo soltanto quando c'è da pubblicare la notizia d'una sciagura. Oh, per questo, non lesinano lo spazio. Essi ci tengono a procurare il brivido ai loro milioni di lettori: la celebre incisione del Doré con la catastrofe della prima ascensione al Cervino è troppo « interessante » perchè non si ispiri ad essa la facile immaginativa dei cronisti. Viceversa passano sotto silenzio i fatti più cospicui dell'alpinismo, non curando di procurarsi le notizie che pur confermerebbero il valore degli Italiani su questo difficilissimo terreno di affermazione nazionale. Lo spazio, però, non gli manca per occuparsi largamente dei tornei estivi di tennis fra scapoli e mariti... in vacanza, o dello sbarco a Genova del solito bastimento carico di calciatori brasiliani o argentini improvvisamente scopertisi, come tocchi da una grazia del cielo, fierissimi e fidatissimi Italiani. Questa grande stampa si è infine accorta dell'esistenza dell'alpinismo, e ha fulmineamente scaraventato a Bolzano i suoi « inviati speciali » con l'avvertenza di essere abbondanti nella cronaca e nei commenti. Gli ordini sono stati eseguiti a puntino; qualcuno dei nostri distinti colleghi torinesi ha anche spinto il suo zelo, con scarso buon senso e un tantino di offesa alla verità, a ripetere l'immane ironia sulla facilità delle scalate dolomitiche rispetto a quelle delle Alpi Occidentali; ma queste sono quisquiglie, e c'è da ammettere che portando a conoscenza del pubblico i risultati del nuovo

governo del C.A.I. la stampa s'è fatta in buona parte perdonare l'assenteismo e l'indifferenza del passato. Dopo di che, a noi resterebbe ben poco da dire. Per la data d'uscita della Rivista arriviamo in ritardo sulle pubblicazioni che con tanta dovizia di commenti hanno messo in evidenza la rinascita dell'Ente giustamente affidato alla rara passione ed alla conosciuta competenza dell'on. Manaresi. Ma noi non siamo soltanto giornalisti comandati a fare un « servizio », oppure compilatori d'una pubblicazione che bene o male a seconda dei punti di vista (consensi calorosi da Oriente, coltellate nella schiena da Occidente) si va occupando dell'alpinismo: profondamente e appassionatamente sportivi ci piace studiare i fenomeni e i problemi che interessano lo sviluppo e il progresso d'ogni forma d'attività volta al potenziamento fisico e spirituale degli Italiani; e siccome nell'alpinismo abbiamo visto consistere la più completa forse, certo la più virile di queste forme educative, ci siamo dati a farne propaganda qui e altrove, coi mezzi di cui disponiamo, che sono pochi e poveri ma che non ci fanno sfigurare di fronte a chicchessia per purezza d'idee e per nobiltà di sentimenti. Ci siamo sentiti giovani con le giovani schiere accorrenti in questi ultimi tempi sotto la bandiera del vecchio glorioso C.A.I., e, come tali, non ci passò neanche per l'anticamera del cervello che in questo sodalizio ci fosse una tradizione da rispettare pedissequamente, quasi un rito obbligatorio cui sottostare ogni volta s'infilano gli scarponi per accingersi a partire o si volge lo sguardo dalla vetta attorno alle meraviglie del creato. Larve d'un tempo e d'un clima politico che fu, trovano da dire sul modo col quale i giovani mostrano d'intendere l'al-



S. E. l'on. Angelo Manaresi, presidente del Club Alpino Italiano, che al Congresso di Bolzano ha lucidamente messo in evidenza i progressi conseguiti e i propositi in via d'attuazione dall'alpinismo nazionale.

pinismo, e squittiscono scandalizzati come se il tempio fosse profanato. Certo è che a lasciar fare da loro, sarebbero poco alla volta rimasti soli, generali senza esercito, sacerdoti senza fedeli. Lo ha detto esplicitamente il Presidente Manaresi nella relazione letta al Congresso, in quali condizioni gli fu consegnato il Club Alpino!

Cominciamo con lo stabilire che soltanto sui giovani si può contare se si vuole portare l'alpinismo italiano al posto che gli compete rispetto ai bisogni e all'onore della Nazione e di fronte ai popoli stranieri che da tempo hanno compreso quale arma formidabile rappresenti, per vari scopi, l'avere in efficienza un esercito di validi scalatori di montagna. Durante le giornate di Bolzano e dintorni si è fatto gran parlare della « battaglia » da condurre e da vincere perchè sulle Alpi Orientali cessi lo scorno di vedere gl'Italiani percorrere i sentieri in infinita minoranza rispetto agli stranieri, i quali, non paghi della preponderanza numerica, per troppi anni usarono delle Dolomiti come un campo sperimentale dove sfoggiare la loro supremazia alpinistica.

E' fuori discussione che il problema dell'attività alpinistica nelle regioni orientali è il discorso del giorno. Si voglia riconoscerlo oppur no, l'arrampicamento su roccia domina come forma atletica non disgiunta dalle soddisfazioni spirituali proprie dell'alpinismo classico, e parla specialmente ai giovani. Quel che avviene da qualche anno sulle Dolomiti è fenomeno che deve essere portato a conoscenza del mondo alpinistico e sportivo italiano. Purtroppo, salvo il coraggioso allarme gettato dall'on. Manaresi, le pubblicazioni ufficiali sono mute, o reticenti, al riguardo. Noi non diciamo che qui si faccia, e altrove che si stia fermi. Diciamo che questo delle Dolomiti è come un campo dove si combatte una battaglia. Il nuovo confine è stabilmente consolidato e, vivaddio, non soffrirà correzioni; ma gli spiriti sono tuttora inquieti, e una prova è data dalle recenti manifestazioni politiche del Deutscher und Oesterreichischer Alpenverein col quale, a differenza di altre associazioni alpinistiche austriache e germaniche, il nostro Club Alpino non ha voluto giustamente stringere accordi di sorta. Potremmo aggiungere il particolare, non secondario, di certa missiva indirizzata dal dott. Leuchs di Monaco di Baviera, celebre alpinista, ma che dobbiamo considerare nostro irriducibile avversario sul terreno politico. Si tratta di manifestazioni sciocche e ridicole, sappiamo; ma della cui esistenza non è vero che non dobbiamo preoccuparci. Poichè c'è della gente di testa assai dura che non vuole adattarsi a riconosce il fatto compiuto, quando questo fatto ha nome Vittorio Veneto, noi dobbiamo rimanere vigilanti, e combattere gli ostinati mormoratori in ogni maniera, con ogni arma, anche sul terreno da essi stessi prescelto. Questo terreno ha nome Dolomiti, e vi si esercitò, prima dell'apparire dell'attuale generazione, la superiorità straniera. A noi non rimanevano che le bri-

ciò. Ed eravamo in casa nostra! La situazione era mortificante. Finchè i giovani vollero e seppero osare; senza nessun contatto con la tradizione, anzi liberandosi arditamente da ogni inciampo che rallentasse il sopravvento della tendenza estremista dell'alpinismo protesico verso il limite del possibile, essi resero evidente e splendente, anche presso di noi, la vitalità e la potenza di cui lo sport d'arrampicamento più d'ogni altro è rivelatore.

Perciò al Congresso di Bolzano, all'auditorio di migliaia di convenuti a rappresentare le cento sezioni del C.A.I., di fronte ai mormoratori d'oltre confine, giustamente l'on. Manaresi leggeva l'elenco delle « prime » effettuate quest'anno dai nostri campioni dell'arrampicamento, squillante come un bollettino di vittoria. Non s'era mai dato, nei Congressi d'una volta comandati dai tradizionalisti qualcuno dei quali, purtroppo, è ancora in circolazione, non s'era mai dato che tanto elogio venisse solennemente pronunciato verso i giovani. I nomi di questi non furono fatti, è vero (li leggerete prossimamente sullo *Sport Fascista*); non era opportuno, forse, recare sì grosso dispiacere ai malinconici custodi della tradizione direttamente derivante dall'alpinismo francese ed inglese.

E come è probabile che non siasi ritenuto politico dare bruscamente il colpo definitivo di piccone a certe sovrastrutture che ancora permangono nell'ordinamento dell'alpinismo italiano, ma vi si giungerà per gradi, snellendo poco alla volta i vari organi, ispirando un nuovo modo di pensare e di operare in ambienti fino a ieri dispettosamente chiusi a tutto quanto è movimento giovanile, avvicinandosi alla forma sportiva, cioè del riconoscimento dei valori individuali, per quanto è propulsione ad agire sempre più audacemente in alta montagna, così, e principalmente per queste ragioni che nessuno degli « inviati speciali » a Bolzano ha avvertito, possiamo dichiararci d'accordo nel riconoscimento della bontà dell'opera personale del nostro Presidente.

Il C.A.I. ha ottenuto la capacità giuridica

Il Capo del Governo con suo decreto, su istanza del Presidente del Club Alpino Italiano, ha riconosciuto al predetto Ente la capacità giuridica di acquistare, possedere ed amministrare, ai sensi e per gli effetti della legge 14 giugno 1928-VI numero 1210.

La decisione del Duce nei riguardi del Club Alpino Italiano era molto attesa nel mondo alpinistico italiano. Al Congresso di Bolzano, nel settembre scorso, S. E. Manaresi aveva accennato che le pratiche erano in corso e che vi erano parecchie probabilità perchè le aspirazioni del C.A.I. venissero accettate. Grazie al provvedimento, attraverso il quale si manifesta ancora una volta l'appoggio e il riconoscimento del Regime Fascista verso il C.A.I., il nostro sodalizio non ha più solo il patrimonio spirituale delle nostre montagne, ma anche quello materiale del proprio non indifferente patrimonio di rifugi. E' stata, in sostanza, definita la figura giuridica del C. A. I. con benefici di carattere patrimoniale e finanziario che non mancheranno di influire favorevolmente nel suo futuro sviluppo.

Il primo annuale dalla fondazione dei Fasci Giovanili di Combattimento.

La parola del Duce ai Giovani Fascisti

« *Gioventù Fascista* », uscita in numero speciale ha pubblicato il seguente messaggio che il Duce ha rivolto ai Giovani Fascisti nel I Annuale della Fondazione dei Fasci giovanili di combattimento :

« Giovani Fascisti !

Ecco due parole che rimbombano nei cuori e riempiono di fierezza le generazioni che ascendono nella nuova Italia voluta dalle Camicie Nere.

Giovani e quindi ardenti impetuosi, alieni dai calcoli prudenti e dalle prudenze calcolatrici; giovani e quindi liberi nello spirito non ancora attanagliato dalle necessità della vita e soprattutto ansiosi dell'avvenire nel cui grembo è l'evento che crea la storia.

Fascisti e quindi militi di un grande esercito, portatori e trasmettitori di una fede consacrata che trova nei giovani la garanzia del suo sviluppo e della sua durata. Fascisti e quindi inquadrati, disciplinati, dissimili dagli altri che non combattono; già pronti ad assumersi le responsabilità, disposti all'obbedienza e consapevoli di un preciso dovere da compiere.

I Fasci Giovanili di Combattimento da me decisi or è un anno, organizzati vigorosamente dal Segretario del Partito, comandati da un Ardito, fascista della Vigilia e della Rivoluzione, che non ha accantonato l'ardimento ma dell'ardimento vive e nell'ardire opera; i Fasci Giovanili di Combattimento appaiono alla soglia dell'anno decimo come una delle creazioni più felici del Gran Consiglio del Fascismo e sono in pieno rispondenti agli obbiettivi per cui li volemmo.

Come non sorridere di compatimento dinanzi a coloro che non vedono come in queste formazioni sia contenuta la «potenza» che attende il punto sul quale farà leva?

Come non sentire che queste formazioni danno al Partito e al Regime il grande privilegio di non cadere nella semplice amministrazione come è il destino di tutti i Regimi nei cui tronchi le linfe periodicamente non si rinnovino? Come non comprendere che la gioventù porta nella vita il dono della poesia e l'offerta dell'entusiasmo, senza del quale gli spiriti si accartocciano e le rivoluzioni stagnano?

Giovani Fascisti siete già al vostro primo annuale! A diecinedi migliaia i vostri camerati convergono a Roma marciando sulle strade consolari che videro nel 1922 le colonne delle Camicie Nere decise alla conquista e alla vittoria.

I Fascisti che vi precedettero e che oggi vi accompagnano col passo forse più lento ma sempre fermo dei veterani, sono lieti di vedervi continuare la nostra fatica.

Ce n'è per voi e per coloro che verranno dopo di voi. Il secolo nel quale vivete è il secolo del Fascismo. E 'vostro».

3 ottobre IX.

MUSSOLINI

Problemi
all'ordine
del giorno:



Alla sede estiva degli Allievi Ufficiali Universitari della Scuola di Milano: i tiri con le mitragliatrici pesanti in Val Poghera.

corsi
Allievi Ufficiali
Universitari.

I COMANDANTI DI DOMANI

Per parlare dei Corsi Allievi Ufficiali Universitari è necessario convenire su una pregiudiziale. Riconoscere cioè la loro opportunità ai fini di una maggior coesione spirituale fra Milizia ed Esercito e ammettere la loro importanza economica. Basta infatti tener presente che lo studente compie i sette mesi di allievo parte sotto le insegne della Milizia e parte sotto quelle dell'Esercito e che dopo il servizio di prima nomina ritorna quale istruttore nei reparti della Milizia per comprendere quale importanza abbia questa trasfusione reciproca fra Milizia ed Esercito, sia agli effetti della prepara-

zione militare e di una educazione compiutamente e profondamente nazionale dei soldati e dei militi, sia anche ai fini dell'addestramento degli ufficiali di complemento che, pur da borghesi, rimangono così nell'organismo militare, con evidente vantaggio della loro efficienza e del loro rendimento nell'eventualità di un effettivo impiego in guerra.

Senza contare che con questi corsi si dà ai giovani la possibilità di guadagnare un anno e mezzo e quindi si permette loro di entrare un anno e mezzo prima nell'agone della vita.

Ma tale vantaggio non si limita

all'individuo o alla famiglia, che così viene sollevata dalle preoccupazioni del mantenimento un anno e mezzo prima di quello che avviene nei corsi normali, ma, dato il numero, si estende alla Nazione intera che un anno e mezzo prima cessa di avere tra le proprie passività il carico di questi giovani. E ciò non è di poco peso, oggi che la nostra economia ha bisogno di liberarsi di tutte le spese improduttive e la vita della Nazione ha bisogno del lavoro di tutti i cittadini.

Per tutte queste fondatissime ragioni è necessario perciò riaffermare la pregiudiziale dell'opportunità



Il campo mobile degli Allievi Ufficiali Universitari della Scuola di Milano; il maggiore Bignami e il capitano Serra con una Compagnia di Alpini alla Madonna dell'Adamello.

e dell'importanza di questi Corsi Allievi Ufficiali Universitari. E ciò tanto più bisogna dirlo a voce alta oggi quando c'è della gente che parla di ritornare ai corsi normali.

Nossignori. I corsi ci sono e devono rimanere. C'è qualche cosa che non va, si sono rivelate manchevolezze e deficienze? Niente di irrimediabile! In linea di massima i corsi vanno, e vanno bene. Si tratta semplicemente di approfittare dell'esperienza di questi due anni di vita per apportarvi quelle modificazioni, necessarie, che li renderanno perfettamente consoni allo scopo che si ripromettono di raggiungere.

Come tutti ricordano il loro atto di nascita risale al 1929. Non era possibile però che, senza alcuna esperienza precedente, uscissero perfetti dalla mente di chi li ha ideati.

La pratica di questi due anni ha infatti dimostrato la necessità di ritornare a prendere in considerazione i loro limiti di tempo e la loro organizzazione.

Attualmente ai Corsi Allievi Ufficiali Universitari possono iscriversi soltanto gli studenti universitari. E qui cade opportuno fare il primo appunto. Quale è lo scopo di questa limitazione? Perché non si vuol dare la possibilità anche a tutti gli

altri giovani che devono fare gli allievi ufficiali di valersi di questi corsi? Anzi, perché non si potrebbe concedere anche allo studente medio, che abbia compiuto il diciassettesimo anno di età, di frequentare questi corsi?

Il Ministero della Guerra e il Partito, nella necessaria riforma dell'organizzazione di questi corsi, dovrebbero tener presente tale punto di vista considerando che tanto più grande sarà il vantaggio morale ed economico che questi corsi arrecheranno alla Nazione quanto maggiore sarà il numero dei partecipanti.

Veniamo ad un altro importante punto che deve essere oggetto di attento esame. Presentemente il periodo di allievo, che nei corsi normali si fa in sette mesi continuativi presso le Scuole Allievi Ufficiali di complemento, in questi corsi universitari viene diluito in due anni e così diviso. Nel primo anno c'è un primo periodo accademico, che va da novembre-dicembre ad aprile-maggio e che impegna tutte le domeniche per le lezioni pratiche e altre due-tre ore settimanali per le lezioni teoriche e un primo periodo estivo che si svolge presso le Scuole Allievi Ufficiali di Comple-

mento e che va dal 15 luglio al 15 ottobre.

Nel secondo anno c'è un altro analogo periodo accademico e un corrispondente periodo estivo. Il servizio di prima nomina poi può essere fatto o continuativamente o in due periodi, cioè dal primo luglio al 15 ottobre di due anni consecutivi.

Da questi pochi dati schematici appare chiaro che questo corso impegna dai tre ai quattro anni, a seconda che il servizio di prima nomina sia effettuato in un periodo unico o diviso in due anni.

Per valutare esattamente il sacrificio che uno compie frequentando questo corso bisogna tener presente lo scopo che ciascuno si propone e che è di prestare il servizio militare continuando gli studi o rimanendo impiegato. Ora non è troppo pretendere da un giovane che rinunci ai tre mesi estivi e che per giunta sacrifichi per 5-6 mesi tutte le domeniche? Senza contare che molte volte la difficoltà degli studi non permette un sì prolungato periodo di abbandono e che è quasi impossibile trovare impiego in qualsiasi ditta alla condizione di lasciare vacante il posto per tre mesi, e ciò per quattro anni di seguito.

Si impone quindi una riduzione dei periodi estivi fatti presso le Scuole. Ciò è tanto più logico quando si pensi che, in definitiva, con questi corsi universitari si viene a fare un periodo di allievo che supera i sette mesi dei corsi ordinari.

Sarà compito delle autorità competenti decidere la misura di questa riduzione. A noi infatti basta aver affermato la necessità che essa avvenga. Ci sia permesso però accennare ad alcune proposte, che abbiamo inteso fare da più parti e che si possono ridurre essenzialmente a due. O si lasciano inalterati i periodi accademici, da novembre-dicembre ad aprile-maggio e si riducono a due i tre mesi dei periodi estivi, come del resto si affermava nel 1929, nelle prime informazioni ufficiose all'inizio dei

corsi, oppure si riducono ad uno i due anni del periodo di allievo. E ciò sarebbe possibile aumentando il numero delle ore di lezioni teoriche e pratiche svolte nel periodo accademico, portando i 5-6 mesi a 7-8, iniziando i corsi a novembre e terminandoli a giugno, e limitando il periodo da svolgersi presso le scuole a tre mesi soltanto, dal 15 luglio al 15 ottobre.

A garanzia dell'utilità e del profitto del periodo accademico l'allievo, prima di passare alle Scuole per espletare il periodo estivo, dovrebbe sostenere gli esami da caporale.

E' ovvio che quest'ultima soluzione sarebbe la più ben accolta e tale da garantire il massimo dell'utilità e del rendimento del corso e quindi darebbe un'altissima percentuale di iscritti. Poiché mentre con questa soluzione si dà un effettivo vantaggio agli allievi si ha la garanzia che per nulla è diminuita la loro preparazione e istruzione tecnico-militare.

Per chiudere queste nostre osservazioni che sono dettate esclusivamente da un attento esame dell'attuale organizzazione dei corsi universitari e da quanto ha insegnato la pratica in questi due anni di esperimento, accenneremo alla opportunità di modificare l'insegnamento dei periodi accademici, facendo astrazione da tutto quello che sia lontano dalla pratica.

E un'altra considerazione vogliamo fare riguardo al servizio di prima nomina.

A chi ha finito il periodo di allievo, bisognerebbe dare la possibilità, come del resto avviene per i corsi regolari, di fare immediatamente il servizio di prima nomina, e non invece, come succede attualmente, costringerlo ad aspettare dal 15 di ottobre al primo di febbraio.

Il Partito, che a questi corsi è direttamente interessato per l'alta funzione divulgatrice che da essi si deve ripromettere, e il Ministero della Guerra, mantenendo ferma la pregiudiziale dell'opportunità e dell'importanza di questi Corsi allievi ufficiali della Milizia, ricono-



I tiri con le mitragliatrici leggere in Val Poghera.

sceranno certamente la convenienza di modificarne l'organizzazione e ridurne i periodi.

Tenendo soprattutto presente che diversa è oggi la preparazione fisica e spirituale e anche tecnico militare delle reclute.

Perché oggi chi è passato attraverso la palestra del ballila, dell'avanguardista, del giovane fascista e domani anche del premilitare ha bisogno non più di essere formato, come succedeva un tempo, ma si bene soltanto di perfezionare e completare la propria preparazione tecnico-militare.

In proposito S. E. Alfredo Rocca così scriveva sulla *Stampa* del 16 settembre: « Un fatto nuovo, fecondo di incalcolabili conseguenze non solo per la storia d'Italia, ma per quella dell'Europa e del mondo, avviene per opera del Fascismo. Dopo diciotto secoli di eclissi, risorge su questa nostra terra, piena di storia e di fati, un popolo militare. Lo spirito militare, perduto nel terzo secolo di Cristo, quando i Romani si sottrassero all'onere della milizia per riversarlo sui barbari mercenari, e mai più risorto del tutto, si diffonde in Italia, penetra attraverso la gioventù fascista in tutti gli strati del nostro popolo. Se ne accorge l'esercito che riceve reclute ben diverse da quelle di 20 anni or sono, già fisica-

mente pronte e moralmente formate ».

Ecco perché, ritornando alla nostra tesi, noi nutriamo ferma fiducia che la riduzione dei periodi non riuscirà affatto dannosa agli effetti di una adeguata preparazione militare.

Del resto l'esperienza di questo primo corso universitario ha dimostrato superlativamente quale è lo spirito e la preparazione della nuova gioventù che è stata formata sotto le insegne del Littorio. Basta infatti informarsi ai Comandi delle Scuole per sapere quale differenza c'è fra i corsi ordinari e questi nuovi.

Pertanto sarebbe un peccato, di più un delitto, che questi corsi dovessero esaurirsi per mancanza di iscritti e ciò, nel caso che non si volesse opportunamente ridurli contemperando l'interesse degli individui con quello superiore della preparazione militare della Nazione. Non dimentichiamo che a Padova l'altra anno non si è potuto iniziare il corso per insufficienza di iscrizioni.

Ma noi siamo convinti che il Governo saprà opportunamente e tempestivamente provvedere per mantenere in vita e far prosperare questa utilissima iniziativa che è anche garanzia di diffusione e penetrazione in profondità delle idealità della nuova vita fascista.

NICCOLÒ GIANI

La consegna di Mussolini per l'Opera Nazionale Balilla è precisa: «intensificare con indomabile freddezza e metódica energia gli sforzi per estendere la organizzazione dell'Opera Nazionale Balilla a tutta la gioventù italiana, nessuno escluso».

LA PUPILLA DEL REGIME

Anzitutto è da affermare questo: la consegna è un comando per tutti i fattori, dai pubblici ai privati, dai morali ai pecuniari, che debbono sentirsi chiamati obbligati a dare il loro contributo all'Opera, che è alla radice del Regime. Perché l'Opera, come si è dimostrato in questi anni di sviluppo sotto la volontà tenace del camerata Ricci, mano mano che acquista i mezzi e i quadri per il suo vastissimo compito, trova sempre più fitte e numerose le schiere delle sue reclute. Il valore etico dell'Opera, affiancata dalle colonie estive, si è manifestato, senza dubbio alcuno, nel rapporto fiducioso stabilitosi tra la famiglia e il Regime, per questa nuova educazione della gioventù. In nessun momento l'Opera si è trovata a domandare reclute. In tutti i momenti, anche in questi di maggior sviluppo, l'Opera si è trovata, se mai, in difetto di fronte alla domanda. Cioè proprio nel punto più delicato dei rapporti tra famiglia e Regime, sul quale qualsiasi azione esterna avrebbe avuto minima influenza, ha agito la fede, la confidenza, ed è stato inteso, soprattutto dal popolo, che il Fascismo non è soltanto un programma di istituti politici, ma un modo di vita. Senza l'Opera Balilla la stessa scuola fascista, non più agnostica, formativa dello spirito e non distributrice di nozioni, sarebbe stata e sarebbe monca. Tanto più che nelle società moderne il male dei mali, il male alla radice, è appunto lo scadimento e lo smarrimento della educazione, che non esiste fuori della scuola, vien mancando nelle famiglie, dove le necessità economiche e specialmente il tipo di vita cittadino ha allentato la subordinazione ai genitori e annientati i valori tradizionali familiari, ed è bersaglio primo della propaganda di irreligiosità della socialmassoneria.

Però il popolo ha inteso per istinto, con una immediatezza pronta e sana, il valore etico dell'Opera e ha offerto e offre i suoi figli numerosi, secondo vuole la legge di Dio e della Patria.

Bisogna rispondere a questa offerta, che è la base granitica di consenso schietto e di fede sana del Regime. Bisogna rispondere a questa offerta, la quale, man mano che gli anni passano, riduce automaticamente le superstiti discussioni intor-

no alla funzione e costituzione del Partito, poichè assicura al Regime e al

Partito le masse educate ai sentimenti essenziali del Fascismo. I «programmi» di partito si discutono tra gli anziani; un «modo di vita» si trasmette per generazioni.

E poichè la vita non si suddivide, è unitaria, è fede in Dio, obbedienza alla Patria, vita solidale di società, milizia, senza dispersioni individualistiche, come conferma ancora una volta il Decalogo dettato da Giovanni Giurati per i Giovani Fascisti; l'educazione deve essere una, sana, compiuta, senza distinzioni di classi: educazione di popolo, del popolo italiano.

L'Opera Nazionale Balilla deve avere mezzi e quadri per essere intimamente connessa con la scuola, organicamente presente in tutta Italia, fin nel più piccolo centro.

Questo significa, come abbiamo detto molte altre volte, che nessun ministero, nessun istituto del Regime, del Partito e delle Corporazioni, nessuna provincia o comune, nessun ente pubblico, nessun privato, si deve sentire disimpegnato di obblighi verso questa Opera, cui deve andare il contributo costante, continuo, di tutti, sotto qualsiasi forma. E bisogna che la virtù fascista sia tanta da far comprendere che non pochi compiti possono essere assolti dall'Opera, come ad esempio quello dell'educazione antipremilitare, e pertanto buona parte dei mezzi assegnati all'Opera debbono considerarsi come destinati ad un fine, che oggi ancora si crede appartenere soltanto alle organizzazioni militari.

La consegna del Duce, dopo il Campo Dux, è positiva. Il riconoscimento dei risultati raggiunti dal camerata Ricci e dai suoi collaboratori del centro e delle provincie, è un impegno per tutti. L'Opera, per il suo stesso sviluppo rapidamente raggiunto, deve incitare alla più vasta e compiuta organizzazione. L'Opera deve integrare la scuola con educazione fisica e morale, con assistenza. L'Opera deve poter moltiplicare i suoi campi locali, le sue crociere, i suoi tipici insegnamenti e addestramenti.

Bisogna continuare con sempre maggiore intensità. Si tratta del compito più alto e più vasto del Fascismo, in cui il Fascismo prova la sua volontà di essere, la sua fede di avvenire in una civiltà percorsa da profondi turbamenti e minacciata da gravi pericoli.

Viva l'Opera Balilla!

R. FORGES DAVANZATI

IL LITTORE DELL'ANNO IX

Durante il recente raduno degli avanguardisti a Roma, si è anche avuta, fra le varie gare atletiche, la finale del Campionato del Littore. In che consiste questo Campionato, è noto a tutti: in una prova di pentathlon (corsa m. 80, getto del peso, lancio del disco, lancio del giavellotto e salto misto) che serve a indicare l'avanguardista-atleta più completo e migliore: colui che si fregerà del titolo di primo littore.

Alla finale di quest'anno hanno partecipato un buon nucleo d'avanguardisti, 68 complessivamente, rappresentanti quasi tutte le provincie italiane. Ma essi erano stati mandati a Roma, dopo accurate selezioni, che per parecchie domeniche avevano mobilitato migliaia e migliaia di avanguardisti: essi erano il fior fiore della massa d'atleti iscritti all'O.N.B.

E che fossero tutti validi e promettenti, lo si è visto nei risultati. Il Campionato del Littorio ha lo scopo di disciplinare, d'incanalare le forze giovanili atletiche della Nazione, di dirozzarle, di preparare materiale nuovo alla F.I.D.A.L.

Lo scopo è ottimo e darà i suoi frutti, quando i Littori d'oggi, perseverando nell'allenamento, si saranno specializzati nella branca atletica che più si confà ai loro mezzi, quando avranno fatto i naturali progressi.

Una constatazione generale si può fare sul Campionato di quest'anno ed è questa: che le regioni venete vanno prendendo superiorità in campo atletico. Questa constatazione si è già fatta subito dopo i Campionati degli juniores. Anche al Campionato del Littorio le tre Venezie hanno fatto la parte del leone, piazzando quattro loro atleti al quattro primi posti. Ha vinto Lotario Monti, di Rovigo, un ragazzone ben fatto e veramente potente nelle azioni. Egli, dimostrandosi l'avanguardista-atleta più completo, ha così conquistato il titolo di primo Littore d'Italia per l'anno IX.

E' da notarsi che il Rodigino nella finale del Campionato dello scorso anno, a Milano, si classificò quarto.



L'avanguardista Lotario Monti, di Rovigo, primo littore d'Italia per l'anno IX (foto Del Papa)

La lotta per il primato si è presto circoscritta fra Monti di Rovigo, Morbin di Vicenza e Tomat di Udine. Questi tre giovani, messi in evidenza nella corsa, sono andati mano a mano accumulando punti su punti nelle altre prove ed a distaccare nella classifica tutti gli altri concorrenti.

Morbin nel giavellotto otteneva il massimo punteggio raggiungendo metri 43,80; Monti si classificava alla testa fra i concorrenti al getto del peso riuscendo a lanciare la palla a m. 10,38; a Monti spettava pure il primato nel lancio del disco con metri 37,75; infine nel salto il migliore fra i tre, era Tomat, riuscendo a saltare metri 4. Un rappresentante della Sicilia, il messinese Bruno riusciva a saltare m. 4,30, ma scompariva nelle prove successive.

Il successo si delineava quindi netto in favore di Monti che alla fine riusciva a totalizzare nelle cinque prove ben 339 punti contro 325 accumulati dal vicentino Morbin. Tomat raccoglieva infine 317 punti.

La vittoria si è decisa all'ultima prova in favore di Monti e precisamente dopo il salto misto di Morbin. Questi aveva chiesto e superato i metri 3,50.

Portato l'ostacolo a 4 metri lo superava ancora, ma poichè batteva con il piede fuori della pedana non veniva classificato.

Così gli venivano attribuiti 41 punti invece che dei 49 che gli sarebbero spettati se l'ultimo salto fosse stato ritenuto valido.

Il Campionato si è svolto, ottimamente organizzato al cam-

po della Farnesina e ha avuto la seguente classifica:

1. Monti Lotario (Rovigo) p. 339 (m. 80: 9" e 1/5; misto: m. 3,90; disco: m. 37,75; giavellotto: m. 36,20; peso: m. 10,38); 2. Morbin Angelo (Vicenza) p. 325; 3. Tomat Nello (Udine) p. 317; 4. Benetollo Sergio (Verona) p. 302; 5. Talpo Oddone (Zara) p. 288; 6. Colombo Luigi (Pavia) p. 285; 7. Menin (Lucca) p. 273; 8. Grotti Ferdinando (Mantova) p. 266; 9. Bruno Salvatore (Messina) p. 255; 10. Giacomazzi Silvio (Pola) e Galeazzi Francesco (Treviso) p. 246; ecc.



IL CAMPIONE DEGLI AVIATORI DI GUERRA: BARACCA

Trentaquattro vittorie stanno a documentare l'eccelso valore e la somma perizia di questo leggendario aviatore di guerra. Ricorra il memore pensiero di quanti hanno fede nell'ala d'Italia, all'Eroe che nella nostra gloriosa Aviazione contribuì col suo esempio a sviluppare e indicare il culto del dovere, della rettitudine e del sacrificio.



Milano in ricordo di Francesco Baracca

La cerimonia dell'inaugurazione del monumento che, auspicato il Gruppo rionale fascista Baracca, è stato eretto alla memoria del glorioso aviatore. Era presente il Ministro dell'Aeronautica Italo Balbo, animatore dell'Ala italiana, che disse le seguenti nobilissime parole:

«Gli aviatori italiani, che conoscono i cieli di tutto il mondo, quelli dell'Oceano sconfinato, del deserto infido e dell'Artide misteriosa, non amano far discendere il sublime mistero del volo dalla leggenda ellenica di Icaro.

«Aviatori perchè soldati e non soldati perchè aviatori, hanno dato da tempo al loro mito sublime l'animo, l'arte e l'impeto di Francesco Baracca, pilota tra i piloti, Asso degli Assi, Eroe degli Eroi.

«Meglio delle timide, fragili ali di penne e di cera del giovinetto inesperto, il cavallo impennato di Baracca rappresenta lo strumento d'azione del volatore italiano, continuamente proteso verso un più duro e più alto destino.

«Non è possibile ad un aviatore parlare di Francesco Baracca: l'anima sosta commossa in ascolto. Par di riudire il rombo del motore lontano, rotto soltanto dal ticchietto della mitragliatrice invincibile. Francesco Baracca! Quante volte ha egli vinto. Sempre! Mai è sfuggita la preda al suo artiglio d'aquila, roteante nell'azzurro a difendere il cielo della Patria. Ha vinto anche quando la pallottola anonima del fante nemico gli passò il cuore ed accese il rogo.

«Oggi il rogo fiammeggia più che mai nel cuore della giovane Italia alata di Benito Mussolini. Sono esse le giovani reclute nate dai sacrifici fecondi, che al loro destino chiedono soltanto la gioia di scalare i cieli nella scia luminosa dell'eroe più fulgido, nel nome dell'Italia, immortale per virtù dei suoi figli».

ITALO BALBO



Il maestoso Do. X « Umberto Maddalena » in volo su Roma (foto Del Papa).

PILOTI ECLETTICI

Il supplemento del *Foglio d'Ordini* del Ministero dell'Aeronautica reca una disposizione che può apparire semplice tanto più che essa è portata a conoscenza delle autorità militari a cui è diretta, sotto questo titolo: « Passaggi d'apparecchio ».

Si tratta, invece, di una riforma di primo piano. Riguarda, infatti, i piloti.

A questa riforma si viene dopo le manovre dell'Armata Aerea: dopo aver praticamente sperimentato non soltanto le regole e le norme d'impiego, ma dopo aver constatato altresì la piena applicabilità di alcuni principi (che potremmo dire dovevano ancora considerarsi teorici), sulla complessa organizzazione logistica per l'impiego dell'Armata Aerea.

Nelle manovre dell'Armata Ae-

rea le forze impiegate dai partiti contrapposti erano costituite da Reparti appartenenti alle specialità da caccia, da bombardamento con una piccola aliquota di Reparti da ricognizione e da collegamento. Come è risaputo, inoltre, le forze aeree dei due partiti erano costituite di velivoli idro e terrestri.

Occorre a questo punto informare che nella R. Aeronautica fino ad oggi non esisteva soltanto una specialità per gli apparecchi, ma esisteva soprattutto una specializzazione per i piloti.

Non si può dire che tale specializzazione fosse assoluta. Vi erano casi o eccezioni che riguardavano più che tutto, il passaggio d'apparecchi da un giro a un altro della stessa specialità: da bombardamento, da ricognizione, da caccia.

Si aveva così una fossilizzazione

dei piloti, e quindi di Gregari e di Comandanti, nella stessa specialità. Esisteva il gran pilota da bombardamento, quello da ricognizione e il gran cacciatore.

La massa dei piloti non era omogenea, pronta ad essere impiegata in qualunque destinazione di Reparto.

C'era poi una seconda specializzazione. C'era il pilota d'aeroplano e il pilota di idrovolante.

La disposizione contenuta nel *Foglio d'Ordini* vuole questa riforma: vuole che i piloti militari sappiano pilotare tutti i tipi di aereo idro o terrestri.

Crediamo di poter affermare che per l'impiego delle forze dell'Armata Aerea, tale riforma corrisponde pienamente a quelle che sono le attuali esigenze della guerra aerea.

A prescindere dalla considerazione che la massa dei piloti potrà sempre essere aumentata e potrà sempre avere una preponderanza

sulle forze aeree disponibili, si può anche arrivare alla supposizione che in un determinato momento per una determinata operazione occorra impiegare una massa di apparecchi da caccia o da bombardamento idro o terrestri.

Il provvedimento permette dunque la possibilità dell'impiego delle masse dei piloti in tutte e per tutte le necessità in caso di conflitto.

Accanto a questa prima osservazione possiamo metterne altre.

Non vi sarà più la cristallizzazione di una massa di piloti in una determinata specialità, ma tutti, diciamo tutti, dai Capi ai Gregari, sapranno pilotare tutti i tipi di apparecchi in dotazione presso i Reparti della R. Aeronautica: tutti quindi conosceranno o verranno a conoscere le caratteristiche d'impiego di questo o quell'apparecchio, di questa o quella specialità, e non si verificheranno casi di incantamento o di sopravvalutazione sulle possibilità d'impiego dell'una o dell'altra specialità.

La carriera aeronautica non sarà più fatta per una sola specializzazione, ma per tutte.

I Comandanti conosceranno, dunque, attraverso un'esperienza nel tempo e nella preparazione, i vantaggi e gli svantaggi dell'impiego delle forze aeree nelle varie specialità in determinate situazioni, e si annulerà anche quella atmosfera di diffidenza tra gli appartenenti

alle diverse specialità, che ha fatto più male che bene, in guerra, all'impiego delle forze aeree.

Questa riforma comporta, ora, un lavoro non semplice di adeguamento a quelle che in realtà sono le nuove esigenze per l'impiego delle forze aeree. Essa dunque costituisce, veramente, un punto di partenza: annulla non diciamo un'epoca aviatoria, ma certamente rivoluziona tutto il sistema aeronautico italiano.

Presso le Aeronautiche straniere si esaminerà — ne siamo certi — questo provvedimento del Ministro Balbo, con grande interesse.

Quasi certamente recherà un po' di confusione e di disorientamento specialmente in quegli ambienti aeronautici stranieri che ancora oggi sostengono la tesi della disunificazione dei servizi aerei militari.

Quali e quanti problemi pratici per attuare questa riforma? Molti e complessi. Ma già nel « Foglio d'Ordini » sono indicati i provvedimenti relativi per l'attuazione tecnica.

Il Bollettino Ufficiale del Ministero dell'Aeronautica che reca una numerosa serie di promozioni e di trasferimenti, determina già una



prima applicazione della riforma. Comandanti e Gregari che appartenevano dall'inizio della loro carriera ai Reparti dell'idroaviazione vengono trasferiti presso Reparti aviatori: piloti da caccia, da ricognizione o da bombardamento vengono trasferiti in Reparti di tutt'altra specialità.

C'è dunque una immediatezza di provvedimenti accanto ad una disposizione appena emanata.

Verranno poi gli altri problemi: quelli relativi alla preparazione dei piloti, all'impiego delle forze aeree, alla organizzazione logistica dei servizi.

Chi ha seguito giorno per giorno l'evoluzione e lo sviluppo della Regia Aeronautica non può oggi non esaltarsi di fronte ad un provvedimento che risolve alcune questioni assai complesse relative all'impiego delle forze aeree ed anche il problema, che potremmo definire centrale, della disponibilità assoluta e non relativa dei piloti.

Il Ministro Balbo ha dimostrato una volta di più di voler tener fede a quanto dal 1927 al 1931 ha affermato alla Camera: creare una potenza aerea all'Italia fascista.

Nel rileggere, in questi ultimi giorni, quei discorsi vi abbiamo rilevato una continuità di pensiero e di idee: accanto ai programmi enunciati il Popolo italiano può essere oggi orgoglioso di trovare la R. Aeronautica nello splendore della sua piena efficienza.

NINO CARLASSARE



Il dott. Cattaneo, sul campo di Taliedo, accudisce al caricamento dei razzi a tergo della fusoliera.

IL VELIVOLO - RAZZO

Non si può dire certamente che l'uomo sia soddisfatto dei progressi realizzati nella costruzione degli aeroplani e dei relativi motori. Per quanto egli possa oggi con chiara disinvoltura spaziare a piacimento nell'infinito, divorando distanze enormi ad una velocità media commerciale notevole; per quanto gli apparecchi da turismo con mille accorgimenti gli permettano di fare dello sport aereo con larga sicurezza; per quanto egli si possa innalzare a rilevanti altezze, egli tende l'arco della volontà verso conquiste nuove, verso soluzioni nuove con in cuore una grande fede: riuscire a superare largamente i termini raggiunti attraverso macchine alate mosse da forze e congegni che fino ad oggi non sono stati che limitatamente impiegati ed a solo scopo sperimentale.

Si può dire, senza tema di irritare i sostenitori accaniti del motore a scoppio che si ciba di benzina e derivati, che sarà molto difficile poter costruire

motori dalle caratteristiche costruttive sensibilmente superiori a quelle sino ad oggi ottenute.

I passi più lunghi e spediti al riguardo sono stati ormai compiuti: l'adozione delle leghe leggere e resistentissime hanno permesso di avere motori di grande potenza (2.000 HP) con un peso di meno di 280 grammi per cavallo; e l'impiego di carburatori razionali ha notevolmente ridotto il consumo; ma vi è un limite oltre il quale non è possibile scendere ed ecco che l'ingegno si volge verso orientamenti le cui strade sono irte di incognite e di promesse.

Molto scalpore ha suscitato la realizzazione di motori d'aviazione Nafta dal peso superiore ai 700 grammi per cavallo e dal consumo assai limitato; ma anche nel campo dei motori Diesel applicati all'aviazione, non si potrà probabilmente avvicinarsi ai risultati dei motori a benzina, e se tale conquista avrà un grandissimo valore, non è det-

to che con essa il problema del volo integrale possa avere la sua più felice soluzione.

Gli studi dei tecnici di ogni paese sono volti verso due formule le quali prospettano problemi dalle difficoltà grandi.

Non saranno queste a fermare lo slancio e a fiaccare le energie degli irriducibili e, indubbiamente, un domani luminoso sarà dischiuso ai risolutori tenaci.

Oggi scintille vivide della nuova opera che saranno consacrate all'avvenire della aviazione nei più vasti campi dell'attività umana, si sprigionano nell'attrito fra la velocità che sorregge il genio inventivo ed applicativo, e le incognite che oppongono resistenze innumerevoli.

E i caldi sostenitori del motore elettrico a turbina da applicare su velivoli civili e militari, e quelli non meno roventi dell'aeroplano-razzo, battono accanitamente contro le difficoltà iniziali per stabilire solidamente quel trampolino di lancio da cui spiccheranno il volo certo nell'avvenire tentatore.

Tralasciando di parlare del motore e-

lettrico a turbina, che nei velivoli potrà avere utile e vasta applicazione quando sarà risolto l'annoso problema degli accumulatori leggeri che permetteranno di fornire tanta energia da dare ampia autonomia ai velivoli, o quando potrà essere più modernamente trasmessa la energia a distanza, attraverso una forma che verrà certo escogitata dal genio umano, vogliamo con lo scritto di oggi parlare un po' dettagliatamente di quanto è stato fatto in Germania ed in Italia con gli aeroplani-razzo attraverso le sperienze costanti e coraggiose in special modo di Fritz Von Opel e del dott. Cattaneo.

Il razzo, è notorio, si muove in direzione opposta a quella in cui avviene, per effetto della combustione o della esplosione, la uscita violenta dei gas. E' il moto di reazione che è sempre in rapporto alla spinta determinata dai gas medesimi.

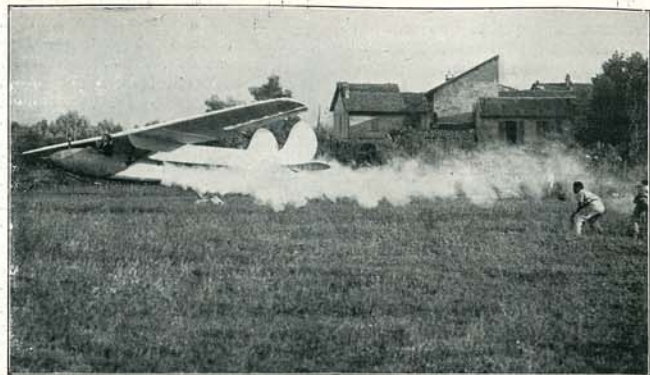
La sua storia è antica: 3000 anni prima di Cristo i Cinesi l'usarono per i loro fuochi di artificio e a scopi belli. La leggenda, giunta a noi attraverso l'India e l'Arabia, parla anche che il popolo giallo con esso riuscì a innalzare l'uomo da terra — narra che il Mandarino Han-Liù costruì un ordigno composto di due specie di cervi volanti, sostenuti una specie di sedile a schienale sotto cui erano ben 47 razzi che venivano incendiati da altrettanti servi.

L'invenzione sbalordì, ma un giorno i razzi scoppiarono simultaneamente e uomo e macchina terminarono in un rogo!

Anche dai Faraoni venne tentato qualche cosa del genere, ma le notizie incerte non hanno illuminato con dettagli i particolari delle costruzioni.

Da tale epoca cadde sul problema il più grande disinteresse e silenzio, e solo dopo l'ultima guerra i costruttori e gli scienziati che avevano dato al progresso del mezzo aereo un ritmo vertiginoso, incominciarono a occuparsi del problema e nei dieci ultimi anni abbiamo avuto esibizioni teoretiche di grande valore attraverso conferenze, pubblicazioni, articoli e polemiche: progetti di soluzioni nuove e di viaggi rapidi verso il cielo affermandi la possibilità per le creature umane di avventurarsi negli spazi; progetti di macchine azionate da forze generate da combinazioni chimiche reattive ed esplosive, ed obbedienti ad altre leggi fisiche del movimento della propulsione.

Per concezione e per ingegno altis-



Il velivolo-razzo RR durante un volo sperimentale.

simo Goddard, Esnault Peltière, Lyon, Labadie specialmente ci hanno fornito chiari elementi delle possibilità credute dai più pazzesche; e gli esperimenti ultimi compiuti sono venuti a ribadire le vaste applicazioni cui sono riservate nel futuro i razzi motori.

Fritz Von Opel nell'aprile 1928 sotto la guida di Wolcsard provava una automobile mossa da dodici razzi coi quali in 8 secondi raggiunse la velocità di 100 Km. all'ora.

Sander De Giatz, nel maggio dello stesso anno, con un'auto pesante 800 Kg. toccava una media di 196 Km. all'ora, e il 25 giugno 1928 sul rettilineo ferroviario di Hannover venne lanciata con 24 razzi potenti un'automobile che dopo aver raggiunto i 250 Km. orari, per instabilità si rovesciò, distruggendosi. Era governata a mezzo radio, senza pilota a bordo. Esperimenti con razzi applicati ad una imbarcazione vennero anche eseguiti in Germania ed i risultati iniziali vennero compromessi un giorno in seguito all'affondamento del motoscafo in una virata.

Il principio, nella sua bontà di concezione, era sanzionato dalle prove sperimentali; ed allora, passando al campo dell'aria, prima Sander e poi Stamar, iniziarono esperimenti su particolari tipi di velivoli. Ma i risultati non furono incoraggianti e le prove, per i grandi rischi che presentavano furono abbandonate.

Le riprese con maggiore successo Fritz Von Opel il quale, dosando le cariche dei razzi e riuscendo ad ottenere la successiva loro accensione, poté compiere qualche breve volo. Un giorno un brusco atterraggio interrup-

pe l'attività di questo appassionato sostenitore del velivolo razzo, per il quale ha profuso somme rilevanti; ci risulta però che con un tipo di velivolo particolarmente attrezzato egli riprenderà presto gli esperimenti interrotti, deciso a tracciare un solco profondo nella storia dell'aviazione mondiale!

Da noi l'ardente e dinamico dott. Cattaneo, che è uno dei pionieri del volo a vela, dopo aver seguito con sommo interesse gli studi fatti all'estero e averne vagliate le risultanze sperimentali, avvinto dal fascino che emana dalle mille applicazioni che sono nel sogno dell'umanità, da tempo si è dedicato al poderoso problema e con tenacia lombarda e con impeto è riuscito a condurre a termine esperimenti che, essendo iniziali, lasciano sperare a risultati futuri ben più vasti e più incoraggianti.

Il Cattaneo ha tenuto soprattutto a concretare le esperienze pratiche, e non ha voluto aumentare un complesso di teorie che, nelle fattispecie delle sue applicazioni, subiscono per via degli esperimenti e dei risultati positivi, la sorte della relatività e delle evoluzioni e trasformazioni.

Ha voluto, però, conoscere le teorie più serie e più degne di attenzione, da quelle che nacquero dalle sublimi teorie dell'«Astronomia» di cui è paladino fervido e convinto Roberto Esnault Peltière, e altri teorici stranieri, alle altre che si sono orientate verso obiettivi più pratici ad opera di scienziati tedeschi; ma ha, analizzandone i presupposti ed i teoremi, utilizzandone talora alcune visuali, voluto far risalire l'esperimento conclusivo da una teoria di prove sulla stabilità delle

strutture, sulla qualità degli esplosivi, sul metodo più razionale di applicazione all'aeroplano normale.

Il suo aeroplano razzo è il frutto di oltre un anno di prove sperimentali: ed il lavoro degli operai operanti su disegni prestabiliti, è stato collateralmente seguito dalle esperienze dell'efficienza degli esplosivi, sulla compattezza e resistenza dei tubi metallici, mentre si studiavano e si provavano le combinazioni, la pressione, le miscele delle polveri ed il loro sviluppo in volume dei gas combustibili.

Non perdite di tempo, quindi, su zigogoli teorici relativi alla portata delle applicazioni possibili e sul suo valore pratico.

Tra non molto si potrà teorizzare e si potrà dire quali sono i vantaggi che si potranno progressivamente realizzare nei voli di guerra con « siluri alati » guidati con la radio, che comporteranno non solo grande risparmio di uomini, ma segneranno un principio di impiego di mezzi di difesa e di offesa di efficacia infallibile.

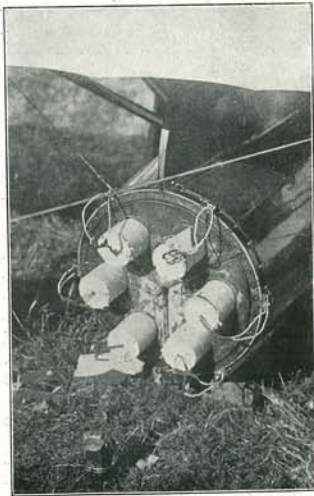
Gli esperimenti compiuti non vogliono, intendiamoci, rappresentare una tappa sicura per quelli successivi, ma affermano il raggiungimento di uno scopo definitivo, una visione di ciò che gli studi e le applicazioni intensificate e variamente tradotti in atto potranno dare.

Le prove compiute affermano la buona preparazione della combustione e della esplosione dei razzi, della disciplina nella accensione di essi, della manovra vigorosa per il decollaggio ed il volo a reazione che prosegue con regolarità. Importante è il fatto di poter procedere in un primo tempo con sicurezza di riuscita iniziale: il resto potrà essere affrontato con più convinta fede. L'opera del Cattaneo è frutto di tenacia ostinata sia personale che di collaboratori entusiasti ferventi e irriducibili.

La fantasia è un fattore formidabile di propulsione verso tutti i fatti concreti rappresentanti le conquiste umane. Giulio Verne fu ben divinatori Orbene, i fantasmi utopisti dei voli interplanetari hanno mosso sempre lo spirito umano a ricercare, ad operare con

maggiore oculatezza e profondità, ed a loro spetta il merito primo dei grandi passi compiuti. L'avvenire, forse, non gli darà torto! La prima prova dell'aeroplano razzo è stata compiuta con troppa premura; ma lo scopo è altamente nobile; poichè ha mirato a dimostrare che in Italia non si è rimasti nel campo in questione alla iniziazione o agli studi teoretici, ma, anzi, si è utilizzato il suo apporto ad una costante ed efficace azione pratica.

L'apparecchio adottato per le prove sperimentali, costruito sotto la vigilanza di Cattaneo e con la collaborazione efficace ed intelligente dell'Ing. Piero Magni, è un monoplano normale del tipo R. R. dalla superficie alare di mq. 24 e dall'apertura alare di m. 19. E', naturalmente, senza elica ed il pilotaggio ricorda un po' i velivoli per volo a vela. Pesa a vuoto 130 chilogrammi ed a carico completo di razzi e di pilota 270. Nelle ali è stato applicato il sistema a « fessura » per aumentare la stabilità negli angoli critici di incidenza. La fusoliera, dopo l'attacco delle ali, è trunca posteriormente. Qui vi sono gli alloggiamenti per 18 razzi fatti in resistente lamiera di ferro. I razzi del peso ciascuno di Kg. 3,5 vengono accoppiati e accesi a due per due mediante una tastiera comandata elettricamente dal pilota. Sono isolati fra di loro per impedire l'accensione contemporanea che avviene, spesso, per simpatia.



Come sono piazzati i razzi a bordo del velivolo

Gli esplosivi compresi in tubi metallici e a terra refrattaria, non esplodono ma vengono bruciati e lo sviluppo enorme dei gas combusti, provoca una spinta in avanti bastevole per 3 minuti di volo dinamico.

Terminata la combustione il volo continua in planè, come un apparecchio normale.

La velocità raggiunta da Cattaneo è in media di 80 all'ora ma può essere portata ai 100. Il lancio viene effettuato come per gli apparecchi per volo a vela: attraverso la tensione di robusti cavi elastici. Appena effettuato, i razzi accesi determinano la spinta dell'apparecchio in avanti.

La combustione si annuncia con un sibilo forte e prolungato e l'apparecchio si lascia dietro una scia di fiamma della lunghezza di circa due metri. Il volo è calmo, con qualche spinta provocata dalla accensione successiva dei razzi, e con qualche squilibrio all'accensione di quelli eccentrici. Squilibrio che viene d'altronde eliminato dalla opportuna manovra dei timoni di direzione.

Le prove vennero compiute a Taliedo il 28 ed il 29 giugno scorso: i lanci diretti con particolare competenza dall'appassionato Mazzaron, hanno costituito, come si è detto, un vero successo per Cattaneo. Un percorso di circa un chilometro ed una durata di 45 secondi!

Cifre che non devono far sorridere: esse sono una promessa feconda per l'avvenire dell'aviazione ultimo stile.

Ricordando i passi giganteschi compiuti dall'aviazione in venti anni, non è azzardato pensare ad un progresso altrettanto spedito nel campo degli aeroplani-razzo. Questi, un giorno, lanciati negli spazi della stratosfera e della troposfera, dove la resistenza all'avanzamento è esigua, giovandosi di combustibili come l'ossigeno e l'aria liquida, potranno sviluppare velocità sbalorditive e tradurre in atto progetti che oggi sembrano chimerici.

L'aviazione bellica si gioverà allora di ordigni paurosi, ma l'aviazione civile potrà diffondere nel mondo tentacoli in ogni angolo a significazione della gloria dell'ingegno umano.

LUIGI CONTINI



Giuseppe Dimai esce dal camino terminale e si butta in parete (via Dülfer alla Cima Grande di Lavaredo).

Fessura Dülfer: su diritti per 40 m. (straord. diff.)

In questo bel rifugio costruito dalla sezione di Auronzo del Club Alpino ci si può arrivare anche con l'automobile, purchè sia piccola, per una strada di guerra che partendo poco dopo Misurina si snoda su pei fianchi del monte fino a giungere alla Forcella Longeres. Qui si trova da bere, da mangiare e un buon letto da riposare. Ci sono anche nei pressi delle magnifiche arrampicate da fare, ma ciò non è obbligatorio per i visitatori che arrivano quassù. A molti di essi basta uscire fuori dal rifugio dopo aver ordinato una succulenta colazione: guardare a destra il profilo merlettato dei Cadini, di faccia l'ampia valle che scende verso Giralba ed Auronzo e, a sinistra, la imponente mole delle Tre Cime. I meno

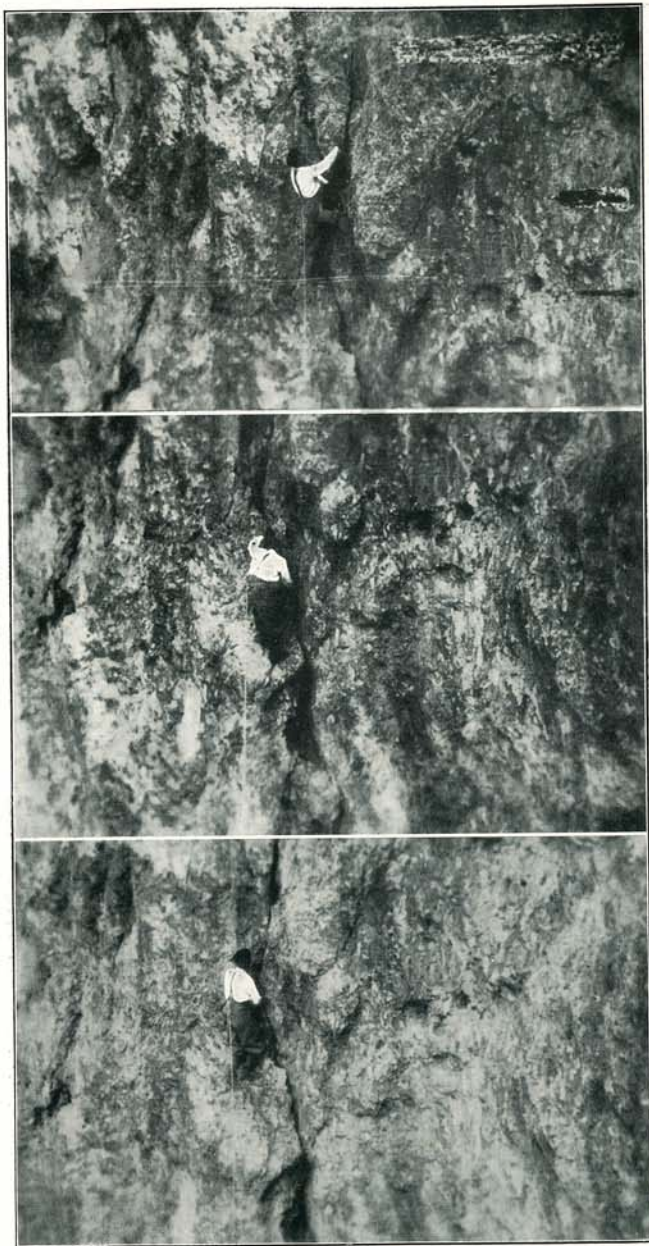
Questo vivo quadro d'un episodio li vita degli arrampicatori nelle Dolomiti è dovuto a un nostro collaboratore che lo ha tracciato dopo una breve, ma fruttifera sosta al Rifugio Principe Umberto sotto le Tre Cime di Lavaredo. Lo pubblichiamo, tanto è sentito e sincero, aderente alla realtà.

pigri si spingono sul sentiero che porta a Forcella Lavaredo e sostano alla cappella di guerra, ricostruita tre anni or sono, e dove si prega Maria Ausiliatrice, Madonna delle croce. Alle signore basta arrivare al rifugio, che riempiono subito del loro chiacchierio.

Sono eleganti, portano generalmente dei pantaloni maschili di taglio perfetto e di stoffa costosa, sfoggiano sweaters, pull-overs di

seta fina che io non riuscirò mai a comprare. Vengono dagli alberghi di Cortina, di Dobbiaco, di Misurina, di Braies, ed è giusto che parlino ad alta voce, per farci sapere che ieri sera sono state al bal masqué e che domani andranno a un'altra festa. Stasera no, al loro ritorno al piano, perchè sono stanche di questa passeggiata. Diranno che sono state « sulle Cime di Lavaredo ». Lo scrivono anche sulle cartoline illustrate che lasciano al custode per impostare.

Ce n'era una che appena entrata nell'ampia sala da pranzo tirò fuori dalla borsetta specchio e matita e continuò per mezz'ora a farsi la faccia. Parola d'onore che ci misero in soggezione; gli lasciammo libero il campo e ci ritirammo in un angolo, presso la fi-

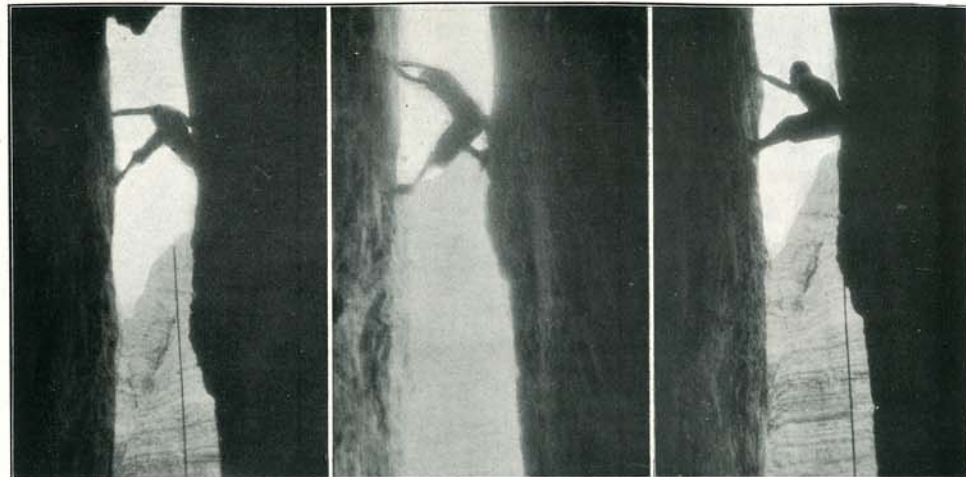


Angelo Dimai sale la « fessura Dülfer » nella Torre del Diavolo (Cadini di Misurina).
Le fotografie mostrano la successione dei movimenti nel delicatissimo procedere.

nestra. Còmici metteva in bella l'elenco delle ascensioni alla Torre del Diavolo copiato ieri, sulla vetta, dal libro messo lassù; la donna, intenta a rappezzare le pedule così consumate dal lungo andare sulla roccia, alzava il capo di tanto in tanto a fissare quella rumorosa comitiva, che la ricambiavano con ironiche occhiate per i suoi pantaloni consumati, il corpetto sdrucito e l'umile bisogno cui accudiva in quel momento. Io sfogliai la Guida delle Dolomiti Orientali, la bella opera di Antonio Berti, per ricercarvi la descrizione della scalata il cui spettacolo, tre giorni avanti, tanto aveva impressionato chi vi aveva assistito.

Oh, poche righe, in uno stile secco e conciso, con le parole abbreviate per non occupare troppo spazio. Relazione tecnica, senza fronzoli e colori, ridotta al minimo per la comprensione dei possibili scalatori. Erano le pagine della Cima Grande di Lavaredo, la Grosse Zinne dei Tedeschi. Passavano i fogli con l'itinerario della Parete Sud - via comune; della Parete Sud - camino Mosca; della Parete Est - via Dimai; dello Spigolo Nord-Est - via Dibona.

« Parete Ovest — Prima ascensione H. Dülfer e W. F., v. Bernuth, 18 luglio 1913 (XVIII Jb. Sect. Bayer. DuOeav 1913, pagina 119). Una delle più difficili arr. delle Dolomiti. Gli spig. O delle pareti N e S fiancheggiano una parete verticale relativamente stretta, rotta da parecchi strapiombi, alta c. 200 m., gialla. L'asc. è segnata da un rientramento, alto circa 150 m., solcato da fessure, che appare nel terzo S della par. stessa. Dalla forcilla tra C. Ovest e C. Grande su verso s. e poi al piccolo spiazzo di ghiaia immed. sotto l'apicco del rientram. Dallo spiazzo su verso s. per 5 m. tra uno spuntone e la par.; poi su 5 m. verso d., e poi traversando 4 m. verso



Giuseppe Dimai al lavoro nel camino terminale della « via Dülfer ». Nello sfondo, la Cima Ovest di Lavaredo.

s. per esile cornice al principio d'una fessura gialla. Per questa, vert. su c. 6 m. a un pianerotolo. A destra per una lastra staccata e per una rampa obliqua verso d. a una breve cengia. Da questa su (chiodo - assai diff.) per una parete vert. gialla, alta 8 m., che porta a una seconda cengia immed. sotto il principio di detto rientramento. Su per questo, utilizzando una fessura (assai diff.), per 12 m., sotto un piccolo strapiombo della par. laterale d. Superato lo strapiombo, su ancora diritti 12 m. (straord. diff.) pel rientram. strapiombante. Ed ancora su 12 m. (straord. diff.) a un posto di riposo (chiodo) sopra un masso incastrato (altezza del tratto, in gran parte strapiombante, da superare senza arresto dalla seconda cengia: m. 40).

Interrompo la lettura. Alzo gli occhi dal libro e guardo quelle mani che hanno afferrato il labbro della fessura di 40 metri, straordinariamente difficile, da percorrere senza fermata. Le dita incastrate nella spaccatura, i piedi appoggiati con forza, di piatto, sulla liscia parete di fronte, il cor-

po arcuato in una estrema tensione di tutte le proprie energie, tenuto lassù, sul vuoto dell'abisso, da una volontà più forte di tutti i pericoli. Quelle fessure strettissime, in cui neppure il braccio può entrare, si superano soltanto a quel modo, e chi trovò il sistema, che prese il suo nome, fu Hans Dülfer. Penso a quest'uomo straordinario, a questo giovane di vent'anni, che per primo osò salire da quella via vertiginosa, da lui definita la più difficile di tutte le Dolomiti. Wilhelm von Bernuth era in basso coi piedi appoggiati sull'esile cengia, anche lui in equilibrio instabile, che teneva la corda avvolta su un appiglio per un'ipotetica misura di sicurezza. Se Hans non avesse resistito a superare tutti i 40 metri, se le sue dita si fossero staccate e avessero lasciato la presa, nessuna forza e nessuna corda al mondo l'avrebbero trattenuto nella caduta mortale.

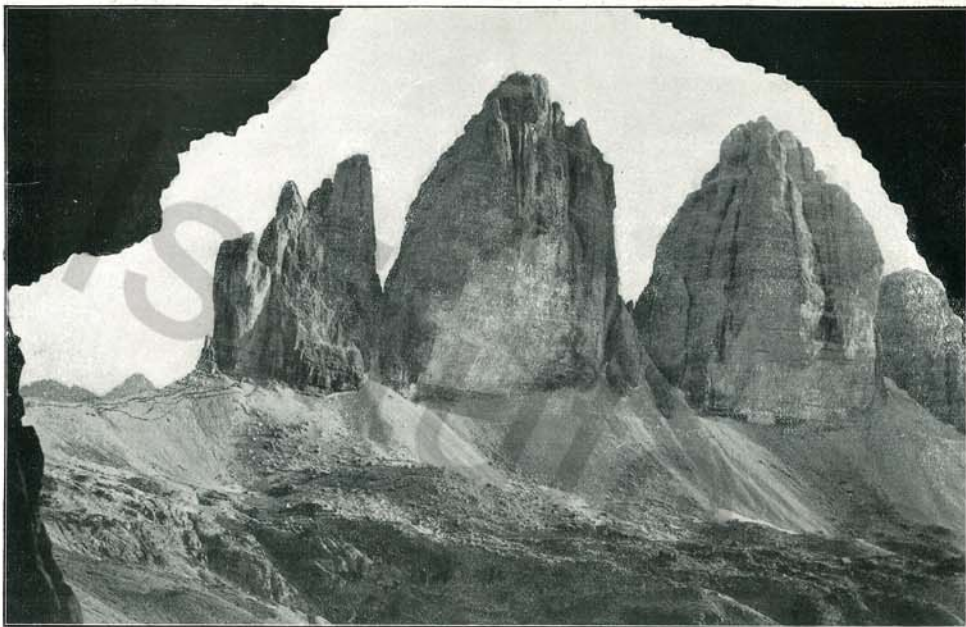
Còmici ha finito di aggiornare l'elenco degli scalatori della Torre del Diavolo. Anche questo si apre col nome di Dülfer, e prosegue con quello dei più celebri ar-

rampicatori del dopoguerra. Ma sono pochissimi. Emilio Comici è una guida moderna, completa, che tiene nella giusta considerazione la storia del progresso dell'arrampicamento. Si tiene al corrente di tutta l'attività dolomitica; legge riviste specializzate, tedesche, austriache, italiane; risponde con precisione e immediatezza a ogni domanda. Ha con sé un Francese, celebre per le sue ascensioni su ghiaccio, che il mese scorso ha effettuato la prima scalata della Punta Gnifetti del Monte Rosa, dal versante di Macugnaga, e uno di questi giorni vorrebbe portarlo sulla « via Dülfer » della Grande.

— C'est difficile, Madame? — domanda Deviés.

La donna torna a descrivergli l'itinerario da seguire. E' stata lassù tre giorni prima con Giuseppe Dimai, e non un particolare le è sfuggito dalla memoria. Movimento per movimento, appiglio dopo appiglio, spaccate, traversate, essa ricorda con successione meticolosa.

— Finito il diedro di quaranta metri, levai il moschettone dal chiodo e mi sporsi in giù a guar-



Le tre Cime di Lavaredo viste da una caverna di guerra da Nord.
La « via Dülfer » si svolge dirittamente sul fianco destro della cima centrale (foto Ghedina).

dare. C'erano almeno 150 metri di vuoto, ma così a piombo che vedevo benissimo il punto del ghiaione dove c'è l'attacco della parete. Se è difficile? E' tutto un mauvais pas, dal principio alla fine. Bisogna aver molta forza nelle dita e sapere andar su « alla Dülfer ». Aiuto dalla corda neanche pensarci. Anche più su, dove si esce dal camino per buttarsi in parete, c'è un momento delicatissimo. Guardi queste fotografie...

Ripenso a Dülfer. Questo nome è pronunciato con un senso di venerazione da quanti hanno provato la gioia di arrampicare sulle rocce. Fu lui che innovò la tecnica di questo virile ed eroico fra gli sport, manifestando un'intuizione mai vista nello scoprire le nuove vie di scalata e un'audacia incredibile nell'affrontarle. Ciò che per Preuss e altri maestri era semplicemente un istinto e un'arte, con

Dülfer divenne arte, scienza e consapevolezza nel medesimo tempo. Alla fine dell'11 questo spilungone di diciott'anni era già il padrone. Le pareti più indomabili, le fessure più strapiombanti, i camini più lisci, sono percorsi da un brivido: è nato, è arrivato, dopo tanti millennii di pietrificata verginità, colui che è destinato a sottometerli e a vincerli. Ci sono delle scalate ch'egli fece solo, che nessuno ripeté dopo di lui; ci sono dunque delle parole che la pietra gli sussurrò mentr'era sospeso sopra un vuoto di centinaia di metri, e che nessuno udi più... Delle sue arrampicate, egli fu parco relatore. Dopo aver scalato, da solo, la Fleischbank seguendo la fessura cui rimase il suo nome — il Dülfer-riss —, egli disse a un valente alpinista: — Conoscerei volentieri chi può fare da solo la mia via... — Fu una delle poche volte che si

vantò. Ma a ragione, perchè a tutt'oggi, se pochi arrampicatori della scuola di Monaco hanno ripetuto il Dülfer-riss, nessuno è riuscito a vincerlo da solo. Una celebre guida dolomitica disse di lui; — Dülfer non arrampica; egli accarezza la roccia. Che dubbio? Egli l'accarezzava, perchè l'amava; e sotto quella carezza d'amante, è certo, nel gran talamo incielato la roccia fremeva.

Ma ahimè! Mentre Dülfer, nella gloria singolare delle sue vittorie, nella forza dei suoi vent'anni, passava da una catena all'altra di montagne, dalla Baviera al Tirolo, dal Tirolo alle Dolomiti, e trascorreva le ore più belle della sua vita sospeso lassù, sui muri mostruosi delle rocce, a cercare nelle screpolature lavate dal vento e dalle piogge una via di cammino per giungere alle vette, c'erano degli uomini nelle grandi Capitali

dell'Europa che si scambiavano delle note diplomatiche. Uomini molto seri, molto gravi, alienissimi dall'arrampicamento, destinati alla paralisi, all'embolia, alla gotta e al diabete. Oh, il conte Berchtold non avrebbe mai scalato lo spigolo di Valbona: egli scalava il Semmering in ferrovia. E neppure Sazonoff avrebbe saputo compiere grandi cose sulla parete Ovest del Totenkirchl: sarebbe morto di paura prima di cadere nell'abisso. Lo scambio delle note si infittiva; dei personaggi solenni, carichi di galloni e di potere, leggevano in gran segreto dei telegrammi cifrati che giungevano da tutte le parti d'Europa. Lord Grey, Poincarè, il Grande Stato Maggiore Germanico, gli Ammiragli della Great Fleet tessevano, a modo loro, i nuovi destini del mondo, e assieme quello del palli-

giorno, quasi emaciato, studente di architettura all'Università di Monaco, che in quei giorni compiva nuove ascensioni nelle Dolomiti... Il suo taccuino portava scritto: 1.º agosto 1914: prima scalata della parete Sud della Grande Odlà. E sotto, poche righe d'un linguaggio specializzato, ermetico quasi, per descrivere la via d'ascensione. Telegrammi non meno misteriosi facevano vibrare nella notte i fili d'acciaio tesi ancora, per qualche

giorno, a cavallo delle frontiere.

Finchè, grazie a quelle note e a quei telegrammi in cifra, Hans Dülfer fu incorporato nella K. Bayerische Infanterie, e mandato nelle trincee del fronte Ovest, dove non c'erano i picchi vertiginosi delle Dolomiti, rosa nei tramonti, ma la piatta campagna tutta uguale, e di qua e di là dei reticolati un fango nero, viscido, un gran fango che macchiava tutto. Non più le arrampicate verso il sole, immerse nel vuoto delle altezze, ma lo strisciare nei camminamenti, con la faccia a terra. Oh monti selvaggi del Kaisergerbirge, oh Cime di Lavaredo nel sole d'Italia! Il 15 giugno del '15 una granata francese sfracellava nelle trincee di Arras il soldato Hans Dülfer. Cadeva in quel giorno il terzo anniversario della vittoria da lui riportata sulla parete Est della Fleischbank.

X. Y.



Il bellunese Zanetti compie la spaccata Dülfer tra la Torre Leo (a sinistra) e la Torre del Diavolo (foto Terribile).

LO SPORT DELLA VELA

Sulle pagine di « Sport Fascista » dedicate agli innumerevoli sport che oggi non sono più esclusivamente diletto ma fanno parte essenziale della vita stessa delle Nazioni, non ha trovato sinora — se non erriamo — l'ospitalità che si merita lo sport della vela.

Ripariamo a questa mancanza iniziando con questo articolo generico la cronaca di quel che si fa in Italia e nel mondo in detto sport che deve essere tenuto nella più alta considerazione non fosse altro che pel fatto di essere forse l'unico i cui cultori pagano di persona e... di tasca, l'unico in cui non vi sia alcuna possibilità di farci una posizione.

Con tutto questo non è uno sport esclusivamente aristocratico, alla portata cioè soltanto di chi è provvisto d'abbondanti risorse pecuniarie. Con sole settecento lire e cioè al prezzo di una buona bicicletta o di un modesto equipaggiamento da sciatore si può avere una canoa a deriva completa con la sua vela triangolare, lunga circa 4 metri e capace di due persone.

E' proprio il caso di dire che è uno sport adatto per tutte le borse poiché partendo da un tale minimo si può salire a mano a mano per tutte le gradazioni di prezzo fino a giungere ai molti milioni occorrenti per uno « Shamrock » per la Coppa d'America o per un « Ailée » capace di fare comodamente il giro del mondo.

Sport universale per eccellenza che permette le piccole competizioni locali tra barche dello stesso tipo, le gare più importanti tra *racers* o *cruisers* costruiti a seconda delle relative formule internazionali, le regate su circuiti segnati da boe e le grandi crociere da porto a

porto fino a quelle che attraversano gli oceani.

Mentre in genere tutti gli altri sport seguono il progresso abbandonando sistemi e tipi sorpassati in modo che, ad esempio, nelle gare automobilistiche competono solo le macchine degli ultimissimi tipi, nello sport della vela si comincia ancor oggi dall'abbici del tempo dei Fenici.

In questa epoca in cui tutto si fa meccanicamente ed in cui specialmente la navigazione si è totalmente meccanizzata, è bene che resti lo sport della vela, che solo mette in diretto contatto l'uomo con le forze della natura.

Nello sport della vela la potenza è eguale per tutti ed il vento con le sue sfuriate ed i suoi capricci, si può meglio utilizzare quando si hanno scafi meglio ri-

sciti e velatura più abbondante e più adatta, ma è solo con la pratica lunghissima, con l'astuzia raffinata, con l'impiego di tutte le migliori qualità dell'uomo, intelligenza, occhio, prontezza di percezione e di esecuzione che il vento diventa docile e sicuro motore.

Se poi pensiamo ad uno degli scopi precipui delle pratiche sportive, all'acquisto ed al rafforzamento della salute, supremo bene dell'anima e del corpo, non v'è altro sport al mondo che possa stare al pari di quello della vela che si svolge nell'ambiente più sano e più salubre che esista, lungi da ogni pestifera esalazione e scevro di insidiosi pulviscoli.

Non si deve poi prendere letteralmente quello che abbiamo detto relativamente al tempo dei Fenici.

Oggi si può andare alla vela co-

me andavano i primi navigatori di due o tremila anni fa, ma si può pure andare alla vela con tutti gli ultimi trovati della moderna meccanica e ben lo sa il povero Sir Thomas Lipton col suo « Shamrock V » per andare a disputare la Coppa d'America si è visto battere dallo americano « Enterprise » a bordo del quale tutte le manovre si compivano a mezzo di motori e di congegni elettrici speciali contrariamente ai vecchi sistemi in uso da secoli su tutti i velieri del mondo. Ed inoltre, per coloro che sono presi dal vortice degli affari e non possono abbandonarli per tempo indeterminato, come potrebbe avvenire partendo su un yacht a vela che si trovasse poi immobilizzato per ore e per giorni per mancanza di vento, i moderni motori a scoppio di poco ingombro e di pronta messa in marcia vengano in soccorso. Oggi sono rarissimi gli yachts a vela che non abbiano, invisibile, un motore con la sua brava elica, che al momento del bisogno si mette in moto e permette di raggiungere il porto di destinazione con l'orario prestabilito. E' quello che scherzosamente si chiama « vento inglese » ed è uno spettacolo curioso quello di vedere un yacht a vela dalla immensa poderosa alberatura marciare svelatamente avendo tutte le vele ammainate e raccolte.

* * *

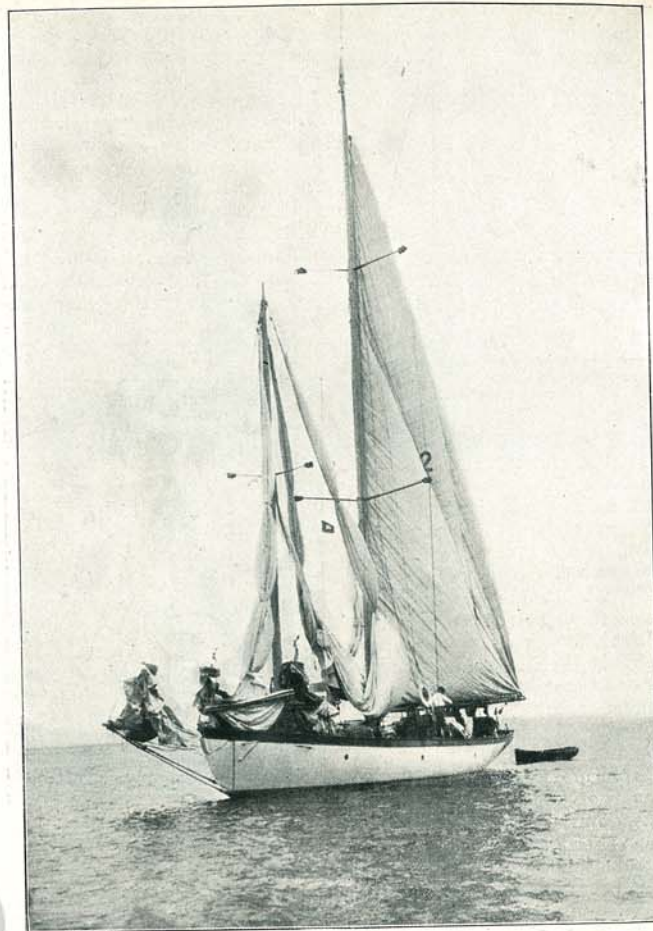
C'è modo e modo di fare dello sport a vela, ma certamente noi non crediamo che basti avere il denaro sufficiente per acquistare uno scafo grande o piccolo, per armarlo e per pagare il personale stipendiato, dal capitano al mozzo per mantenerlo e per farlo navigare e magari vincere le regate.

Non sono pochi i gran signori che usano far così, ma, francamente non possono considerarsi dei veri sportivi pur essendo regolarmente iscritti quali soci di un « Yacht Club » qualsiasi.

Non vogliamo dire con questo che lo sportivo vero debba adattarsi anche a fare i più umili mestieri di bordo. Chi ha i mezzi può



Il « Dorade », yawi americano, vincitore della regata transatlantica e della crociera del Fastnet di quest'anno.



La famosa goletta americana « Nina » vincitrice nel 1928 della regata transatlantica e della crociera del Fastnet.

pure pagarsi il personale di servizio ed avere a bordo qualche buon vecchio marinaio pratico e capace nei momenti critici di dare un valido aiuto ed anche un buon consiglio, ma niente di più. Come il campione automobilista sta al volante ed il motore non ha segreti per lui così il campione dello sport velico deve essere il primo marinaio di bordo e deve saper tenere in mano la barca nei momenti più difficili. E questo si ottiene solo con una lunga pratica e con una pas-

sione capace di resistere anche a veri sacrifici. Mentre è facile oggi diventare in ventiquattr'ore un campione del volante, sol che si abbia un po' d'occhio ed una suprema indifferenza nel prendere le voltate senza pensare a quel che può trovarsi nascosto dietro la curva, oltre, naturalmente, ad una bella macchina con compressore, non si diviene invece altrettanto facilmente un campione della vela. Non bastano ventiquattro ore e nemmeno venti-



... con sole 700 lire si può avere una canoa a deriva...

quattro mesi. Ed occorre cominciare dal principio con pazienza e costanza.

L'Italia, che in tanti campi dello sport è assurda a primati mondiali, non è invece tra le prime nazioni del mondo per lo sport della vela, mentre, meglio che per tanti altri sport, si trova in condizioni favorevolissime. Abbiamo migliaia di chilometri di coste marine, continentali ed isolate, laghi interni insieme ad un clima che permette di praticare lo sport tutto l'anno.

Abbiamo un passato glorioso di navigatori che giravano il mondo quando altre nazioni, che oggi ci hanno sorpassato, o non esistevano o si limitavano ad aver pochi scafi che non si allontanavano dalle coste.

Abbiamo oggi ancora uomini che sono riconosciuti quali i migliori marinai esistenti che abbiano operai, tecnici e cantieri che come genialità e capacità costruttiva non sono secondi a nessuno.

Non v'è ragione dunque perchè anche nella vela non si prenda una posizione predominante e, si può dire, un piacere, chè vi sono, come vedremo, buone speranze per l'avvenire e già nello scorso anno ed in questo si sono realizzati due importanti avvenimenti.

Infatti lo scorso anno il bellissimo otto metri « Bamba » del Gr. Uff. Giovannelli (costruito dal Baglietto), riportava in Italia la

« Coppa d'Italia » che dal 1928 era emigrata in Francia. Questo anno, nella recentissima Corsa Crociera del Mediterraneo in cui prendevano parte yachts di tutte le nazioni, la vittoria arrideva all'« Janua » altra magnifica creazione di Baglietto appartenente al Dott. A. L. Piccardo.

Contemporaneamente noi vediamo moltiplicarsi, grazie specialmente al benefico influsso del Dopolavoro i piccoli centri locali con molteplici gare di piccole imbarcazioni dello stesso tipo, vediamo aumentare l'attività sporti-



... fino ai molti milioni occorrenti per uno « Shamrock » per la Coppa d'America...

va di vecchie società sportive della vela con l'affluire di elementi giovanili a Venezia, a Trieste, a Napoli, ecc., e non può trattarsi di passione passeggera perchè il mare è come il primo amore che, dice la canzone, non si scorda mai. Le nuove reclute aumenteranno sempre e... chi vivrà vedrà.

Vediamo intanto quel che avviene oltre i nostri mari, in quelle nazioni che attualmente hanno il predominio mondiale nello sport della vela.

Questa nazioni sono gli Stati Uniti d'America e la vecchia Inghilterra. Questa domina il mon-

do con la sua marina da guerra e con quella mercantile e lo dominava ancora con quella da diporto. Le più belle e famose imbarcazioni, le gare più importanti e più affollate di concorrenti tra i quali erano spesso teste coronate, erano fino a pochi anni or sono suo esclusivo appannaggio.

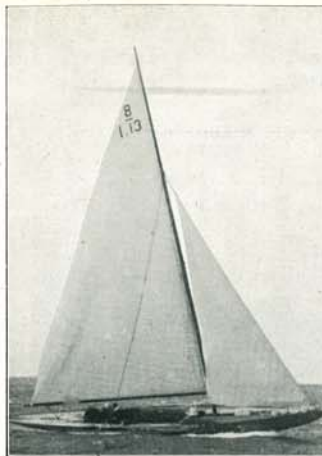
Ma gli Stati Uniti che hanno sostituito la Germania d'anteguerra nei suoi sogni d'egemonia mondiale e li stanno — se già non l'hanno fatto — realizzando, anche sul nobile ed antico sport della vela stanno battendo certamente quelli che fino a ieri furono i loro maestri.

Mentre da parte inglese si procede sempre in base alle tradizioni e solo con lentissime progressive variazioni giocando così a carte scoperte poichè qualunque sportivo competente sa a priori i pregi ed i difetti d'ogni scafo e quello che da esso si può attendere a seconda del variare del vento e del tempo, da parte americana si studia tutto da capo e si risolvono tutti i problemi senza pastoie di preconcetti e di tradizioni.

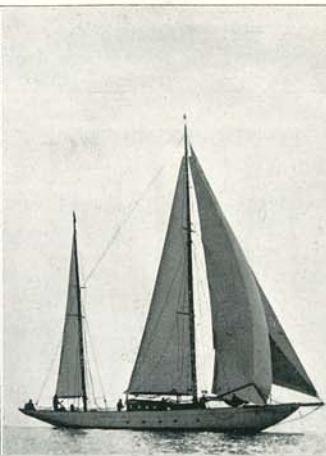
E dove occorre, a suon di dollari si sfondano le ultime barriere. Dove non basta uno si forma un



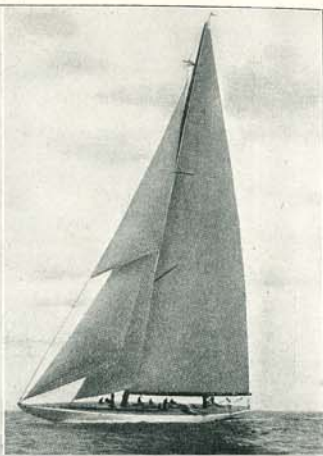
... o per un « Ailée » capace di fare comodamente il giro del Mondo.



« Bamba », l'8 metri che l'anno scorso riconquistava la Coppa Italia.



« Janua », vincitrice della Corsa Crociera del Mediterraneo 1931.



L'« Enterprise », ultimo vincitore della Coppa d'America.

sindacato di sportivi multimilionari che mettono i tecnici in condizioni di lavorare senza alcuna preoccupazione finanziaria. Costi quel che costi si deve vincere e si vince.

Così è avvenuto per la oramai quasi secolare disputa per la « Coppa d'America » che invano dal 1851 gli inglesi tentano di riportare in patria. Nello scorso anno il ricchissimo mecenate inglese, Sir Thomas Lipton, allestiva il quinto yacht appositamente costruito per tale competizione. I primi quattro avevano combattuto e perduto rispettivamente nel 1899, nel 1901, nel 1903 e nel 1920. Per l'ultimo combattente del 1930 Sir Lipton, solo a sostenere l'onore e l'onere della difesa della bandiera d'Inghilterra spendeva ben dieci milioni delle nostre lire. Con un solo scafo attraversava l'Oceano e si presentava dinanzi all'avversario. Ma questo era stato scelto dagli Americani tra cinque imbarcazioni di cui alcune nuove di zecca ed altre rimesse a nuovo e le spese assunte da ben cinque sindacati comprendenti quasi tutto l'Olimpo dei magnati della repubblica stellata. Però con tanti milioni di dollari spesi e con tutta la tecnica modernissima sfoggiata da una legio-

ne di ingegneri e di architetti navali specializzati, l'yacht inglese venne battuto solo per pochi minuti e per una buona dose d'incidenti sfortunati che lo avevano colpito.

Quindi, *spes ultima deal*, il tenace Sir Thomas Lipton non rinuncia, e mentre scriviamo è tornato in America per prendere gli accordi per ritentare il match l'anno prossimo.

Mentre però gli Inglesi traversano l'Oceano per andare sull'opposta riva a farsi battere, gli Americani vengono anch'essi nelle acque europee, ma per vincere ancora e ciò con grande dispiacere degli sportivi inglesi che non sanno rassegnarsi a confessare che oramai sono al secondo posto.

Eppure gli esempi evidenti si susseguono e si rassomigliano.

Nella maggiore competizione velica che esista, nella regata transoceanica con circa 3000 miglia di traversata dell'Atlantico, nel 1928, la vittoria arrise alla « Nina » una goletta di 18 metri tutta equipaggiata da puri sportivi.

Poi questo stesso yacht prese parte alla gara annuale inglese del *Fastnet*, una difficile crociera di oltre 600 miglia senza scalo in ma-

re aperto alla quale prendono parte i migliori yachts inglesi e francesi, e battè tutti i concorrenti.

Quest'anno, recentemente, la regata transoceanica si è nuovamente disputata e la vittoria arrideva all'yawl *Dorade* anche esso equipaggiato solo da puri sportivi con nessun marinaio salariato a bordo.

Il *Dorade*, in partenza non era affatto preconizzato vincitore ed invece è arrivato quasi due giorni prima degli altri, accolto a Plymouth dal meritato saluto del *Britannia*, che è l'yacht con cui il Re d'Inghilterra prende parte personalmente alle regate.

Ma poi, come già avvenne pel *Nina*, il *Dorade* ha preso parte alla gara del *Fastnet* e l'ha vinta brillantemente battendo nove yachts inglesi, cinque americani e tre francesi.

Dopo simili esempi si deve inchinarsi davanti alla evidente superiorità nord americana di scafi e di uomini ed a noi, che attualmente siamo quasi gli ultimi venuti in questo sport, non resta che augurare che sorgano anche in Italia uomini che possano, sappiano e vogliano far figurare anche la nostra bandiera tra i concorrenti a queste grandi gare oceaniche, ove meglio si vedono i veri marinai.

ROBERTO DEGLI UBERTI



S. M. il Re taglia il nastro per l'apertura del Concorso Motonautico di Venezia.

LE GARE DI VENEZIA

La maggiore manifestazione dell'annata motonautica italiana ha avuto il suo svolgimento nella mirabile cornice veneziana dal 13 al 20 settembre segnando un bel crescendo — come complesso — in confronto delle due precedenti edizioni. Per adoperare l'adusata parola di « successo » che è d'obbligo per ogni relazione di avvenimenti sportivi, non c'è da ricorrere a restrizioni mentali.

Il successo c'è stato, pieno ed assoluto e più che con la dimostrazione critica, statistica e di paralleli con altri avvenimenti o con le precedenti riunioni del 1929 e del 1930, lo si deve dedurre dalla atmosfera stessa in cui si è svolto.

Il successo della riunione veneziana deve essere giudicato anche attraverso le impressioni di coloro che hanno assistito alle altre massime manifestazioni estere dello stesso genere ed all'esame dei risultati di esse. Si potrà subito esser

convinti che, senza alcuna vanagloria da parte nostra, il Concorso di Venezia è decisamente al primo posto su tutti gli altri.

Ed è appunto perchè questa sua supremazia non abbia a decadere in un futuro prossimo o lontano — dato che il risveglio motonautico è generale in tutto il mondo — che ognuno deve portare il suo contributo di osservazioni e di consigli perchè l'organizzazione possa sempre più perfezionarsi ed il successo essere sempre maggiore.

Lo sport motonautico non ha alcun punto di raffronto con gli altri sport e nemmeno con quelli meccanici: automobilismo e motociclismo, coi quali sembrerebbe dover avere molta affinità.

Lo dimostriamo subito con un esempio recente ed evidente. Nel primo concorso del 1929 parteciparono 26 fuori-

bordo ed il programma aveva due sole gare con due prove ognuna e L. 12.000 di premi complessivi. Nel 1930 si ammisero altre categorie e le gare furono portate a 4 con dieci prove in totale. I premi invece non aumentarono che di 500 lire. Si presentarono alle varie parterie ben 61 fuoribordo. I critici ed i consiglieri, e noi fra questi, anche in base ad osservazioni di competenti direttamente interessati, rilevarono che la dotazione di premi per fuoribordisti era meschina e non tale da attirare molti concorrenti. Il comitato, composto di gente pratica che sa anche stare a sentire e che nulla vuol trascurare per il continuo miglioramento dell'avvenimento, mette subito nel programma del 1931 undici gare con ventun prove riservate ai fuoribordo con una dozzina di coppe e quasi quadruplica i premi in denaro portandoli da 12.500 a 45.000 lire.

Era logico aspettarsi che i fuoribordo accorressero in un numero almeno doppio di quello del 1930. Nemmen per sogno. Ne sono venuti nove di meno: 52 invece di 61! (noi contiamo quel-

li che effettivamente si sono presentati in partenza almeno ad una gara del programma e non quelli indicati solo sulla carta).

Come si vuole che dopo un simile risultato si possa avere il coraggio di fare altri rilievi e dare altri consigli?

Però l'osservatore attento sa anche trovare la spiegazione di quei fenomeni che a prima vista possono sembrare inspiegabili, e così è nel caso ora citato. La diminuzione nel numero dei concorrenti fuoribordisti è, in sostanza ed ai fini del progresso motonautico, solo apparente. Nei primi due anni si sono presentati nella laguna molti elementi che non sapevano distinguere la differenza che passa tra una gara locale ove può cimentarsi anche il principiante con qualsiasi motore normale e nemmeno in ordine, con un grande concorso internazionale ove intervengono campioni nazionali e stranieri. Quest'anno la classe dei concorrenti era molto più elevata. Poi c'è un'altra ragione ed è data dall'aver compreso nel programma, con un bellissimo gesto che avrà in un prossimo avvenire una grandiosa e benefica ripercussione, la categoria dei *cruisers* da un litro e mezzo, categoria che prende i suoi adepti tutti tra i migliori fuoribordisti, ed a Venezia ne son venuti dieci.

Alcune cifre.

Mentre in tutte le altre manifestazioni sportive il pubblico si trova ad assistere nel solo giorno festivo, ad una sola gara, magari divisa in più prove, ma in cui prendono parte tutti i concorrenti a pari condizioni, differenti solo per le doti individuali o per avere, negli sport meccanici, veicoli di marche diverse ma tutti rigidamente rispondenti a speciali caratteristiche, in questi concorsi motonautici ci si trova dinanzi a ben otto giorni di prove in parte collegate tra di loro ed in parte diversissime con divisioni e classificazioni comprensibili solo per pochi iniziati.

Per ragioni finanziarie e di propaganda si è voluto dare il carattere spettacolare a queste manifestazioni ma la massa del pubblico non vi accorre appunto perchè ignorando i nove decimi di quello che accade non trova il divertimento e l'interesse corrispondente al denaro che ha speso.

Perciò — e qui si presenta l'occasione di un primo consiglio — se si vuole veramente fare opera di propaganda, è necessario che le comunicazioni al pubblico non siano date nella forma puramente tecnica con pochi termini

ostrogoti e molte cifre ma provvedendo o con apposite chiare e semplici spiegazioni sui programmi, o con la radio a mezzo di speciale ed idoneo personale che sia compreso della necessità e della bontà della sua missione.

E poi occorre — e qui viene una prima critica — che nella compilazione dei programmi stessi e nella accettazione delle iscrizioni alle singole gare si sacrificino magari le necessità spettacolari e si faccia anche andar deserta qualche gara invece di far correre mescolati scafi eterogenei e che nulla hanno da vedere con la qualifica che è scritta nel titolo della gara.

Alcune di queste si sono svolte in un modo equivalente a quello che avverrebbe a Monza ove in un Gran Premio automobilistico si facessero correre insieme ai bolidi da corsa delle vetture da turismo oppure degli autobus e perfino delle motociclette.

In questo modo accade che anche quella parte del pubblico che cominciava ad erudirsi finisce col non capirci più nulla.

Quest'anno il programma comprendeva in complesso 25 gare con 44 prove senza contare poi le partenze staccate per tentativi di records. Si aveva così una media di 5 a 6 prove al giorno e poichè, a causa del cattivo tempo, in due giorni e mezzo si è dovuto sospendere ogni attività, nei giorni residui si son dovute svolgere anche dieci prove al giorno.

Si sono presentate alle varie prove 87 imbarcazioni e precisamente: 1 *racer* senza limitazione (il *Torino* del Conte Rossi con motore aviazione Fiat 1.000 HP) 8 *racers* 12 litri, 6 *racers* 6 litri, 4 *cruisers* 12 litri, 6 *cruisers* 6 litri, 10 *cruisers* da litri 1,5; 2 idroscivolanti e 52 fuoribordo.

Come nazionalità i concorrenti erano così divisi: Italiani 66, Austriaci 5, Americani 3, Francesi 3, Inglesi 3, Svedesi 2, Tedeschi 2, Spagnoli 1, Svizzeri 1, Ungheresi 1.

Invece come nazionalità dei motori si avevano queste altre cifre: Italiani 29, Americani 46, Francesi 6, Tedeschi 3, Inglesi 1.

I tentativi di record.

Una delle parti più importanti del programma della riunione veneziana era costituito dalle prove speciali per tentativi di record sul miglio marino per i quali è stabilito fin dal primo anno una base debitamente misurata e segnata con traguardi fissi in muratura. Nell'intendimento lodevolissimo degli

organizzatori si vorrebbe così dare il modo a chiunque di poter battere un record con la spesa limitatissima della semplice iscrizione al Concorso avendo così a disposizione tutta l'organizzazione tecnica e regolamentare perchè il record possa essere ufficialmente controllato e quindi omologato.

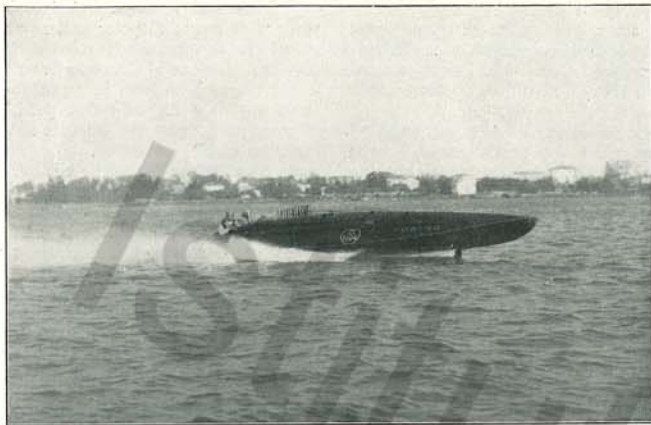
Ma i fatti hanno dimostrato che questa lodevole intenzione in ben tre anni non ha dato alcun frutto e, aggiungiamo noi, ben difficilmente potrà darne in seguito. Sarà quindi opportuno, al fine di svilitare il pletorico programma, di rinunziarci senz'altro. I fatti e la pratica ci dicono che ai limiti elevatissimi già raggiunti coi record esistenti, per poterli battere ottenendo velocità maggiori occorrono tali e tante circostanze concomitanti da rendere impossibile, anzi assurda, la pretesa di fissare la data e l'ora fissa in cui l'avvenimento debba accadere.

Le gare in circuito o in determinati percorsi si possono bene fissare per quando si voglia poichè trattandosi di quella speciale riunione di tanti concorrenti le condizioni del luogo e del tempo sono eguali per tutti ed i migliori otterranno egualmente il desiderato successo. Nei tentativi di records invece il concorrente deve battersi contro un nemico non solo assente ma che ha ottenuto il suo successo in condizioni di tempo e di luogo che non si possono riprodurre a volontà.

Valga l'esempio del tentativo di record del *Lia III*, il bellissimo scafo costruito da Baglietto di Varazze e con motore Isotta Fraschini, che la passione e l'ardire motonautico del Sig. Antonio Becchi hanno aggiunto alla nostra limitatissima flotta di *racers* della Serie internazionale di 12 litri.

Il *Lia III* ha tentato di battere il record mondiale della categoria che è tenuto da anni dal medico argentino stabilito in Francia, Dr. Etcheogin con la velocità di Km. 108 ottenuta sulla Senna presso Parigi dal suo *racer Sadi III*.

Orbene quest'anno il *Sadi III* è venuto a concorrere alle gare veneziane ed in più di una prova in circuito è stato nettamente battuto dal *Lia III* che si è dimostrato a vista di tutti più veloce. Ma quando il *Lia III* ha voluto andare alla base del miglio misurato per compiere le due prove nei due sensi prescritte, la migliore velocità raggiunta in vari tentativi è stata di chilometri 107,597 ossia di 403 metri inferiore al record del *Sadi III* che è rimasto così imbattuto detentore del record. Si deve dunque dedurre che non è vero quello che abbiamo visto coi nostri oc-



Il racer « Torino » (Fiat-Celli), guidato dal Conte Theo Rossi di Montelera, vincitore della Coppa Volpi.

chi che il *Lia III* è più veloce del *Sadi III*? No, vuol dire che nei giorni e nelle ore fissate dal programma le acque della Laguna di Venezia offrivano agli scafi slittanti su di esse delle condizioni diverse da quelle della Senna nel giorno e nell'ora in cui il record venne attribuito al *Sadi III*. Ed anzi noi vorremmo aggiungere che questa eguaglianza di condizioni non potrà mai verificarsi perchè il fiume e l'acqua dolce sono una cosa e la laguna e l'acqua salata sono un'altra e non comprendiamo come si possa stabilire il record assoluto del mondo su acqua senza differenziare quest'acqua a seconda che sia del mare aperto, di una laguna o di un lago o di un fiume.

Altre prove della impossibilità di poter battere i records a volontà delle indicazioni di un programma come un numero di uno spettacolo le abbiamo nei records conquistati sulle acque del Garda da Kaye Don e dal nostro Dacò. Ambedue nelle riunioni pubbliche non hanno battuto nulla mentre poi conquistavano i noti records mondiali in quel tale momento in cui le condizioni del lago e dei motori li favorivano.

Nel programma veneziano poi è fissato il massimo premio, la Coppa di S. A. R. il Principe di Piemonte, appunto per le prove dei records mondiali con la condizione che il concorrente deve superare di almeno un miglio la velocità ottenuta dal vincitore dell'anno precedente. La sorte ha voluto che proprio il primo anno a Venezia venisse il racer più veloce del mondo, il *Miss England* del compianto Segrave il qua-

le raggiunge la media di Km. 147,190 e chiuse così a tutti gli altri per lungo tempo la possibilità di attribuirsi l'ambito trofeo. L'anno scorso e quest'anno non venne assegnato ad alcuno e nelle attuali condizioni non v'è nessun altro racer al mondo che possa superarlo. C'era lo stesso *Miss England* che sotto la guida di Kaye Don detiene il record mondiale ma è andato a picco ai primi di settembre nelle gare di Detroit e non si sa ancora se il suo proprietario Lord Wakefield vorrà farlo risorgere una terza volta.

Noi crediamo perciò che al Comitato Veneziano convenga modificare il regolamento della Coppa di S. A. R. il Principe di Piemonte per rendere possibile la disputa.

In sostanza nella riunione veneziana per quanto riguarda i record si sono ottenuti i seguenti risultati:

Il *Lia III* di Antonio Becchi (*Isotta-Baglietto*) non ha battuto il record mondiale della categoria 12 litri ma con Km. 107,597 ha battuto quello italiano detenuto dal *Mantelera I* dell'ottobre 1929 con Km. 105,170.

Il fuoribordo *Savoia III* del Sig. Renato Impicini (*Johnson-Crandall*) non ha battuto il record mondiale della categoria B (350 cc.) che è tuttora detenuto da Bill Lyon alla media di Km. 67, ma avendo raggiunto i Km. 63,844 ha battuto il record italiano che apparteneva al Sig. Girompini con motore *Caille* alla media di Km. 61.

Come si vede si tratta di molto modesti risultati.

Le prove di resistenza.

Oltre le numerose prove di velocità in circuito chiuso di cui parleremo in seguito, il programma della Riunione Veneziana comprendeva due prove di resistenza su lungo percorso aperto, uno per cruisers da mare fino a 6 litri e l'altro per fuoribordo da corsa e da turismo.

La prima prova è retta da uno speciale regolamento per la disputa della Coppa Challenge offerta lo scorso anno da S. A. R. il Principe di Udine che ora è diventato Duca di Genova. Il regolamento è a « formula variabile » ossia modificabile di anno in anno perchè lo scopo dell'augusto donatore è quello di studiare quale sia il tipo più conveniente ed economico ma al tempo stesso sicuro di cruiser da mare. Per quest'anno erano ammessi i cruisers di almeno 7 metri di lunghezza con motore di non più di 6 litri di cilindrata. Per la classifica era primo chi aveva il miglior punteggio moltiplicando il peso dello scafo a carico completo per la velocità media ottenuta nelle due tappe Venezia Trieste e Trieste Venezia (chilometri 236) e dividendo il prodotto per i litri di carburante.

La crociera è organizzata magnificamente con commissari a bordo di ogni scafo concorrente, con cacciatori-pediniere ed idrovoltanti di scorta, con premi all'arrivo a Trieste, ma purtroppo alle due prove finora svolte non ha arreso il successo che l'iniziativa meritava. L'anno scorso non si ebbero che tre concorrenti ma almeno erano tutti italiani; quest'anno se ne sono avuti pure tre ma uno era inglese, uno austriaco ed uno italiano. E la vittoria in base alla formula, in una gara in cui entravano Venezia e Trieste è toccata proprio all'austriaco Foest von Monshoff.

La migliore velocità è stata tenuta dall'inglese Scott Payne che giungeva primo a Trieste e Venezia ma si classificava secondo ed al terzo posto l'unico rappresentante dell'Italia... che era una donna! Si tratta della appassionata motonauta baronessa Huetterot che vive a Sant'Andrea di Rovigno, un'isola della costa istriana, per la quale l'andare a zonzo per l'Adriatico è un gioco.

Questo lacrimevole risultato dimostra che c'è proprio poco da stare allegri per la nostra motonautica. Non basta esultare per qualche record ottenuto o per qualche bella prova di velocità in circuito chiuso sulle placide acque di laghi e lagune quando tra 66 motonauti italiani raccolti a Vene-

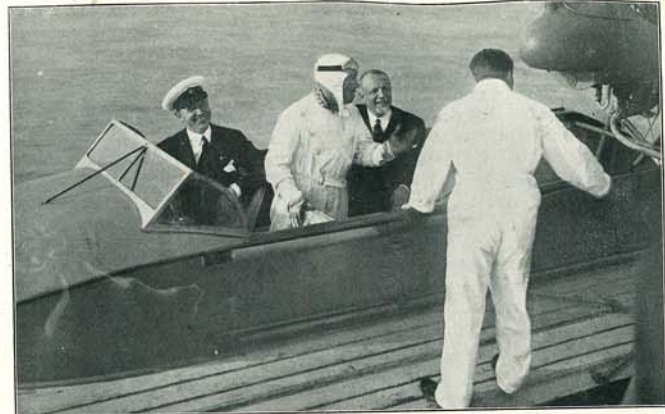
zia per concorrere alle gare ed almeno altrettanti non concorrenti ma pavoneggiandosi tra le tribune ed il galleggiante della giuria in brillanti divise, non si è trovato che una sola donna quando si è trattato di uscire in mare aperto senza correre alcun rischio tante erano le misure protettive della scorta aerea e marina!

E' inutile aggiungere altri commenti perchè il fatto si commenta ampiamente da sé.

La prova dei fuoribordo dal punto di vista del sentimento nazionale e delle deduzioni relative alla vera propaganda motonautica non è andata molto meglio.

Infatti dei 52 fuoribordo presenti a Venezia e partecipanti alle gare, solo 12 sono partiti pel circuito della laguna su un interessante percorso di 100 chilometri, in cui non si incontravano le difficoltà del mare aperto ma almeno si doveva dirigersi da una località ad un'altra, saper scegliere la buona strada nell'intrico dei canali, fare insomma un po' il navigatore e non già il giro tondo intorno alle boe d'un circuito chiuso. Di questi dodici poi sei soli erano italiani e sei stranieri, due venuti nientemeno che dalla lontana Svezia, due tedeschi, un austriaco e perfino uno svizzero! I concorrenti poi si dividevano in categoria corsa e categoria turismo. Nella prima, da cui presumibilmente doveva uscire il vincitore, come è poi avvenuto, vi erano sei concorrenti e di questi uno solo italiano che non era nemmeno fra gli iscritti e si decideva solo all'ultimo momento. E così la vittoria assoluta è toccata ad uno straniero, allo svedese Jacobson che percorreva i chilometri 100,20 in ore 1,44'43"2/5 alla media di chilometri 57,408.

Fortunatamente tra i sei della categoria turismo c'era un Uomo al quale la nostra motonautica molto deve e molto dovrà perchè finora è uno dei pochissimi (le dita di una mano bastano a contarli) che sappiano fare da dirigenti e da concorrenti. Vogliamo nominare il Barone Edgardo Lazzaroni segretario generale del C. O. N. I. che non fa il motonauta con semplici esibizioni di pochi chilometri in circuito chiuso ma prende parte, vincendole, alle più dure prove di resistenza. Egli nello scorso maggio otteneva la vittoria assoluta e della categoria turismo nelle 100 miglia del Garda (Km. 185,300) alla media di Km. 56,255 ed ora vinceva la categoria turismo in questo circuito della Laguna di Km. 100,20 al-



L'on. Alfieri, vicepresidente della Federazione Italiana Motonautica, e il conte Volpi, a bordo dell'idro-scivolante « Isotta », pilotato dal capitano Cagna.

la media di Km. 45,331. Non poteva mantenere una media superiore perchè per ben quattro volte doveva fermarsi per pulire l'elica dalle erbacce che vi si impigliavano ed una volta discendere anche in acqua per disincagliare lo scafo arenatosi in un bassofondo.

Consoliamoci dunque pensando che se non abbiamo ancora gli auspici numerosi adepti, abbiamo almeno dei gerarchi che sanno molto bene indicare la strada!

Le gare in circuito dei motoscafi.

Nel Concorso del 1929 intervennero 21 motoscafi e tutti di grosse cilindrate. Nel 1930 furono 23 ossia quasi lo stesso numero poichè il Comitato non vedeva altre possibilità motonautiche che nei grossi motori e nelle barche dalle cento mila lire in sopra.

Quest'anno che, cedendo alle reiterate istanze del Cav. Eugenio Silvani (lo nominiamo per doverosa riconoscenza) che non solo offriva una speciale coppa, ma garantiva l'intervento di almeno sei concorrenti, si aggiungeva all'ultimo momento e qualche mese dopo che il programma era già diffuso, la categoria dei cruisers da un litro e mezzo, ossia delle barche di prezzo dalle 12 alle 15 mila lire, i motoscafi concorrenti sono saliti a 33. Di questi, 10 erano della categoria ora detta e quindi si rileva che se non si fossero accettate le proposte del Silvani il numero dei concorrenti sarebbe sceso a 23 ossia eguale a quello dello scorso anno.

E quest'anno finalmente il pubbli-

co ha potuto ammirare non solo i bolidi da corsa ed i cruisers alla portata solo dei miliardari, ma anche dei motoscafi capaci di andare a più di 40 all'ora (velocità più che elevata per la navigazione) ed alla portata, se non di tutte le borse, almeno di tutti i proprietari di vetturette automobilistiche.

Nove gare speciali in circuito con 17 prove complessive erano fissate nel programma per i motoscafi delle varie classi.

Accenneremo rapidamente ai risultati di ognuna chè, per parlare di tutte occorrerebbe occupare almeno tutta la Rivista.

La *Coppa Mussolini* e *Gran Premio Venezia* riservata alla serie internazionale 12 litri ha visto nelle sue prove scendere in gara sette scafi italiani: *Cabar*, *Cabac*, *Gardone*, *Lia III*, *Maria*, *Miss Garda* e *Venezia* contro i due francesi *Sadi III* e *Sadi VII*. Il *Miss Garda* investito dal *Gardone* si incendiò ed è messo fuori combattimento. Il *Maria* ed il *Venezia* non sono ancora a punto e non riescono mai a classificarsi. La vittoria doveva toccare al *Lia III* che aveva vinto la prima e la seconda prova e che raggiungeva sul giro più veloce la più alta velocità, Km. 98,253. Ma nella terza prova doveva ritirarsi per avaria al timone. Doveva allora toccare al *Cabar* che vinceva una prova e si classificava secondo e quarto nelle altre due. Invece la vittoria e la Coppa Mussolini venivano attribuite al francese *Sadi III* che si era classificato secondo e terzo. Data la poca chiarezza del regolamento sappiamo che i Signori Carraro e Baglietto

proprietari del *Cabar* hanno avanzato reclamo alla Federazione.

Degli altri concorrenti, il *Gardone*, un nuovo racer del Conte Rossi si classificava terzo in una prova e secondo in un'altra, il *Cabac* quarto e quinto, ed il *Sadi VII* una volta sesto.

La *Coppa Conte Volpi* era l'unica destinata ai racers senza limitazione ma di questi a Venezia non ve ne era che uno solo, il *Torino*, con motore Fiat aviazione di 900 HP del Conte Theo Rossi di Montelera. Ha dovuto correre così insieme ad alcuni racers o cruisers di buona volontà che correvano certi di perdere o di vincere solo in caso di avaria che obbligasse il *Torino* a ritirarsi. Ma il *Torino* invece era magnificamente a punto e pilotato con rara maestria dal Conte Rossi, un altro dei pochissimi dirigenti motonautici che fanno anche i motonauti per davvero, vinceva ambedue le prove e quindi la *Coppa* raggiungendo nel giro più veloce la bella media di Km. 110,701 che è la maggiore raggiunta finora da motori e scafi italiani in gara su circuito.

Al secondo posto nella classifica generale troviamo il *Lia III* che con motore di 360 HP non era distanziato che di meno di 3 minuti primi, al terzo posto il *Cabar*.

La *Coppa della Federazione Motonautica Italiana* per scafi senza limitazione riuniva tre soli concorrenti: l'italiano *Cabac* contro il francese *Yzmona III* e l'inglese «*Glitterwake*». Il *Cabac* pilotato dal Principe Ruspoli vinceva ambedue le prove e la *Coppa* raggiungendo la massima velocità sul giro di chilometri 73,390.

Secondo si classificava il «*Glitterwake*» di Scott Payne. L'*Yzmona* rompeva l'elica nella prima prova e storceva l'asse e quindi si ritirava da questa e dalle altre gare.

La *Coppa della Soc. di Navigazione S. Marco* riuniva in due prove i cruisers di 6 litri *Frin Frin*, *Montelera III*, *Edfu* e *Ossero II*, italiani, il *Panther III* inglese e il *Dart* austriaco.

La prima prova è vinta dal *Panther III* seguito dall'*Edfu* e dal *Dart*. La seconda prova è vinta dal *Frin Frin* di Moscatelli seguito dal *Dart* e dal *Panther III* e la coppa per minor somma di tempi tocca al *Dart*. Ma vincitore doveva essere il *Panther III* che deve il suo ritardo nella seconda prova all'essere andato in secca.

La *Coppa Società Veneziana di Navigazione a Vapore* vede due soli par-

tenti nella prima prova: *Cabac* e *Yzmona III* ed il solo *Cabac* nella seconda che vince la gara e la coppa.

La *Coppa S. I. A. P.* riunisce i racers di 6 litri *Nannà*, *Ninette*, *Edfu* e *Fran* italiani e l'inglese *Whiteleaf*. La prima prova è vinta da quest'ultimo seguito dall'*Edfu*. La seconda prova è vinta dal *Nannà* di Moscatelli seguito dall'*Edfu* e dal *Fran*. La *Coppa* viene assegnata all'*Edfu* di Mario Celli.

La *Coppa Gr. Uff. Gaggia* riservata ai cruisers da 6 litri pilotati da Signore era vinta da Eugenia Celli con l'*Edfu* (Carraro-Taroni) seguita dalla Signora Scott Payne col *Panther III*, Signora Hermine Nemetschke col *Dart* e dala contessa di Sangro col *Montelera III*.

La *Coppa Francia-Italia* non si è disputata perchè nel giorno fissato dal programma tutti gli scafi francesi erano fuori combattimento.

La *Coppa Eugenio Silvani* era l'unica che vedeva partire tutti i dieci concorrenti iscritti nel programma e tutti italiani. Anche i dieci scafi erano di costruzione italiana. I motori invece erano tutti americani della marca *Gray* specializzati in questi economici quattro cilindri di litri 1,5, tranne uno solo che era un Fiat. Dato che la nostra Fiat ha appunto un motore marino di un litro e mezzo derivato dall'ottimo terrestre della 514 è da augurarsi di poterne vedere un maggior numero in altre competizioni di questa categoria. La prima prova era vinta dal Conte Borromeo col suo *Malu* (*Gray-Taroni*) mentre la seconda era vinta dalla Signora Capé (*Gray-Vidoli*). La *Coppa* per minore somma di tempi era vinta dal primo. Altri buoni classificati erano i Signori Oldrini, Daccò Leo, Ravagnan, Riva e Silvani tutti con motori *Gray*.

Questa gara, la prima in circuito chiuso in cui si vedevano competere numerosi piccoli cruisers, ha dimostrato ampiamente quanto si possa attendere per la diffusione della motonautica utilitaria da questi scafi economici e convenientissimi sotto ogni riguardo.

Tutti sanno che le velocità normali sull'acqua sono molto basse e che i famosi corsieri del mare, i più veloci transatlantici difficilmente raggiungono i 50 chilometri di velocità. Tutti sanno ancora che le velocità dei motoscafi da traffico e da diporto sui laghi e lagune e dai battelli addetti ai

servizi locali sono tra i 10 e i 20 chilometri orari al massimo. Questi cruisers da un litro e mezzo possono portare quattro persone comodamente e raggiungere i 43 chilometri sul giro più veloce (come si è visto a Venezia) o percorrere tutta la linea fluviale da Pavia a Venezia ad oltre 39 chilometri di media. Si pensi poi che questi motoscafi *Gray* corrono nella classe di un litro e mezzo ma sono effettivamente della cilindrata di 1228 cc. e si veda se realmente non ci si trova di fronte ad un tipo di imbarcazione che offre la maggiore convenienza per chi voglia godere sportivamente o turisticamente le più belle vacanze motonautiche.

Le gare in circuito dei fuoribordo.

Il complesso delle gare destinate ai fuoribordo nel Concorso Veneziano era imponente: ben dieci gare con venti prove oltre al Circuito della Laguna del quale abbiamo già parlato.

Le prove in circuito comprendevano la disputa del Campionato diviso in cinque categorie per le cilindrata: fino a 350 cc. (cat. B) per la quale era assegnata la *Coppa della Società Canottieri Querini*; fino a 500 cc. (cat. C) *Coppa Conte Rossi*; fino a 660 cc. (cat. D) *Coppa Hôtel Excelsior*; fino a 820 cc. (cat. E) *Coppa Hôtel Danelli*; fino a 1000 cc. (cat. F) *Coppa Hôtel Lido*. Per ognuno di questi campionati si dovevano correre tre prove, in giorni differenti, rispettivamente di Km. 20,25 e 30 ognuna. I chilometri vennero poi variati perchè per eliminare il passaggio dinanzi alle Bocche del Lido ove il mare aperto e la bora infierivano nei giorni di cattivo tempo, il circuito di 5 chilometri venne accorciato in Km. 3,800. Così solo le prime prove delle cat. B e C ebbero luogo su Km. 19; 26,600 e si svolsero su 20 chilometri, le altre su 30,400. Solo le prove delle cat. B e C si svolgevano in partenze separate. Quelle delle cat. D, E ed F avevano luogo in un'unica partenza.

Data questa forma così complessa di campionato per cinque categorie con effettivamente 9 partenze, non si comprende perchè il Comitato non abbia compreso nel programma anche la cat. A presentando così il quadro completo di tutti i tipi di fuoribordo esistenti ed incoraggiando la diffusione proprio di tale categoria che comprende i più piccoli motori (fino a

250 cc.) ossia quelli che costano meno, che sono i più maneggevoli e che all'estero sono i favoriti. La ragione della esclusione è certamente data dai criteri spettacolistici poichè si teme che i motori più piccoli essendo più lenti non interessano il pubblico che viene a vedere solamente i «bolidi». Questa ragione — sempre deprecabile — non regge ora che l'industria ha costruito anche questa minore categoria dei tipi da corsa che vanno a più di 50 all'ora, velocità che, per l'acqua, è più che ragguardevole.

In più della gara di campionato il programma comprendeva una prova per la «*Coppa Field*» un trofeo britannico, che però nessuno ha mai visto, che si può disputare in qualsiasi riunione su un percorso di 12 miglia marine costituito da 6 miglia lanciate in un senso e 6 miglia nell'altro. Occorre perchè sia valido, che almeno 6 concorrenti si presentino alla partenza. L'anno scorso questa prova che pure era in programma si poté disputare con molta fatica della giuria che a stento riuscì a raggruppare i 6 partenti. Quest'anno ad onta che il programma elencasse pomposamente i numeri di 17 iscritti, pur con richiami e premure non se ne poterono avere al traguardo che soli 4 (quando oltre 60 fuoribordo erano presenti a Venezia) e quindi la coppa non si poté disputare. Sono questi segni evidenti che la gara non è bene accettata e quindi nell'auspicato alleggerimento del troppo carico programma si potrebbe cominciare col fare a meno di essa.

Infine il programma prevedeva per fuoribordo altre quattro gare distinte, tutte riservate ai «fuoribordo senza restrizione». Di questa novità diremo più innanzi e prima ci occuperemo dello svolgimento delle prove del campionato e prima di tutto ancora diremo che i suoi risultati non corrisposero alle aspettative del pubblico e degli stessi concorrenti molti dei quali con veri sacrifici di tempo e di denaro si erano preparati per disputarlo.

La causa fu data dal tempo che nei giorni dal 14 al 17 settembre e cioè dal secondo al quinto giorno di gara fu cattivo obbligando il Comitato a far correre il 14 solo due prove di grossi motoscafi ed a sospendere tutte le gare il giorno 15. Il giorno 16 poi, pur perdurando le condizioni cattive della laguna, mentre si lasciavano in riposo i grossi si obbligarono i piccoli (cat. B e C.) a correre. Ne seguì uno sfac-



Il francese M. Vasseur sul suo «*Sadi III*» (Hispano-Josset), col quale ha vinto la *Coppa Mussolini* e *Gran Premio Venezia*.

lo. Di 14 scafi partenti due soli riuscirono a classificarsi e non si contarono i bagni forzati e gli scafi sfondati. Ne è seguito un danno anche per le gare che si fecero dopo ristabilitosi il tempo, perchè furono proprio i migliori scafi da corsa danneggiati.

Il voler far correre questi moderni primi scafi slittanti su acque mosse è proprio un non senso e corrisponderebbe a far disputare una *cross country* da una bicicletta fatta per record su pista. Questi scafi senza vera chiglia con superfici piane a grandi sono studiati esclusivamente per ottenere le maggiori velocità sulle acque assolutamente calme ove solo può avvenire lo slittamento. Se corrono su onde mosse sono esposti ad un martellamento che oltre a ridurre la velocità li sfonda con tutta facilità dato che sono costruiti con leggerissimo fasciame di compensati e di tela.

Così pur essendo notoriamente, per le molte gare della stagione, i motori attuali più veloci di quelli dello scorso anno, nel campionato veneziano per la classe B si è avuto invece una velocità complessiva minore di quella dello scorso anno. Infatti il vincitore d'allora, Cav. Pesenti, compì le tre prove di Km. 75 in ore 1,26'44" mentre quello di adesso, Lanfranchi, per Km. 77 ha impiegato ore 1,46'5". Ciò premesso riferiamo brevemente sui risultati delle singole gare:

Nella prima prova della *Coppa Que-*

rini di 14 concorrenti 4 soli terminarono la gara ma due vengono squalificati per errato passaggio di boa e ne restano due: Lanfranchi e Marabotto. Nella seconda ne restano ancora due: Gianoli e Lanfranchi e solo nella terza su dieci partenti se ne classificano 4: Stack, Impicini, Lanfranchi e Gianoli. La *Coppa Querini* è vinta dal Lanfranchi con motore Johnson.

Nella disputa della *Coppa Rossi* per la cat. C (fino a 500 cc.) di 14 partenti se ne classificarono 12 ma 2 vengono pure squalificati per errato passaggio di boa e tra essi il primo arrivato che era il campione romano Cecchini. La prova è vinta così dal secondo, lo svedese Jacobsen. Nella seconda prova svoltasi in cattive acque di 17 partenti solo 5 si classificano. Primo nuovamente il romano Cecchini. Nella terza prova con tempo ottimo su 12 partenti 9 si classificano. Primo è l'americano Gilbert e secondo il Cecchini. Nella classifica generale la coppa viene attribuita allo svedese Jacobsen che era arrivato una volta secondo, una volta terzo ed una volta ottavo! Ed al povero Cecchini arrivato due volte primo ed una volta secondo a causa di una boa non vista, nulla!

Le tre prove della *Coppa Excelsior* (classe D) vennero vinte rispettivamente dallo svedese Ronstrom, dall'ing. Passarin e da Stefano Feltrinelli. La *Coppa* venne attribuita al Passarin con motore Laros.



L'ing. Speluzzi sul fuoribordo « Laros-Passarin », vincitore della Coppa Lido, della Coppa Club Motonautico di Venezia e della Coppa Brandolin.

La Coppa Danieli (classe E) fu tutta americana, piloti, motori e scafi. La prima prova fu vinta da Charles Holt e la seconda e la terza da Fred Gilbert. La coppa venne attribuita al primo.

La *Coppa Lido* per la massima categoria fino a 1000 cc. fu tutta italiana poiché tutte e tre le prove e quindi la Coppa furono vinte dall'ing. Speluzzi con motore *Laros* e scafo *Passarin*. Esaurito così il Campionato passiamo all'ultimo gruppo di gare, alle quattro Coppe *Conte Foscari*, *Conte Brandolin*, *Marchese Dal Pozzo* e *Club Motonautico di Venezia*, tutte dedicate ai « fuoribordo senza restrizione ».

Questa frase di colore oscuro nell'immaginario linguaggio dei regolamenti internazionali dovrebbe indicare i motori non costruiti in serie ed ai quali è permesso applicare il compressore.

La prima parte significa niente poiché è ben noto quanto sia elastica la parola « serie » e quante discussioni si siano fatte e quanti provvedimenti si siano presi in campo automobilistico e motociclistico perché il pubblico abbia la convinzione che i motori da corsa e quelli che gli si vendono siano la stessa cosa. Ma il pubblico continua ad essere molto scettico al riguardo. In conseguenza non resta che la seconda parte e cioè l'applicazione del compressore. Inoltre è notorio che i soli motori al mondo rispondenti a queste condizioni sono quelli che il Marchese Soriano de Ivanrey costruisce in Fran-

cia per divertimento suo e dei suoi amici. Dato che gli altri si rifiutavano di correre con lui appunto per questo compressore, venne creata apposta per lui nell'ultima riunione dell'U.I.Y.A. a Bruxelles questa categoria. Il Marchese Ivanrey che è un mecenate in grande stile offriva lui stesso Coppe e Premi per la riunione di Berlino dello scorso luglio e vi ci si recava coi suoi amici e, naturalmente vinceva. Poi organizzava a Bayonne una riunione ove intervenivano i nostri Turci e Bagnato che coi *Laros* senza compressore combatterono e vinsero in qualche gara contro i motori Soriano. Questi motori detengono pure il record mondiale dei fuoribordo con la velocità oraria di Km. 89.1 che è la massima finora raggiunta. Occorre notare che è vero che questi motori hanno il compressore ma è anche vero che hanno una cilindrata di soli 650 cmc.

Per tutti questi motivi il Comitato Veneziano credeva opportuno di procurarsi anche questo numero di eccezione e ben quattro gare con quattro coppe distinte metteva in palio a questo scopo. Si peccava evidentemente di esagerazione perché mentre non si concedeva ne' una coppa ne' una gara ai motori della classe A che vanno a 50 Km. all'ora e che sono alla portata di tutte le borse, coi soliti criteri spettacolistici si davano quattro coppe e quattro gare a questi motori che vanno — quando vanno — a 90 all'ora ma che non sono in commercio e quindi alla

portata di nessuna borsa. Per fare tanti preparativi è evidente che il Comitato dovesse avere la certezza dell'intervento del Marchese Soriano e dei suoi amici. Invece non si è visto nessuno e non se ne sa il perché.

Logicamente le gare relative non si sarebbero dovute correre per mancanza di combattenti, ma invece si sono corse lo stesso e vi hanno preso parte dove dodici, dove sei e dove cinque concorrenti, tra gli stessi che avevano preso parte alle altre prove con motori assortiti di varie cilindrata e vennero vinte:

La Coppa Conte Foscari da Gaetano Lanfranchi con motore *Laros*, la Coppa Marchese Dal Pozzo da Giuseppe Guerrini con motore *Elto* e le Coppe Conte Brandolin e Club Motonautico di Venezia dall'ing. Mario Speluzzi con motore *Laros*.

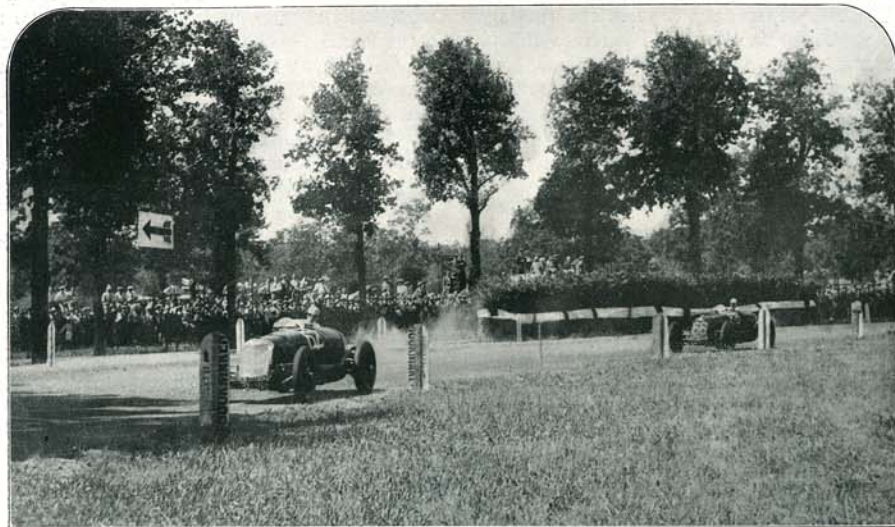
Nello svolgimento di queste prove l'ing. Speluzzi raggiungeva nel giro più veloce la media di Km. 74.447 che è stata la più alta di questa riunione e ben più alta della massima dello scorso anno che fu, pure con motore *Laros*, di Km. 69.444.

Gli idroscivolanti.

Uno dei punti interessanti del programma Veneziano era costituito dall'inclusione, per la prima volta, degli idroscivolanti, ossia degli scafi mossi da elica aerea che per il loro minimo pescaggio sono indicatissimi in acque poco profonde. Era da supporre che sotto la spinta di questo primo pubblico cemento e dato che già nei due raids Pavia-Venezia del 1930 e 1931 questi scafi avevano fatto ottima prova, costruttori e sportivi si affrettassero, e ne avevano tutto il tempo, a costruire od a procurarsi magari all'estero, esemplari da portare in gara. Invece anche qui assenza completa di novità e solo una esibizione di apparecchi già noti e senza alcuna lotta in velocità. Si è rivisto così il « Mille Miglia » col quale il Conte Mazzotti prese parte alla Pavia-Venezia dello scorso anno e che ora appartiene alla R. Aviazione. E' venuto pilotato da due « atlantici » il Maggiore Cagna ed il Cap. Biseo; e, in una fugace apparizione l'Aisa del Conte Rossi che partecipò alla Pavia-Venezia di quest'anno.

E si pensi che il record mondiale degli idroscivolanti è da 7 anni in possesso del francese Farman alla bella media di Km. 137.800!

R. J. U.



Una fase della finale del G. P. Monza: a una curva del circuito, Fagioli su « Maserati » è inseguito dall' « Alfa Romeo » di Borzacchini (foto Argo).

Gran Premio Monza

È doveroso confessare che tutte le previsioni riguardanti il Gran Premio Monza erano basate su un ennesimo duello « Alfa Romeo » - « Bugatti » o, se più vi piace, Nuvolari-Varzi. Una lotta cioè, che sarebbe stata conclusiva, se pur non decisiva fra le macchine e gli uomini (benchè non si possa dimenticare Campari e Chiron) che avevano informato delle loro gesta una delle annate automobilistiche più brillanti ed anche più appassionanti che si ricordino.

Invece ancora una volta fra i due fieri litiganti ha goduto il terzo, rappresentato nientemeno che da « Maserati ». Da quella « Maserati » che era la dominatrice del 1930 e che aveva avuto quest'anno una stagione particolarmente disgraziata. Tanto da farla quasi dimenticare nei pronostici della vigilia. E quanto ingiustamente lo ha dimostrato

a chiare note, ci sembra, trionfando nettamente di ogni avversario. Non si poteva certo vendicarsi meglio dei profeti o di coloro che una più o meno loquace consuetudine giornalistica obbliga a fare il profeta pur essendo spesso all'oscuro di cose e di fatti sui quali fondare le loro profezie.

Non si può proprio dire che la vittoria della « Maserati » sia stata una sorpresa, almeno per la maggior parte delle decine di migliaia di persone che affollavano il 6 settembre il bell'autodromo di Monza che una giornata di limpida rara rendeva più attraente che mai. Perché già nella eliminatória riservata alle vetture di cilindrata compresa fra i 2000 e i 3000 cmc., Fagioli e Dreyfus, che erano al volante dei due ultimi prodotti delle piccole, ma tanto famose nel mondo, officine bolognesi avevano dimostrato una tale superiorità sulle « Alfa Romeo » 8 cilindri e sulle « Bugatti » 2300 cmc. a doppio albero a camme in testa, cioè sulle dominatrici delle massime competizioni italiane e straniere di quest'anno, ed avevano, pur senza forzare, realizzato così elevata velocità da far chiaramente comprendere che nella

finale avrebbero avuto la loro sacrosanta parola da dire pur contro i bolidi di grossa potenza ultimamente creati dalla casa milanese e da quella di Molheim.

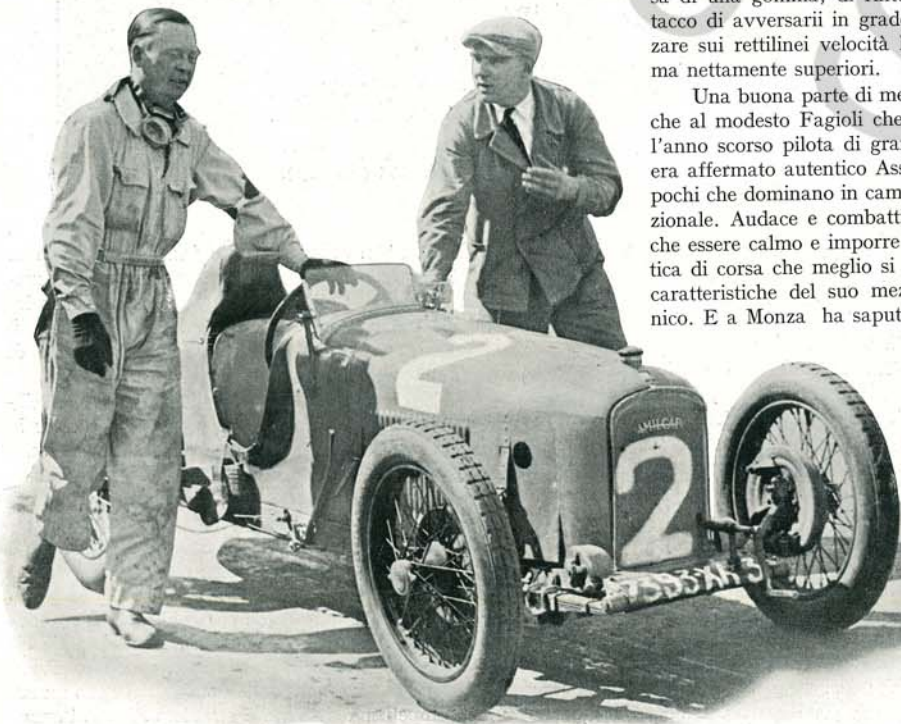
Ma soprattutto avevano dimostrato di andare bene, di essere cioè a punto, di aver superato quello stadio della preparazione che loro era costato parecchie amarezze. Per quanto il percorso delle eliminatorie fosse breve perchè non superava i 100 chilometri, e per quanto lo sforzo cui erano state sottoposte non fosse molto prolungato, era in compenso violento, dato appunto il breve percorso e il carattere nettamente veloce della corsa. E sono proprio gli sforzi violenti, anche se non di lunga durata, quelli che in fondo provano più energicamente quei complessi e piuttosto delicati meccanismi che sono le vetture da corsa.

Che la « Maserati » 2800 fosse velocissima, ben equilibrata, stabile, ben frenata, con riprese sfolgoranti lo si sapeva. Lo aveva chiaramente dimostrato al suo debutto nel Gran Premio di Francia nel quale, dopo aver realizzato il record sul giro del cir-

cuito stradale di Monthèry a km. 136,778 all'ora, fu costretta al ritiro per un guasto a un tamburo dei freni anteriori. Lo aveva dimostrato ancora al Gran Premio di Germania sul Nurburg-Ring dove dopo un inizio brillantissimo accusò un guasto al cambio; al Circuito del Montenero nel quale Fagioli riuscì a classificarsi al terzo posto nonostante avesse avuto a che fare, fin quasi dalla partenza, con una frizione che slittava; ed anche alla Coppa Acerbo nonostante frequenti *pannes* di gomme le avessero impedito di lottare per la conquista dei primissimi posti.

Ma perfettamente a punto non lo è stata che a Monza, dove, eliminati tutti i lievi inconvenienti che nelle corse precedenti non le avevano permesso di sfoggiare tutte le sue capacità, ha trionfato clamorosamente fra l'entusiasmo di una folla che aveva già avuto modo di temere che la vittoria fosse appannaggio di una casa straniera. E ha trionfato non soltanto per la elevatissima velocità che è in grado di conseguire, ma anche per l'assoluta regolarità, per la continuità, diremmo, della sua corsa che le ha dato modo, nonostante abbia dovuto fermarsi a causa di una gomma, di rintuzzare l'attacco di avversari in grado di realizzare sui rettilinei velocità lievemente, ma nettamente superiori.

Una buona parte di merito va anche al modesto Fagioli che, rivelatosi l'anno scorso pilota di gran classe, si era affermato autentico Asso, uno dei pochi che dominano in campo internazionale. Audace e combattivo, sa anche essere calmo e imporre quella tattica di corsa che meglio si adatta alle caratteristiche del suo mezzo meccanico. E a Monza ha saputo condurre



Il belga Scaron, vincitore del G. P. Vetteurte, fotografato dopo la corsa (foto Argo).

la « Maserati » alla vittoria facendole percorrere i 240 chilometri (distanza non breve per una gara di velocità e tale da rendere significativo il successo anche sotto l'aspetto tecnico) a una andatura regolarissima, senza rallentamento e scatti (il partire in testa giova all'attuazione di tale condotta), cosicché il motore non ha avuto un attimo di debolezza e la sonorità e la sicurezza del suo rombo non si sono affievolite un istante.

Conviene dire, senza con ciò voler attenuare la pienezza del successo conseguito, che la vittoria è stata facilitata dagli incidenti che hanno turbato e, nel caso di Nuvolari, addirittura stroncato la corsa degli avversari più pericolosi. Infatti delle « Alfa Romeo » 12 cilindri quella di Campari non ha potuto partecipare alla finale a causa di un guasto al cambio che ne aveva già compromessa la gara nella eliminatoria, mentre quella di Nuvolari è stata immobilizzata dopo una decina di giri per un guasto a un pistone (e un incidente dello stesso genere ha costretto al ritiro nella finale la « Maserati » di Dreyfus), mentre le grosse « Bugatti » 4900 cmc. che debuttavano in una corsa di velocità sono state attardate da incidenti di gomme e quella di Chiron ha anche lamentato un guasto alla timoneria dei freni anteriori provocato dal battistrada violentemente strappato a un pneumatico dalla forza centrifuga.

Ma non per questo la vittoria di Fagioli e della sua vettura è meno meritata o meno convincente. Il binomio trionfatore era quel giorno il migliore ed è più che giusto che gli sia toccato il tanto ambito alloro.

Da ciò non si deve dedurre che la prova di « Alfa Romeo » e di

« Bugatti » abbia dato risultati sconcertanti. Le due possenti e velocissime vetture non sono ancora a punto: si era creduto dopo il brillante successo di Campari a Pescara che le 12 cilindri milanesi avessero raggiunto il loro miglior grado di forma. Il severissimo collaudo di Monza ha invece affermato che sono necessari ancora qualche ritocco e qualche modificazione sia pure non sostanziali. Non c'è da stupirsi. Una macchina nuova, specie se costruita in base a criteri tanto originali come quella, richiede mesi di esperimento per poter essere messa in grado di sfoggiare tutte le proprie capacità.

Certo il guasto al cambio può impensierire in quanto non è escluso che sia dovuto all'autonomia dei due motori a sei cilindri, che costituiscono il motore a 12 cilindri, ciascuno dei quali comanda una ruota posteriore senza l'intermediario del differenziale, effettuandosi la trasmissione direttamente dal cambio alla ruota. Così come l'eccessivo peso di cui è gravata la parte anteriore della vettura (reso più sensibile dalla grande potenza sviluppata da quel peso) nuoce alla stabilità in curva e alla maneggevolezza. Ne risulta non solo una eccessiva usura delle gomme delle ruote interne nelle curve per la ten-



La 12 cilindri « Alfa Romeo » di Nuvolari riparte dai boxes dopo un cambio di gomme (foto Fumagalli).



La partenza dei concorrenti alla finale del G. P. Monza (foto Argo) e l'esultanza della folla per la vittoria di Fagioli, che viene portato in trionfo (foto Fumagalli).

denza della parte posteriore a sbandare, ma anche la necessità di curvare con una relativa prudenza per un difetto di stabilità che avevamo già rilevato qualche mese fa assistendo alla Susa-Moncenisio.

Tuttociò ha impedito che fossero convenientemente sfruttate le possibilità velocistiche della vettura che sono apparse elevatissime, com'è intuitivo, dato i 220-230 cavalli che può sviluppare il poderoso apparato motore.

Si tratta, in fondo, di difetti rimediabili così da farci ritenere che Vittorio Jano presenterà in gara l'anno prossimo queste vetture in piena efficienza, così da consentire loro di difendere con successo contro qualsiasi avversario quel primato tecnico costruttivo che è tradizione dell'industria italiana.

Considerazioni simili si possono fare nei riguardi delle grosse « Bugatti » di Varzi e di Chiron che hanno preso la partenza dopo una troppo breve e affrettata preparazione. Si può anzi nei loro riguardi parlare di vetture improvvisate. Infatti esse erano costituite dal motore otto cilindri a due alberi delle camme in testa di 4900 cmc. di cilindrata. Il motore cioè della vettura sport con la quale Varzi ha preso la partenza alle Mille Miglia è che si è ritirato per il cattivo comportamento delle gomme alla « 24 ore » di Le Mans. Leggermente modificato naturalmente

per ottenere un più elevato regime di rotazione.

Tale motore è stato montato su uno chassis improvvisato. Niente di strano che la vettura sia risultata non perfettamente stabile e di non facile guida. Tanto che Varzi, il quale è un curvista eccezionale, perdeva terreno proprio nelle curve.

In complesso con i suoi 240 cavalli la macchina è risultata in rettilineo la più veloce e solo la « Maserati » 16 cilindri avrebbe potuto superarla ove non fosse stata ostacolata su un percorso ricco di curve dalla mole e dal peso.

Per la « Bugatti », dunque, quello di Monza è stato un esperimento ricco di insegnamenti la cui portata si farà molto probabilmente sentire nel 1931.

Le « Alfa Romeo » 8 cilindri che, come si è detto altre volte, sono più vetture sport che da corsa, non potevano figurare più onorevolmente. Se nella eliminazione hanno un po' deluso a causa di sbandamenti all'uscita dalle curve determinati da insufficiente pressione dei pneumatici, in finale si sono bravamente difese contro i « bolidi » più potenti e il secondo posto conquistato da Borzacchini è molto eloquente.

Può avere stupito la discreta facilità con la quale sia Minoia che Borzacchini hanno avuto ragione delle « Bugatti » 2300 cmc. a doppio albero delle camme in testa di Ghersi e di Lehoux. E ciò perché all'epoca del Gran Premio delle 10 ore si era affermato (sulla base dei fatti) che le « Bugatti » erano lievemente più veloci.

Ma l'apparente mistero non ha niente di misterioso. E' noto infatti che Jano aveva, fino dall'epoca del Gran Premio del Belgio, ricavato altri cavalli dall'inesauribile e robusto motore così da riuscire, o quasi, ad annullare tale differenza. Si aggiunga che anche la guida ha la sua importanza e di guidatori come Varzi e Chiron non ne nascono tutti i giorni. Perché non si tratta solo di abilità o di virtuosismo in curva e di audacia in rettilineo, ma di sapere sfruttare nel miglior modo tutte le risorse del motore pur senza sottoporlo a sforzi rovinosi.

E' sintomatico infine che a Monza abbia vinto e si sia dimostrata tecnicamente superiore ad avversari disponenti di potenze notevolmente maggiori la « Maserati ». Che cioè una cilindrata di 2800 cmc. si sia imposta a quelle di 3500 dell'« Alfa Romeo » e di 4900 della « Bugatti ».

A parte i difetti di preparazione delle vetture milanesi e francesi, gli è che la potenza assoluta non è fattore sufficiente a determinare una superiorità. E' necessario un felice equilibrio fra potenza, peso, stabilità, maneggevolezza e sicurezza per ottenere i migliori risultati. Appunto la vittoria della « Maserati » è significativa e ammonitrice.

E' stato osservato non inopportuno che anche il costruttore bolognese era stato attratto qualche anno fa alle vetture di grossa cilindrata: quando ha costruito la 16 cilindri. Ma è poi ritornato alle cilindrate medie come quelle che meglio consentono di raccogliere armonizzate tutte le qualità che si richiedono per ottenere il suscitato equilibrio. Tale sue, chiamiamola così, ritirata, compiuta in base ai risultati dell'esperienza, avrebbe dovuto servire di esempio.

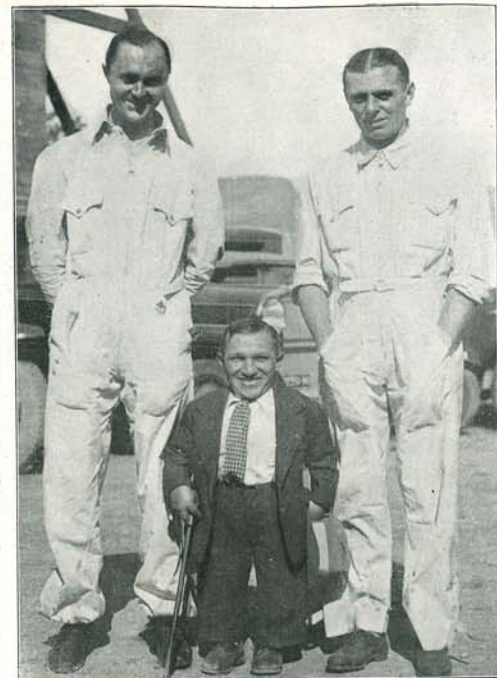
Invece gli altri tendono alla conquista delle grandi potenze facendo pensare se con i progressivi aumenti non si corre il pericolo di arrivare ai sette litri della « Mercedes ».

Indubbiamente sono queste le conseguenze della cosiddetta formula libera. L'assillo di andar sempre più veloci spinge alla caccia di potenze sempre maggiori. E' da vedere se con vantaggio o meno della tecnica costruttiva. Intanto è sintomatico che a Monza abbia trionfato una vettura che deriva direttamente da quelle costruite sotto l'imperio della tanto vituperata formula della cilindrata.

La bella manifestazione che con la serie delle sue brevi, veloci e ben combattute gare ha vivamente appassionato la grande folla accorsa all'autodromo attratta dalla presenza degli Assi più illustri e delle vetture più rapide e potenti di Europa, è stata turbata da un luttuoso incidente che è costato la vita a tre spettatori, mentre una ventina d'altri hanno riportato ferite più o meno gravi.

Non è il caso che qui si descriva come sia avvenuta la tragica disgrazia e si racconti l'uscita di pista, sul rettilineo che segue la seconda curva di Lesmo, della vettura di Etancelin che ha investito un gruppo di persone che si sarebbero eccessivamente avvicinate alla pista. I particolari sono oramai noti seppure cronisti poco scrupolosi li abbiano resi più terrificanti con largo sfoggio di fantasia e con saggio eloquente di incompetenza.

L'avvenuto che, è bene affermarlo senza esitazione, non ha alcuna parentela con la indimenticabile tragedia di cui fu protagonista nel 1928 lo sventurato

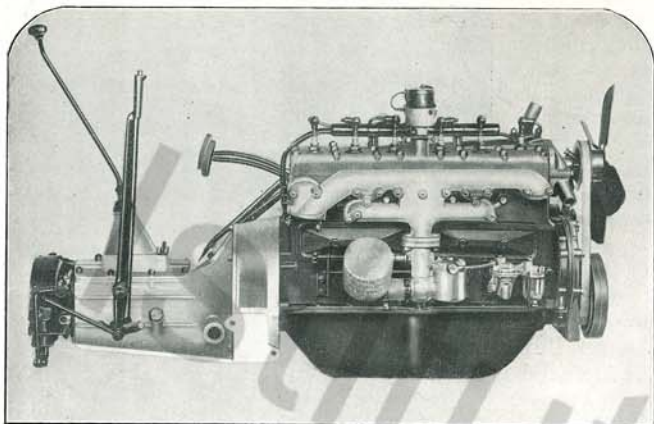


I « numeri 1 » delle « Bugatti », Chiron e Varzi, colti dall'obiettivo in... fortunata compagnia (foto Argo).

Materassi, risolveva la questione della sicurezza del pubblico e dei corridori che si vedono costantemente minacciati dal dilagare della folla sui bordi della pista. Si sono intensificate e ancora si intensificheranno le misure di sicurezza, ma poichè la folla è tanto incosciente del pericolo da giungere a scalzare le opere anche costose che dovrebbero salvaguardarla, è assolutamente necessario che si provveda ad un servizio d'ordine adeguato non solo quantitativamente, ma anche qualitativamente e ci si convinca che non è affatto necessario occupare tanta forza pubblica a sorvegliare le tribune, ma che la sorveglianza è soprattutto necessaria lungo il circuito.

Questo l'ammonimento della luttuosa disgrazia del 6 settembre.

R. T. ZANETTI



Il motore della « 524 », l'ultima creazione della grande fabbrica torinese.

La « Fiat », al Salone di Parigi

Nella massima assisi dell'automobilismo internazionale, che costituisce l'annuale vivente rassegna del progresso mondiale dell'automobile — il Salone di Parigi —, la Fiat è stata presentata anche quest'anno con una serie di modelli interessanti, a sei cilindri, testimonianti la genialità e la vitalità della costruzione italiana, oltre naturalmente alla celeberrima 514, la vettura utilitaria a quattro cilindri, ormai notissima ed universalmente apprezzata, che mantiene l'ottima posizione a buon diritto conquistata tra tutte le vetture della sua classe.

La « 524 »,

Dei due tipi fondamentali di « sei cilindri » la 522 è già nota, almeno nelle linee essenziali, mentre nuovissima è la 524 che, conservando la stessa cilindrata, si presenta come la vettura di gran lusso e di suprema eleganza, con la più bella carrozzeria a 5 oppure a 7 posti — anch'essa infatti, come la 522, viene costruita in due tipi: corto (524 C) e lungo (524 L) — ampia, spaziosa, luminosa, dotata del massimo confort, ricca di tutti i più moderni accessori e perfezionamenti.

La guida interna 524 C, dalla linea filante, sobria e signorilmente distinta, dalla finitura impeccabile, ha nell'interno tappezzeria e imbottitura in panni o in pelli finissime, sedili anteriori a

poltroncina regolabili; appoggia-piedi ribaltabile; cristalli scendenti, visiera parasole interna regolabile; tendina posteriore comandabile dal posto di guida; tergicristallo automatico, specchio retrovisore, illuminazione interna, portacenere, ecc.

All'esterno è provvista di persiana del radiatore a comando termostatico; di paraurti cromati, di due ruote di scorta laterali bloccate dall'interno; di posteriore d'arresto; di fanaleria di lusso; ecc.

La berlina 524 L ha inoltre un divisorio interno fra i posti anteriori fissi e i posteriori, con grande cristallo unico scendente a manovella, cristalli laterali e posteriori anch'essi scendenti, telefono elettrico per comunicare con lo chauffeur dal divano posteriore; due strapuntini a poltrona semi-occultabili, fronte marcia, e finitura in panno o o pelle finissime; la finitura di pelle sia sui soli posti anteriori, come per tutto quanto l'interno.

Questa ricca vettura di classe, dotata dei più moderni ritrovati per rendere il viaggiare sempre più comodo ed attraente, fa onore veramente all'industria italiana, e malgrado la sua ridotta cilindrata — in armonia con le esigenze dell'attuale momento economico in tutto il mondo — può reggere brillantemente il confronto con i grandi

capolavori della costruzione automobilistica internazionale.

Di questa nuova creazione di gran lusso, la 524, è stata presentata al Salone una guida interna tipo corto a 5 posti (524-C), verniciata in nero, con interno in panno verde e tetto scorrevole; e una berlina (524-L) a 7 posti con divisorio interno, verniciata in bleu scuro; ambedue con accessori di lusso.

La « 522 » venne esposta al Salone nei due tipi corto e lungo ed in tre esemplari:

il bellissimo cabriolet-royal 522-C, la vettura trasformabile di gran moda, verniciata in colore beige, con accessori di lusso, baule posteriore asportabile, ruote a raggi incrociati, con grosso mozzo a dadi interni, e finizione interna in pelle;

una berlina pure 522-C in colore verde, con interno in pelle, baule e tetto scorrevole;

una berlina 522-L a sette posti, verniciata beige e interno in panno.

Lo chassis delle nuove « 6 cilindri »,

Le caratteristiche meccaniche delle nuove « sei cilindri » Fiat sono eguali sia per i due tipi 522 come per i due tipi 524, salvo la maggior mole e robustezza di alcuni organi della 524-L, in relazione all'aumentato peso della carrozzeria ed alla grande capacità della vettura. Possiamo perciò raggruppare tali caratteristiche in una descrizione unica.

Il motore di due litri e mezzo a valvole laterali ricorda, nelle formule di cilindrata ed in molte ottime caratteristiche, l'ammirevole motore della 521, silenzioso, equilibrato, eminentemente elastico, dal funzionamento regolare ed impeccabile anche sotto gli sforzi più gravosi e continuati. Peraltro, pur con l'identica cilindrata, la potenza effettiva è stata aumentata con opportuni ritocchi nel disegno — da 45 a 50 cav. — ma senza che sia cresciuto il consumo del carburante, tutto vantaggio del rendimento.

Le vetture risultano così più veloci (fin oltre i 100 km. all'ora) brillanti, generose, pronte: danno realmente le maggiori soddisfazioni, pur pretendendo pochissimo in consumo ed in manutenzione.

La tenuta di strada, anche alle alte velocità, è stata resa perfetta:

1. con un notevole abbassamento del baricentro: il nuovo tipo di telaio è così abbassato, che l'albero di trasmissione risulta orizzontale, con evidente vantaggio del funzionamento

meccanico e del rendimento dei giunti cardanici.

2. con l'aumento — pure non trascurabile — della carreggiata, portata a m. 1-45.

Inoltre, per dotare questi chassis di quanto di più moderno e perfetto la tecnica attuale dell'automobile ha escogitato, essi sono stati muniti di freni idraulici alle quattro ruote e di un nuovo cambio a quattro velocità con terza silenziosa.

I freni.

Per quanto riguarda la frenatura, i tamburi di grande diametro ed il comando idraulico — assolutamente sicuro, che non richiede alcuna manutenzione, e che è automaticamente lubrificato e perfettamente bilanciato sulle quattro ruote — danno pieno affidamento al guidatore per un arresto pronto e sicuro della macchina anche alle più forti velocità, e permettono di raggiungere e mantenere medie elevate anche su strade tortuose e frequentissime.

Per ulteriore garanzia di sicurezza, il comando è fatto dal pedale su due cilindri affiancati distinti e indipendenti, uno per i freni posteriori e l'altro per gli anteriori, con circuiti pure distinti.

Si è realizzato poi un sistema di frenatura a mano realmente efficiente, installando un freno sulla trasmissione, che è ad un tempo dolce e potentissimo, capace di mantenere ferma la vettura su qualsiasi pendenza.

Terza silenziosa.

Il nuovo cambio, che conserva la quarta velocità in presa diretta, è stato dotato di una terza silenziosa, mediante adozione di ingranaggi a taglio elicoidale sempre in presa e di un speciale sistema di innesto per la

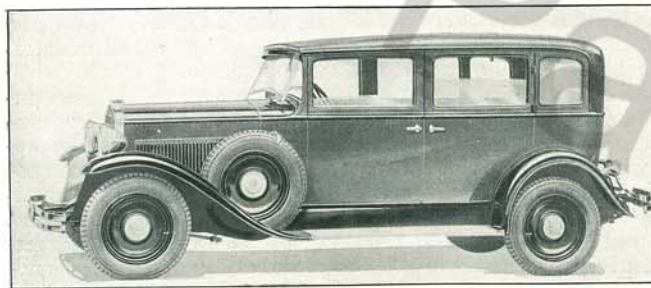
terza e la quarta velocità che semplifica al massimo il comando.

Questi dispositivi consentono una condotta della vettura estremamente facile e piacevole, ed una migliore utilizzazione della potenza disponibile in tutte le condizioni di impiego. In città può essere mantenuta — quando il traffico è intenso — costantemente la terza silenziosa, disponendo così di una accelerazione fulminea. E su strada, la terza silenziosa, di facile innesto anche agli altissimi regimi del motore, consente di condurre il veicolo con eccezionale facilità e sicurezza in salita, in curva e nel sorpassare.

Tutti i comandi sul volante.

Altra innovazione degna di rilievo, è la riunione sul volante di guida del comando completo dei fari, con le quattro posizioni (spento, fanali, fari, anti-abbagliante), del comando dell'anticipo supplementare a mano, e del bottone dell'avvisatore elettrico, in modo che il guidatore ha tutti i comandi più frequentemente da manovrare in marcia, ad immediata portata di mano.

Il nuovo disegno del telaio, irrigidito da una traversa centrale doppia a crociera impedisce lo svergolamento della carrozzeria, ed eliminandone anche le più piccole deformazioni, sopprime gli scricchiolii e gli sbattimenti così fastidiosi quando la vettura non è più nuova, ne assicura la perfetta conservazione e durata nelle stesse identiche signorili condizioni anche dopo molti anni di servizio. Naturalmente i nuovi chassis sono provvisti dei più moderni accessori e perfezionamenti: epurazione integrale con filtri dell'aria, della benzina e dell'olio; ammortizzatori idraulici efficacissimi; nuovo dispositivo silenziatore allo scarico che garantisce la assoluta eliminazione di ogni rumore, ecc.



La « 524 » esposta al Salone parigino.

Il ciclista è... un veicolo?

Con questo titolo singolare, ma appropriato, l'Ing. Italo Vandone esamina nella bella rivista del Touring *Le Strade*, la posizione del ciclista nei riguardi del regolamento stradale.

Alla domanda se il ciclista — il « pedone montato », come lo si è definito — si accosti di più al pedone o all'automobilista, l'A. risponde che esso « è pur sempre un pedone, sebbene corra di più e non lasci sulla strada le impronte dei piedi ». Agli effetti della circolazione stradale tuttavia la bicicletta fu parificata a tutti gli altri veicoli.

Gli automobilisti gridarono al trionfo: « Finalmente! Anche i ciclisti dovranno filare dritto e tenere la propria destra sulla carreggiata, e sorpassare e lasciarsi sorpassare secondo le stesse regole che vigono per gli altri... veicoli! ».

L'A. rileva gli inconvenienti di questa assimilazione, alla quale contrasta la norma della « fila indiana », cui sono tenuti, a differenza di ogni altro veicolo, i ciclisti che sentono squillare una tromba d'automobile sul loro percorso. D'altra parte il ciclista sulle banchine, di dove è stato scacciato, non dava noia a nessuno, mentre può riuscire ingombrante nella carreggiata, specialmente agli autoveicoli.

Un tempo tutto il ciclismo si svolgeva sulle banchine e la pacifica convivenza del podismo e del ciclismo non fu mai seriamente compromessa. Qualche cartello « Banchina riservata ai pedoni » o « Vietato l'accesso ai ciclisti », bastava per risolvere alcuni casi particolari.

La promozione di grado per i ciclisti, l'accesso ufficiale alla carreggiata, non fu né sollecitato, né gradito.

Ora avvenne che questo nuovo utente della carreggiata ebbe accoglienza assai poco cordiale da parte dei primi occupanti, e della male assortita compagnia fece largamente le spese. Sono molti senza dubbio i casi in cui un'automobile ebbe ad investire un paracarro per schivare un ciclista, ma moltissimi quelli in cui il ciclista fu investito a salvezza del paracarro.

Da queste considerazioni l'A. non vuol concludere augurandosi la scomparsa del ciclista dalle nostre strade, come scomparve dalle strade americane.

Occorre trovare la soluzione migliore per la circostanza mista.

A titolo di contributo a questa ricerca vogliamo esaminare le conseguenze di questa ipotesi: se il ciclista non venisse assimilato al veicolo, ma piuttosto al pedone, quali ne sarebbero le conseguenze? Queste: — Che sarebbe autorizzato a tenere la banchina, cosa che il ciclista farebbe certamente ogni volta che la banchina fosse « ciclabile », per togliersi dai pericoli e dalle molestie della carreggiata.

— Che sulla carreggiata terrebbe la propria sinistra, cosicché vedrebbe l'automobile sopravveniente e ne sarebbe visto, cosa necessaria per schivarsi a vicenda, ed ancor più necessaria per il ciclista che pel pedone, a cui vantaggio venne invertita la mano della circolazione rispetto ai veicoli. Crediamo che se si facesse un referendum fra automobilisti e ciclisti su questa tesi, si raccoglierebbe l'unanimità assoluta e sarebbe la prima volta che automobilisti e ciclisti si troverebbero d'accordo.



La squadra della Gilera vincitrice per il secondo anno del Trofeo internazionale. Da sinistra: Rosolino Grana, Miro Maffei e Luigi Gilera (foto Bellina).

Trionfo italiano nella "Sei Giorni,"

Il Concorso internazionale dei Sei giorni motociclistici ha costituito quest'anno un grandioso trionfo del motociclismo italiano. Comprendendo nel termine motociclistico l'industria, lo sport e l'organizzazione. E' stata una affermazione complessiva che ha detto al mondo come ormai anche in questo campo l'Italia non tema confronti di alcun genere in quanto sa fare come e meglio di quanto possa essere capace di fare qualsiasi altro Paese, nessuno escluso.

A tal riguardo sono ben eloquenti i riconoscimenti e le lodi dei numerosi stranieri (erano una trentina i soli inviati speciali) che la grande manifestazione hanno seguito e vissuto in tutti i suoi particolari, tributati alle nostre macchine, ai nostri corridori, alla nostra organizzazione, alle nostre strade, alla nostra disciplina ed alla bellezza delle località toccate o attraversate dai quasi 2.000 chilometri del percorso.

Sono sempre cose che fanno piacere anche se non si abbia

proprio bisogno che altri vengano a dirci ciò che sappiamo già. Tanto più rilevabili in quanto codesti stranieri devono essere tornati alle loro case non troppo lieti della sconfitta che ha distrutto tante loro speranze e tante loro aspirazioni tutt'altro che infondate.

Evidentemente ciò che hanno visto ha prodotto in loro tanta meraviglia, distruggendo preconcetti e pregiudizi, da non poter tacere quanto hanno direttamente osservato. Se ancora qualcuno, irriducibilmente fermo ad una concezione delle nostre capacità ormai da parecchi anni superata, poteva non esse-

re pienamente convinto dell'assegnazione al M. C. Italia della grandiosa manifestazione, in fondo più tecnica ed industriale che sportiva, ha dunque avuto modo di ricredersi.

E questo risultato non è poca cosa. E' anzi, forse, il più importante, certo il più significativo.

Ancora una volta quindi lo sport ha giovato alla Nazione.

La «Sei Giorni» internazionale costituisce la manifestazione motociclistica più importante ai fini industriali e anche commerciali perchè sottopone la produzione normale di serie, equipaggiata con criteri rigorosamente turistici, ad un collaudo pratico dei più severi e dei più convincenti. Si sono dovute compiere infatti sei tappe quotidiane consecutive di lunghezze varianti dai 280 ai 300 chilometri, svolgentisi nella zona alto-atesina e comprendenti una dozzina di passi alpini a non meno di 2.000 metri d'altezza, realizzando velocità medie che vanno da un minimo di 30 chilometri all'ora per le motoleggere e su pendenze superiori al 10 per cento ad un massimo di 48 chilometri all'ora, concludendo l'aspra fatica con una prova di velocità di un'ora sull'autodromo di Monza destinata a misurare l'efficienza dei mezzi meccanici dopo 1895 chilometri di marcia non proprio turistica.

Dato tale meccanismo, si comprende come questa gara, creata in Inghilterra nel 1913, abbia fin dalle sue prime edizioni interessato le industrie (forse più che gli ambienti sportivi) delle nazioni motociclisticamente più progredite e sia poi sempre stata considerata come un vaglio sicuro e probante dell'eccellenza della costruzione corrente. Perchè i suoi risultati sono evidentemente tali da poter



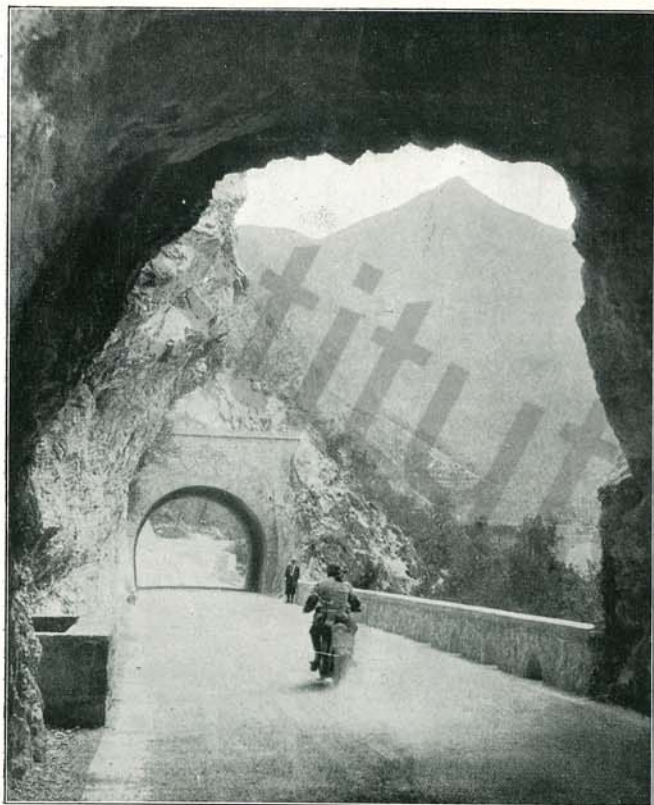
La squadra delle motoleggere Mas, che si è vittoriosamente affermata nella classifica per il «Vaso d'argento» (foto Argo).

orientare i giudizi sul valore intrinseco e sulle possibilità e capacità pratiche di tutta una produzione. Non si ha torto, quindi, di considerarla come un complemento necessario ed interessante delle corse di velocità che tendono a mettere in luce e ad affermare, attraverso sforzi esasperati, le nuove conquiste della tecnica e le nuove soluzioni meccaniche la cui applicazione pratica ha modo di dimostrarsi più o meno utile appunto in questo aspro Concorso.

Solo nel 1929 l'Italia ha incominciato ad interessarsi della prova che aveva già visto a volta a volta predominare l'Inghilterra, la Svizzera, la Svezia e il Belgio. La costruzione italiana fu rappresentata in gara dalla «Gilera» delle cui tre macchine solo quella di Grana riuscì a giungere alla fine classificandosi onorevolmente. L'inesperienza e la conseguente impreparazione impedirono un migliore risultato nei confronti degli squadroni inglese e tedesco che furono i protagonisti della pro-

va conclusasi con un significativo successo della vecchia industria britannica contro il poderoso e quasi violento attacco della rinascita ed imbalanzata industria germanica.

Ma bastò quell'esperimento per metterci in grado di affrontare da pari a pari le rappresentanze, anche se più numerose, degli altri Paesi tanto più anziani del nostro, motociclisticamente parlando. E l'anno passato, su un percorso svolgente prevalentemente in Francia, ma con una punta in Italia (tappa di Stresa) e in Svizzera, la squadra «rossa» (sempre la Gilera) conquistava il maggiore trofeo, cioè il Trofeo Internazionale (per squadre di due motociclette e un sidecar di costruzione nazionale guidati da tre corridori della stessa nazionalità), mentre un'altra squadra nostra, quella delle motoleggere «Mas», otteneva il secondo posto, dietro a quella francese, nella classifica del Vaso d'Argento (per squadre di tre corridori della nazionalità rappresentata su



Visioni della « Sei Giorni »: un concorrente sulla nuova strada gardesana. (foto Argo).

tre motociclette costruite in qualsiasi Paese).

Tale vittoria attribuiva all'Italia il diritto di organizzare la prova di quest'anno che si è svolta dal 30 agosto al 4 settembre con le prime quattro tappe facenti capo a Merano, la quinta a Gardone e la sesta all'auto-dromo di Monza.

Ed anche questa volta abbiamo vinto, anzi, come si è scritto più sopra, il successo ha preso le proporzioni di un trionfo non solo industriale, tecnico o sportivo, ma anche organizzativo.

Per il Trofeo Internazionale la difesa dei nostri colori era stata pure quest'anno commes-

sa alla « Gilera ». Nè si poteva scegliere meglio dopo la clamorosa vittoria dell'anno scorso ben eloquente anche se non è mancato qualche maligno ad insinuare ch'essa fu conquistata in grazia della sfortuna che colpì i nostri avversari. La Casa di Arcore, che si è servita ancora di Luigi Gilera, di Rosolino Grana e di Maffei, dava infatti pieno affidamento che l'industria italiana sarebbe stata degnamente rappresentata. E infatti hanno dimostrato quanto ben riposta fosse la fiducia del M. C. Italia.

Questa volta non si è parlato, nè lo si poteva, di fortuna, tan-

to chiara è stata la nostra superiorità, dimostrata non solo dal fatto che nessuno dei 3 Italiani è incorso in penalizzazioni, ma anche dalla facilità con la quale hanno compiuto tutto il percorso, pur nei settori più difficili, alle velocità medie prescritte trovando inoltre il modo di risparmiare abbondante tempo onde poter compiere le piccole riparazioni richieste da quegli eventuali quanto banali incidenti (bucature soprattutto) che in tanti aspri chilometri sono inevitabili. Si aggiunga che nella prova di velocità, contrariamente alle voci circolanti, le « Gilera », cui bastava compiere in un'ora poco più di 82 chilometri, hanno allegramente marciato parecchio sopra i 100 all'ora convincendo così tutti delle loro perfette condizioni pur dopo l'aspra fatica del percorso stradale.

E' stato quindi un successo meritissimo reso più significativo dalle caratteristiche turistico-utilitarie della « Gilera » che hanno un robusto motore a valvole laterali di disegno semplice e raccolto, che sono solide e ben equilibrate così da riuscire di facile e non faticosa guida.

L'avversaria più dura da battere è stata per gli Italiani la squadra tedesca fra i cui nomi figurava il famoso recordman mondiale Henne e che disponeva di una « B.M.W. » di 750 cmc., di una « Zuendapp » a due tempi di 350 cmc. e di un sidecar « B.M.W. » pure di 750 cmc. E' noto che la squadra teutonica è stata penalizzata di 6 punti: tre alla terza tappa e tre alla quarta. Tutti e sei meritati dalla « Zuendapp » a causa d'un incidente di strada di cui fu vittima negli ultimi 25 chilometri della terza tappa. Diremo però subito che l'incidente fu provocato dalla foga eccessiva

con la quale Krohn filava verso Merano nella tema di giungere in ritardo avendo perduto del tempo a superare le difficoltà del percorso.

Del resto all'arrivo finale solo la « B. M. W. » di Henne, che approfittando dell'anticipo notevole con cui la potenza della macchina gli permetteva di arrivare ad ogni controllo, alla fine di ogni tappa procedeva ad una accurata messa a punto del motore, appariva in piena efficienza. Ciò che rende ancora più indiscutibile la vittoria italiana.

La squadra inglese, che aveva uomini di primo ordine e macchine potenti e veloci, ha perduto un componente, il sidecar, proprio nella prima tappa a causa di un guasto alla catena che lo ha fatto giungere fuori tempo massimo. Anche Luigi Gilera ha lamentato nella penultima tappa un guasto alla catena, ma grazie alla grande accessibilità di tutti gli organi della sua macchina ha potuto riparare in pochi minuti. Gli altri due Inglesi invece, che montavano due « A. J. S. », una di 350 e una di 500 cmc., sono giunti brillantemente alla fine senza penalizzazioni, ma anche senza poter più aspirare alla classifica di squadre.

Le squadre della Francia e del Belgio crollarono alle prime fatiche per evidente preparazione.

Per il Vaso d'Argento la squadra di motoleggere « Mas », composta di Bonatti Lino, Picozzi e Boneschi è giunta alla prova di velocità senza penalizzazioni a pari merito con la squadra olandese, lasciando per istrada altre sei squadre avversarie. La prova di velocità ha deciso a favore dell'Olanda, le cui macchine erano tutte « Rudge » di 500 cmc., perchè la for-



Visioni della « Sei Giorni »: in carrozino verso il Passo del Pordoi (foto Argo).

mula della prova decisiva favoriva sensibilmente le grosse cilindrate.

Ma dobbiamo essere ugualmente soddisfatti del risultato conseguito dalla « Mas » che, completato dalla medaglia d'oro di categoria conquistata da una delle due squadre di *freccie d'oro* della « Bianchi » (l'altra ha avuto 4 punti di penalizzazione), conferma come le motoleggere italiane possano brillantemente rispondere alle pretese della clientela più esigente e come la nostra industria sia

in questo campo nettamente superiore alle altre.

Si aggiunga che una seconda squadra di « Gilera » ha conquistato una medaglia d'oro nella cat. 500 cmc., che un'altra « Gilera », guidata dall'indivoltata Miss Foley, si è classificata ex-aequo, che due « Guzzi » 500 figurano fra i non penalizzati, che a tre italiani: Opassi, Marin e Berardo la « Triumph » deve in parte la medaglia d'oro di squadra, che Acerboni su sidecar « P. M. » e Bellavita su « Ariel » quattro

cilindri sono giunti al termine senza penalità. E si avrà una idea esatta del trionfo italiano.

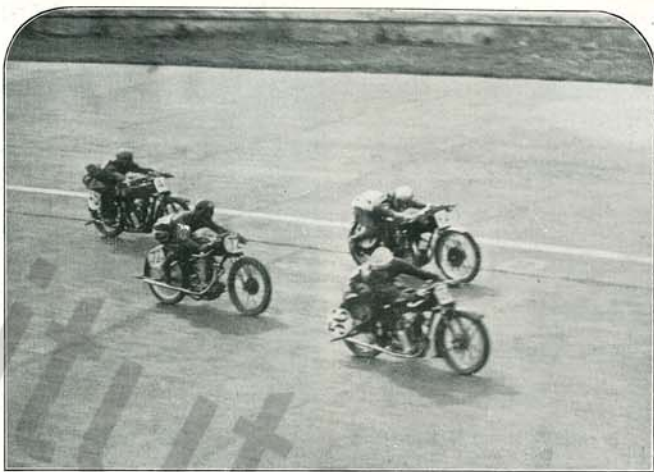
Concludendo, la prova aveva riuniti 88 partenti dei quali 36 italiani (10 con macchine straniere) e 52 stranieri di cui 27 inglesi (1 con macchina italiana), 7 olandesi, 6 tedeschi, 4 francesi, 3 belgi, 3 cecoslovacchi, 1 svizzero e 1 ungherese.

Fra i non penalizzati figurano 21 italiani (5 con macchine inglesi), 12 inglesi (1 con macchina italiana), 3 olandesi, 3 tedeschi, 2 francesi e 1 cecoslovacco, mentre sono penalizzati 10 italiani (3 con macchine straniere), 6 inglesi, 3 tedeschi, 4 olandesi, 1 cecoslovacco e 1 ungherese. I ritirati sono quindi 5 italiani (2 con macchine straniere), 9 inglesi, 2 francesi, 3 belgi, 1 cecoslovacco, 1 svizzero.

In fatto di macchine sono partite 27 macchine italiane, 43 inglesi, 7 tedesche, 6 francesi, 3 belghe, 1 cecoslovacca e 1 olandese. Hanno terminato senza penalità: 17 macchine italiane, 19 inglesi, 3 tedesche, 2 francesi e 1 olandese; sono state penalizzate: 7 macchine italiane, 12 macchine inglesi, 4 tedesche, 1 francese, 1 cecoslovacca e si sono ritirate: 3 macchine italiane, 12 macchine inglesi, 3 francesi, 3 belghe.

Dell'organizzazione, della quale furono instancabili animatori il cav. Ferrario e Giovanni Curli, possiamo andare superbi. E poiché agli stessi uomini, con la presidenza del barone Ricci del Riccio, è commesso l'incarico di organizzare l'anno venturo la manifestazione, siamo certi che essi verranno a portare al regolamento quelle modificazioni che sono necessarie per rendere la gara più severa, in armonia con i progressi costruttivi compiuti.

MOTOR



Concorrenti della categoria 350 cmc. al passaggio davanti le tribune.

Il collaudo della velocità a Monza

Il Gran Premio di Monza ha affermato una nuova formula di corsa motociclistica. Formula il cui successo era stato già brillantemente sperimentato in campo automobilistico, ma che fra le motociclette non aveva ancora trovato pratica applicazione. E' merito dei dirigenti della Società Autodromo Monza, e in particolar modo di Renzo Castagneto, di aver voluto inaugurare il sistema delle brevi corse di velocità anche per le macchine a due ruote, completandolo con una gara handicap che, a parte gli errori involontari nei quali si è incorso per l'assegnazione dei vantaggi, ha dimostrato di appassionare vivamente il pubblico, anche se la mancanza di segnalazioni abbia provocato alquanto confusione di idee, di presentare un interesse sportivo acutissimo e di poter determinare risultati tecnici addirittura eccezionali.

Non per niente, del resto, gli Inglesi, ai quali universalmente si riconosce uno squisito senso sportivo, prediligono tale genere di competizione (sia in

campo atletico che in campo motoristico) che richiede al concorrente il massimo sforzo ed un impegno addirittura spasmodico.

Nè si creda che simile formula delle numerose e brevi corse di velocità sia priva, come si affetta di ritenere, di importanza tecnica. Il conseguimento di medie elevatissime presuppone la soluzione di numerosi e non facili problemi meccanici e costruttivi. La velocità è conseguenza diretta della potenza sviluppata. Ma, specie in campo motociclistico, non si può aumentare la cilindrata per ottenere un aumento di potenza. Per la cilindrata sono fissati limiti invalicabili. Ed allora bisogna accrescere il regime di funzionamento, cioè il numero di giri. Ciò che porta con sé la necessità di alleggerire le masse in moto e rotanti senza diminuirne la resistenza, perchè le formidabili sollecitazioni cui sono sottoposte, tanto più con i rapporti di compressione adottati, non ammettono debolezze. Si esorbita quindi dal campo puramente meccani-

co per entrare in quello della chimica metallurgica.

Ma non è tutto. La potenza sviluppata dal motore deve essere sfruttata al massimo. Ed ecco affacciarsi i problemi della trasmissione, della distribuzione delle masse sul complesso della macchina, dell'equilibrio, della stabilità, delle vibrazioni, della penetrazione, ecc. ecc.

Il conseguimento di velocità elevatissime non è, come si vede da tali accenni, cosa tanto semplice e le corse alla velocità dedicate non hanno dunque un interesse puramente sportivo.

Con questo non si vuol però dire che il Gran Premio di Monza abbia avuto una grande importanza tecnica. La potrà avere in una prossima edizione, meno improvvisata che l'ultima, organizzata con più calma in modo da permettere ai concorrenti una preparazione più profonda ed accurata.

Perchè, in fondo, il 20 settembre la sola macchina veramente a posto per una corsa di velocità era la « Norton » 500 di Taruffi. Il Romano, giovane di età ma già affermatosi da qualche anno come campione di gran classe, è riuscito a superare i 170 all'ora sul giro, nonostante le condizioni della pista (si correva sul solo anello di pista di 4500 metri) non fossero le migliori desiderabili, non tanto perchè il suo motore, vecchio di un anno, sviluppasse una potenza assolutamente superiore a quella di tutti gli altri, ma perchè aveva accuratamente preparato la macchina per una corsa di velocità. Ne ha infatti curato la schermatura di tutte le parti, compresa la forcella, la sagomatura del serbatoio, e la copertura della ruota posteriore allo scopo di diminuire la resistenza all'avanzamento. E per lo stesso scopo ha studiato la migliore posizione in sella. I risultati li abbiamo visti e possono essere sintetizzati dalla constatazione che la sua « Norton », con la quale l'anno scorso non riusciva a superare i 160 chilometri all'ora, quest'anno è riuscita a girare a più di 170.



L'arrivo in gruppo di Fumagalli, Pagani e Vailati nella categoria 175 cmc.

Contuttociò non è riuscito a vincere l'handicap finale essendo stato preceduto al traguardo, sia pur di poco, da tre degli avversari partiti prima di lui. Era avvenuto semplicemente questo: i concorrenti sapevano che i vantaggi per l'handicap sarebbero stati calcolati in base alle velocità realizzate nella prima metà delle eliminatorie (che si disputavano su 22 giri pari a Km. 49,5). Ed allora i migliori cercarono di accordarsi per non forzare nei primi 11 giri riservandosi di contendersi la vittoria... in volata. Tale accordo è riuscito nella categoria 250 cmc., dominata dagli uomini della « Guzzi », e nella 350 cmc. nella quale la tattica dell'attesa è costata il primo posto a Mario Ghersi su « Rudge » che, a causa di errate segnalazioni, ha atteso a produrre il suo sforzo e a superare Fumagalli su « Velocette », in confronto del quale disponeva di una velocità superiore, al 23.0 giro, cioè un giro dopo il traguardo.

Nella categoria 175 e 500 cmc. invece non si parlò di temporeggiare. Nella prima perchè i tre uomini della « Miller », incontrastati vincitori, erano assillati dall'idea di battere il record del mondo sui 100 chilometri (vi riusciva-

no, ma il record non può essere omologato perchè i tre hanno marciato sempre in gruppo), nella seconda perchè Colombo sulla « Sunbeam » diede subito battaglia a Taruffi costringendolo a dare il « via » alla sua macchina velocissima.

Così nell'handicap le macchine di 250 e di 350 mc. furono favorite e Taruffi, malgrado il suo impetuoso e magnifico inseguimento, dovè accontentarsi del quarto posto.

Primo e secondo furono Moretti e Panella sulla « Guzzi » 250 che realizzarono sui 99 chilometri una media effettiva di quasi 147 all'ora. Terzo Ghersi su « Rudge » che realizzò una media effettiva di oltre 151 all'ora.

In sostanza furono conseguite velocità che erano, per lo meno in Italia, sconosciute o inconsuete. A quelle citate aggiungiamo infatti che le piccole « Miller » di 175 cmc. di Fumagalli, Pagani e Vailati hanno compiuto i 100 chilometri a quasi 125 all'ora e il giro più veloce a 128, 571, che Cunatto sulla « Guzzi » 250 cmc ha compiuto un giro a 150 all'ora e che Sandri sull' « A. J. S. » di 350 cmc. ha compiuto un giro a 157 all'ora.

Si deve quindi essere grati al Gran Premio di Monza che è servito, se non ad altro, a dimostrare quali siano le possibilità delle moderne motociclette: certamente superiori a quanto in genere si pensasse.

Ci rammarichiamo solo che anche questa volta l'industria italiana sia stata assente dalle prove delle maggiori categorie, quelle cioè i cui risultati sono più clamorosi. Si era sperato fino all'ultimo momento che si potesse contare sulla nuova « Guzzi » 500 a quattro cilindri con compressore che in allenamento era apparsa velocissima. Ma un guasto al compressore verificatosi alla vigilia ha obbligato al riposo l'ultima geniale creazione della casa di Mandello. La quale però si è rifatta, della forzata assenza nella gara delle 500, con una magnifica vittoria delle piccole 250 cmc. le cui possibilità vanno aumentando col passar del tempo. Ciò che è caratteristico del prodotto di gran classe.

Si aggiunga il clamoroso successo delle « Miller » milanesi fra le motoleggere e si converrà che, nonostante tutto, la industria italiana ha trovato modo di confermare l'eccellenza incomparabile dell'a sua costruzione.



Amilcare Moretti che su Guzzi 250 cmc. si classificò primo nel G. P. Monza.



La squadra della Gilera, vincitrice della Sei Giorni Internazionale, marcia compatta sul percorso alpino.

LE DUE TARGHE FERRETTI

Nel nome di Lando Ferretti, che è stato uno dei più accesi ed efficaci valorizzatori degli sport motoristici e che con la sua fervida propaganda tanto contribuì alla loro diffusione, nel mese scorso Pontedera, città natale del giovane e valoroso parlamentare, ha celebrato con grande successo la sagra del motore. La festa è stata quest'anno maggiore e più completa perchè alla prova motociclistica, che era già alla sesta edizione, si è aggiunta una prova automobilistica disputata sullo stesso pittoresco Circuito dell'Arno. L'una e l'altra dotate di una Targa Ferretti.

Le due manifestazioni non erano di quelle che ambiscono ad una importanza internazionale accontentandosi più modestamente, ma forse ancor più utile, di esercitare un'azione di propaganda nella zona. E sotto questo punto di vista lo scopo è stato raggiunto in pieno ed anzi il loro successo ha avuto proporzioni maggiori di quanto si potesse prevedere.

Così in campo automobilistico si è allineato alla partenza Biondetti (un Toscano, del resto) al volante di una poderosa « Bugatti » due litri. E sarebbe superfluo aggiungere ch'egli ha dominato la decina di avversari delle categorie sport e turismo avendo rea-

lizzato, nel suo giro più veloce, più di 114 chilometri all'ora.

Ma pur di fronte alla superiorità del trionfatore hanno avuto modo di distinguersi Boni su « Alfa Romeo », Ciani, che su una « Fiat 509 » ha sfiorato i 100 chilometri all'ora, e Caldinoni che su normale « Lancia lambda » da turismo ha girato a quasi 109 all'ora.

Più numerosi sono stati i partecipanti alla prova motociclistica disputata il 27 settembre a una settimana di distanza: ben 38 suddivisi nelle quattro classiche categorie. E fra essi uomini e macchine di fama internazionale. Ne seguirono battaglie vivacissime conclusesi con la vittoria assoluta del giovane Boninsegni su « Rudge » 500 cmc. seguito a breve distanza da Amilcare Moretti su « Velocette » 350 cmc. Ma questa categoria vanta il record assoluto sul giro a quasi 120 chilometri all'ora realizzato da Lama su « Rudge ».

Registriamo inoltre il successo ben significativo di pubblico. Una folla enorme ha seguito con passione l'ardimentosa vicenda sportiva, applaudendo vicinamente i trionfatori. E sotto questo punto di vista i dirigenti del M. C. Pontedera possono essere più che soddisfatti dell'esito della loro fatica.



I tre alfieri del dilettantismo italiano che nel 1928 conquistarono il lauro olimpionico: Piero Toscani (peso medio), Vittorio Tamagnini (peso gallo) e Carlo Orlandi (peso leggero).

DA AMSTERDAM A LOS ANGELES

Mancano ancora parecchi mesi alle Olimpiadi del 1932, ma già si comincia non solo da parte dei tecnici federali, ma anche della massa degli appassionati di pugilato, a tirare, diciamo così, i conti ed a fare dei bilanci circa l'efficienza dei nostri pugilatori in maglia azzurra.

Nè ci si limita a fare delle riviste di nomi e di valori, ma si arriva, ed è naturale, a stabilire dei paralleli fra i nostri bravi campioni di Amsterdam, tre dei quali si sono fregiati dell'ambitissimo titolo di campione olimpionico (un autentico trofeo mondiale perchè conseguito nei confronti di ben ventinove nazioni concorrenti al Torneo) e quelli che formano l'odierno nucleo preolimpico.

Come sempre vi sono i pessimisti ad oltranza che, per un innato ed incomprensibile spirito di contraddizione, sentenziano che tra la squadra di Amsterdam e quella di Los Angeles vi sarà tale una differenza di valore com-

plativo da poterla valutare distaccata di un'intera classe.

Questa categoria di sportivi, anche se comprende persone che possono, per una spessa infarinatura pugilistica della quale sono in possesso, essere scambiate per competenti, non può assolutamente dare giudizi che abbiano reale valore tecnico e ciò per due ragioni: perchè valutano i pugilatori, diciamo così, a peso, vale a dire attraverso il numero dei pugni che vedono vibrare da essi in un match senza poter valutare la qualità della boxe praticata da questo o quel pugilatore, ossia senza tener conto delle qualità tecnico-pugilistiche in atto od in sviluppo, che pure sono quelle che devono guidare il tecnico per discernere il campione tra parecchie decine di giovani pugilatori apparentemente alla stessa altezza e perchè credono di conoscere tutti i migliori elementi d'Italia e viceversa non ne conoscono nemmeno la metà.

Oggi tutte le regioni d'Italia, dalla

Sicilia alla Venezia Tridentina, hanno i loro autentici campioni e se qualcuno giudica il valore pugilistico di questa o quella regione basandosi su ciò che era due o tre anni fa, commette un grave errore.

I Campionati italiani svoltisi questo anno a Ferrara, ai quali hanno partecipato una sessantina di pugilatori selezionati attraverso campionati regionali ed interregionali, hanno già dimostrato come sia assurdo emettere giudizi sui nostri dilettanti se non si segue da vicino il loro sviluppo in numero e qualità. Basterebbe infatti citare il caso dei due sardi Masella e Melis, pressochè sconosciuti alla vigilia dei Campionati e classificatisi rispettivamente secondo e primo nelle categorie dei « mosca » e dei « gallo », per convincersi di quanto è detto sopra.

Ma v'è di più alcuni elementi rivelatisi ai Campionati, sono giovanissimi e perciò passibili di rapidi progressi. Occorre seguire da vicino il loro



Il « medio-massimo » Centobelli, dell'Accademia Frattini di Napoli.

lavoro per poter farne una valutazione esatta, per così dire, aggiornata.

Stabilito che le sentenze emesse troppo alla leggera da vari Tizi e Cai più o meno illustri circa l'efficienza che avrà la nostra squadra olimpica nel 1932, non hanno alcun valore tecnico-positivo e devono essere giudicate nulla più che dei tentativi da indovino; vediamo invece di fare una rapida disamina delle forze che sono oggi a disposizione dell'Ente Federale e stabilire qualche confronto tra gli Olimpionici di Amsterdam ed i migliori elementi odierni, confronto ben s'intende appoggiato da osservazioni tecniche che, se non hanno valore assoluto, (nel pugilato non vi è nulla di assoluto), possono costituire un'ottima e seria guida per un giudizio finale.

Chi saranno i successori di Tamagnini, Orlandi e Toscani?

Per cominciare vediamo quali sono gli elementi che hanno la possibilità di ereditare dai nostri tre campioni olimpionici di Amsterdam, il gravosissimo compito di difendere il primato di categoria a Los Angeles.

Il civitavecchiese Tamagnini era, come Orlandi, uno dei più giovani partecipanti al colossale Torneo Olimpico, né era molto conosciuto a soli sei mesi dalle gare.

Chiamato al campo d'allenamento collegiale del Segrino, fece immediati, rapidissimi progressi creandosi un metodo di combattimento tutto personale basato su schivate basse, continui spostamenti del tronco e attacchi di scatto, seguiti da scariche a mezza distan-

za, sconcertanti se non d'efficacia decisiva.

Data la specialissima fisionomia del suo gioco — difficilissimo da capire e controbattere da un avversario che incontri Tamagnini per la prima volta, specialmente sulla breve distanza di tre riprese e l'eccezionale resistenza alla fatica del bruno Civitavecchiese capace di « tirare » il combattimento ad andatura massacrante dal primo all'ultimo colpo di *gong*, — egli fu incluso nella squadra olimpica.

Che i tecnici d'allora avessero seguito giusti criteri per la scelta, si ebbe la prova sul ring di Amsterdam dove Vittorio Tamagnini ha trionfato per la sua eccezionale vitalità che gli permise di arrivare alla fine del massacrante Torneo in ottime condizioni fisiche e per la sua boxe originale che seppe disorientare persino quel finissimo pugilatore che era il campione d'America Daley, e rendere nulla in semifinale la potenza del campione d'Inghilterra Garland.

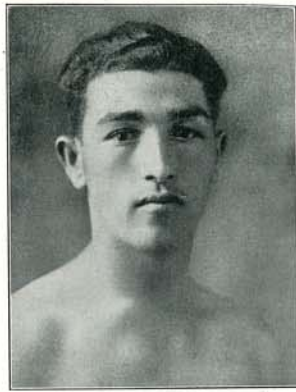
Chi sono i « gallo » attualmente in Italia che possono aspirare alla successione di Tamagnini?

Parecchi, ma soprattutto i seguenti: il sardo Melis, campione italiano della categoria, il milanese Dell'Orto che si è distinto durante il recente torneo nord-americano, l'anconetano Saracini Mario, secondo classificato ai Campionati, e il bolognese Blasi.

Melis è un pugilatore poco appariscente poichè ama combattere soprattutto a corta distanza, ma efficace e buon tattico. Egli si trova un po' nelle condizioni di Tamagnini sei mesi



Il « gallo » Dell'Orto del G.R.F. Sciesa di Milano.



Il « medio-leggero » Casadei del G.R.F. Tonoli di Milano.

prima delle Olimpiadi e cioè non ha molta pratica di combattimento trovandosi fuori dai centri pugilistici più attivi.

Durante un allenamento collegiale, sotto la guida di un buon maestro ed a contatto di colleghi di valore, potrebbe fare progressi tali da diventare un temibile concorrente al titolo olimpionico.

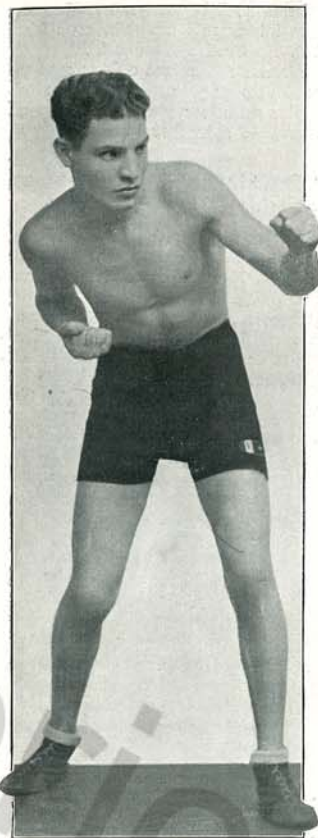
Dell'Orto è uno dei più tecnici pugilatori attuali e se il suo fisico non gli permette ancora, date le sue 19 primavere, di unire alla tecnica la potenza, questo potrebbe avvenire fra breve.

Saracini Mario è un pugilatore potente per il suo peso ed estremamente combattivo. Ha buona pratica di ring essendo da parecchi anni sulla breccia. Non vi è dubbio che il suo fisico molto robusto possa sopportare con facilità le fatiche del durissimo torneo olimpionico.

Blasi ha, presso a poco, le qualità dell'Anconetano. Ha una grande passione ed è un generoso e rude combattente capace di dar fastidio a qualunque pugilatore del suo peso.

Pur non avendo, dunque, oggi un uomo del valore di Tamagnini, ne abbiamo però quattro che gli sono vicini e che tra otto o nove mesi, dopo cioè l'allenamento collegiale, potrebbero equivalerlo.

Certamente anche Orlandi non era, prima di allenarsi al Segrino, l'uomo di Amsterdam, ma se la razionale, minuziosa preparazione gli diede l'ultimo ritocco, anche prima egli aveva rivelato una elevatissima classe.



Il « leggero » Roma del G.R.F. Sciesa di Milano.

In campo pugilistico le eccezioni son molto rare e perciò non c'è da meravigliarsi se oggi non abbiamo un elemento della levatura di Orlandi.

C'è in effetti un pugilatore che si stacca nettamente dalla normalità ed è il romano Bianchini, attuale Campione d'Europa, ma finora non ha reso quello che la sua classe dovrebbe permettergli.

Bianchini è un pugilatore completo, agile, veloce, in possesso di un pugno secco e preciso capace di atterrare qualunque avversario. Conosce perfettamente la boxe ed il suo stile conquista subito l'intenditore. Senza poter arrivare per le Olimpiadi all'altezza di Orlandi, se lavorerà con puntiglio, può essere considerato a lui molto vicino. Già in America ha dimostrato di poter

reggere il confronto con gli « Assi » locali e questo non è poco dato che ha ancora molti mesi davanti a sé.

Tra gli elementi nuovi ve ne sono di quelli che danno adito a rosee speranze. Golinelli e Roma, ad esempio si sono già messi in luce.

Il primo, pur praticando il pugilato da poco tempo, ha già qualità tecniche rimarchevoli e possiede doti fisiche veramente eccelse; il secondo è uno stilista perfetto ed un profondo conoscitore dell'arte del pugno. Manca al Campione d'Italia quel pugno micidiale che gli occorrerebbe per essere un « asso », ma è pur sempre, col suo consocio Golinelli, una magnifica riserva.

Toscani, il terzo dei nostri campioni olimpionici, era partito per Amsterdam con un largo bagaglio di esperienza del ring, anzi si può dire che è ben difficile trovare attualmente un dilettante che ne possieda in così larga misura.

Il « battistino » era già nel 1928 un pugilatore classico e per di più al culmine delle sue possibilità atletiche; pareva poi fatto a bella posta per le tre riprese e ciò spiega in parte perchè, passato al professionismo, non abbia potuto subito eccellere.

Anche nella categoria di Toscani, quella dei « medi », non possediamo un pugilatore della sua esperienza e del suo valore tecnico, ma possiamo contare su un uomo, Aldo Longinotti, che ha qualità che mancavano al campione olimpionico. Il bruno pugilatore piacentino se non può ancora vantare la fine tecnica del vincitore di Amsterdam, possiede però quella potenza di pugno che Toscani non aveva.

Longinotti ha battuto in questi ultimi sei mesi i migliori pesi medi d'Europa e nell'America del Nord non ha sfigurato nei due matches disputati dei quali uno vinto e l'altro perso di stretta misura.

Elastico, nervoso ed estremamente energico sul ring, per quanto calmo e mite fuori dalle corde, possiede tutte le qualità del grande campione. Gli manca qualche ritocco, ma a far sparire questi piccoli nei provvederà l'allenamento collegiale dopo di che Toscani sarà degnamente rimpiazzato.

A fianco di Longinotti abbiamo due

ottimi elementi: il ligure Borzone ed il romano Liani.

Il primo è un pugilatore maturo ed un atleta superbo; il secondo è giovanissimo, ma in lui sono già evidenti le qualità principali di un pugilatore di classe e cioè: agilità, elasticità di muscoli, scatto e secchezza di pugno, padronanza perfetta di nervi e colpo d'occhio sicuro. E' Campione d'Italia.

Non ci sarebbe anzi da meravigliarsi che Longinotti avesse, fra sei mesi, un concorrente temibilissimo.

In ogni modo, sia che alle Olimpiadi vada il Piacentino, sia che rivesta la maglia azzurra un Liani che abbia messo le penne (per ora è solo un rigoglioso pulcino), a Los Angeles saranno ben rappresentati.



Il « medio » Longinotti della Salus et Virtus di Piacenza.



Il « mosca » Rodriguez della Libertas di Rimini.

Nelle altre categorie di peso « Mosca » e « Piuma ».

Cavagnoli era il nostro « mosca » di Amsterdam ed il quadrato « battistino » perdette per un soffio il titolo olimpionico, dico per un soffio perché fu battuto in semifinale dall'unghe- rese Cocsis più per fortuna che per soverchiante valore dell'avversario. Basterà pensare che a cinque secondi dalla fine Cocsis era a terra in seguito ad un preciso destro allo stomaco, per aver un'idea del come Cavagnoli abbia sfiorato la vittoria.

In finale l'Ungherese nemmeno si impegnò per battere Appel, come poteva vincere senza impegnarsi il nostro « mosca » se fosse stato lui il finalista.

Vi sono attualmente due minuscoli atleti del pugno in Italia che si possono senz'altro mettere tra i primi « mosca » del mondo. Intendo parlare del riminese Rodriguez e del fiumano Stella.

Dotati ambedue di una struttura atletica e potenza di pugno eccezionali per un uomo della loro categoria di peso (kg. 51.800), sono inoltre dei consumati tattici del ring, del quale conoscono tutti i segreti. Sia l'uno che l'altro hanno battuto i migliori « mosca » d'Europa e Rodriguez anche quelli d'America, per quanto, contrariamente all'opinione del novanta per cento dei critici presenti, il Riminese sia stato dichiarato perdente dai giudici nel suo secondo incontro newyorkese.

Stella, che è detentore del titolo nazionale, ha battuto, nel corso di un solo torneo, i campioni d'Ungheria, Cecoslovacchia e Baviera.

Tanto il Riminese che il Fiumano praticano una boxe piena di insidie, tutta scatti e spostamenti sulle gambe e colpiscono molto forte. Specialmente Stella è potente sia nel destro che nel sinistro in *crochet*. Pur frequentando i rings da combattimento da parecchi anni, non si è mai sottoposto ad un lungo e razionale allenamento ed è forse alla sua imperfetta preparazione, spesso verificatasi, se molte volte è sostituito in squadra nazionale da Rodriguez, più continuo e anche più solido come resistenza ai colpi ed alla fatica.

Un altro giovane, ma promettente « mosca » è il sardo Masella.

La categoria dei « piuma » è la più ricca di elementi di valore e perciò sarà quella che darà maggior lavoro di selezione e cernita alla C. T. della F. P. I.

Il romano Montefiore ci ha rappresentato ad Amsterdam con poca fortuna, non perché non fosse un pugilatore degno di partecipare ad una Olimpiade, ma perché preso dall'emozione.

Fino a pochi mesi fa il miglior « piuma » doveva considerarsi Cesare Saracini più volte « nazionale » e secondo Campione d'Europa. Ora egli presta servizio militare e non può avere un grado di forma perfetto. Ma Cesare Saracini ha numerosi e valorosi emuli tra i quali si può sceglierne una mezza dozzina e cioè: Marfurt e Alessandri (Lazio), Fontana (Lombardia), Bondavalli (Emilia), Portaleone (Marche), De Curti (Venezia G.).

Tra questi quelli che hanno le più

spiccate qualità, pur non avendole ancora interamente espiccate, sono Marfurt, De Curti e Bondavalli.

Alessandri, Fontana e Portaleone sono invece pugilatori già maturi; all'apice delle loro possibilità che sono veramente rimarchevoli.

« Medio-leggeri », e « medio-massimi »,

Caneva fece miracoli ad Amsterdam, ma si imbattè in avversari a lui fisicamente superiori come il neo zelandese Morgan.

Oggi, in questa categoria, si può contare sui due lombardi Desio e Casadei, sull'emiliano Totti e sul laziale Di Giacomo.

Il primo di questi è quello che for-



Il « medio » Liani della Società Concordia di Roma.



Il « massimo » Paris del G. R. F. Sciesa di Milano.

se possiede più classe ed esperienza dei suoi colleghi, ma si è dimostrato molto discontinuo, alternando prove superbe ad altre mediocristime.

Casadei ha minori doti naturali, ma è l'inverso del suo coregionale. Sorretto da grande passione per il suo sport, studia e si allena con ammirabile costanza.

Questo intenso lavoro gli ha permesso di conseguire in questi ultimi tempi, progressi rimarchevoli. Campione d'Italia, egli ha combattuto tre volte con pugilatori esteri riportando due vittorie ed un « match nullo ».

Il confronto tra Desio e Casadei, che dovrà avvenire presto, sarà interessantissimo e ci dirà chi dei due ha più diritto di porre la sua candidatura olimpionica.

Totti è un giovanissimo e fino all'anno scorso militava nei « leggeri », ma oggi è un bel « welter », robusto e volitivo. Vederlo lanciato sul ring dà l'impressione della potenza e dell'agilità insieme. Manca ancora d'esperienza di ring, ed ha perciò bisogno di combattere spesso. Dato che è ora in piena ascesa, nessuno può dire dove può arrivare fra sei mesi.

Un altro ottimo pugilatore che non ha ancora sviluppato per intero le sue possibilità è il romano Di Giacomo. Vederlo *boxare* vuol dire restare ammirati. Il suo stile è quello dei grandi campioni: scioltissimo e leggero sulle gambe, dà l'impressione di combattere senza sforzo alcuno tanto sono elastici i suoi movimenti. E' dotato di un perfetto colpo d'occhio e scelta di tempo. Ha poco mordente ed accusa la stessa manchevolezza di Totti: scarsa pratica di combattimento.

Ceccarelli, il « medio-massimo » olimpionico del 1928, se è diventato un campione passando professionista, al tempo delle Olimpiadi olandesi era acerbo specialmente dal lato tecnico. Egli si è comportato coraggiosamente ad Amsterdam, ma la classe dei suoi avversari era superiore alla sua. Di fronte all'argentino Avendano c'era, infatti, poco da fare.

Vi sono attualmente in Italia quattro « medio-massimi » di buona classe e questi sono: Rossi (Piacenza), Centobelli (Napoli), Medici (Civitavecchia) e Bassi (Milano).

Il Piacentino, se si toglie qualche pecca in fatto di resistenza ai colpi, è un pugilatore di grandi possibilità; eccezionale tempista e specialista nel giuoco d'incontro, ha ben figurato nell'America del Nord.

Centobelli, Campione d'Italia, è un pugilatore riflessivo e scaltro, dotato di ottime qualità tecniche e di rispettabile potenza.

Medici e Bassi si devono considerare due efficaci rincalzi passibili di progressi.

« Massimi »,

La squadra olimpionica del 1928 non comprendeva pesi massimi e questo perché nessuno dava affidamento di ben figurare.

La più grossa delle categorie di peso è, ed è sempre stata, scarsa d'elementi di valore non solo tra noi, ma in quasi tutti i paesi del mondo, ec-

cezione fatta forse per la Danimarca, la Svezia e la Norvegia.

Un peso massimo di valore alle Olimpiadi è un'eccezione. A Parigi nel 1924 vi era Van Porrat, ad Amsterdam nel 1928 ha dominato l'argentino Rodriguez Jurado e si sono distinti lo svedese Ram e il danese Michaelsen.

Oltre a questi quattro uomini, in due Olimpiadi nessun altro si è dimostrato degno di considerazione.

Oggi possediamo cinque « massimi » che possono dare adito a speranze, tre dei quali sono giovanissimi e perciò ancora lontani dal possedere l'esperienza che un Torneo Olimpionico richiede.

Essi sono: Paris, Vecchio, Laria, Brunelli e Rovati.

Il primo ha buone doti tecniche e discreta padronanza del ring, ma è



Il « medio-leggero » Desio della S. S. Ferrera di Monza.

poco potente come « massimo ». Degli altri quattro Vecchio e Brunelli sono due colossi di 100 chili, ma praticano ancora una scherma elementare facilmente scardinabile da un pugilatore navigato.

Laria ha conseguito buoni progressi dall'anno scorso e possiede doti fisiche poco comuni, ma dal lato tecnico è ancora un principiante.

Rovati, potente e coraggioso ha bisogno di affinare la sua arte.

Come si vede a quattro anni di distanza, ci troviamo presso a poco nelle stesse condizioni di Amsterdam.

Ed ora che abbiamo dato un'occhiata a tutto il materiale uomo a nostra disposizione e, sia pure in modo sommario, segnalato il valore tecnico dei migliori elementi del nucleo preolimpico, vediamo di fare un confronto complessivo tra la squadra di Amsterdam e quella che potrà essere la rappresentativa di Los Angeles, premettendo che in un Torneo Olimpionico, oltre che il valore assoluto dei singoli concorrenti, ha molto peso la fortuna e ciò per il meccanismo stesso della grande competizione svolgentsi per eliminazione diretta. Non è detto perciò che ogni singolo pugilatore venga ad occupare il posto precisamente corrisponde al proprio valore. Quello che conta è il piazzamento complessivo della squadra.

Una Nazione che vinca due categorie e non piazzò uomini nelle altre sei, non si può dire più forte di un'altra che conquistò, per esempio, tre secondi ed un quarto posto.

Dico questo perché anche se posso sostenere che a Los Angeles saremo ben rappresentati forse quanto ad Amsterdam, non intendo, poiché sarebbe assurdo, preconizzare la conquista di tre titoli olimpionici, conquista che dipende da più d'una circostanza indipendente dal valore dei pugilatori in campo.

Rodriguez e Stella possono stare alla pari di Cavagnoli, poiché lo equipalgono più o meno in potenza e lo superano forse in linea tecnica essendo di lui più mobili e leggermente più veloci.

I quattro pesi « gallo » nominati sono leggermente inferiori a Tamagnini, non possedendo nessuno di essi uno stile dell'originalità ed efficacia di quello del Civitavecchiese. Parlo di efficacia e non di classe poiché sotto questo punto di vista Dell'Orto supera nettamente Tamagnini.



ODDONE PIAZZA

E' un altro superbo prodotto del nostro dilettantismo. Egli ha fatto parte come riserva della nostra squadra di Amsterdam sebbene non fosse ancora ventenne, essendo nato a S. Antonio del Pasubio il 28 novembre 1908. Nel febbraio 1930 partì insieme ad Arcelli, De Horatis e Brugioti per il Nord America. Era la prima volta che la F.P.I. inviava una squadra di dilettanti in America. Piazza si distinse molto durante questo torneo, tanto che il noto manager italo-americano Buccola, ottenne dalla F.P.I. l'autorizzazione e di trattenerlo come professionista. Nello spazio di un anno « Oddone » disputò negli Stati Uniti ben 13 combattimenti, alcuni dei quali con elementi di prima serie e registrò 9 vittorie per k. o., tre ai punti ed una sconfitta ai punti per mano di quel Lariwen che ha messo fuori combattimento Livan. Assalito da un attacco di appendicite in principio di quest'anno, si è fatto operare ed è venuto in Italia a passare la convalescenza. Ripreso l'allenamento lo scorso mese, desideroso d'esibirsi a Milano prima di riattraversare l'Oceano, ha battuto il 16 settembre l'ex campione di Francia Pegazzano, con grande facilità. La sua ripresa americana lo porterà certamente molto vicino ai capitoli d'Oltre Oceano della categoria ed è fin d'ora da considerarsi un degno successore di Bosisio.

Dalla folta schiera dei « piuma », dovrebbe invece uscire un uomo migliore di Montefiore. Cesare Saracini, se non avrà difficoltà a fare il peso, dovrebbe rendere più del Romano perché di lui più veloce e mobile.

Ma anche Marfurt, Fontana e Bondevalli sono già oggi più completi del Montefiore di Amsterdam.

Bianchini, Gollinelli e Roma non potranno, come ho detto, competere con l'olimpionico Orlandi, ma specialmente il primo ed il secondo dovrebbero giocare un ruolo importantissimo a Los Angeles.

Nei « medio-leggeri » tanto Desio che Casadei e Totti, devono essere messi sulla stessa linea di Caneva, tenendo soprattutto in considerazione la loro freschezza. Hanno tutti e tre rimarchevoli doti tecniche e, soprattutto Desio e Totti, posseggono una rispettabile potenza di pugno.

Di Longinotti ho già detto che ha la stoffa del campione e, senza mancare di rispetto a quell'impareggiabile tecnico che è Toscani, non esito ad affermare che, in perfetta efficienza, Longinotti ha buone speranze di vittoria su qualunque pugilatore del suo peso.

Rossi è certamente migliore di Ceccarelli edizione 1928 e migliore del Romano ritengo anche Centobelli. Sia il Piacentino che il Napoletano boxano meglio del Laziale ed il primo colpisce con maggior potenza e precisione.

Lasciando dunque da parte i « massimi » che non ci interessano nel confronto, dato che mancavamo di rappresentante della categoria nel 1928, se ci possiamo fin d'ora considerare più deboli che ad Amsterdam nei « gallo » e « leggeri », potremo di contro allineare a Los Angeles un « piuma » ed un « medio-massimo » più forti e uomini dello stesso valore di Cavagnoli, Caneva e Toscani nei « mosca », « medio-leggeri » e « medi ».

Il bilancio preventivo si chiude perciò al pareggio e sebbene i pugilatori non siano cifre, né le Olimpiadi un mastro a partita doppia, non si deve né si può essere pessimisti.

Raggiungere il record, mai pareggiato da nessun paese del mondo, di conquistare tre campionati ed un terzo posto in un Torneo Olimpico di pugilato come l'Italia ha saputo fare ad Amsterdam al cospetto di 29 nazionali, è progetto troppo arduo. Ma che i nostri pugilatori non sfigurino a Los Angeles di questo si può essere sicuri.

CARLO VOLPI



Durante l'ultima corsa di Campionato, Predappio-Roma: il gruppo di testa, formato da Gestri, Giacobbe, Camusso e Mara, fotografato dopo Narni e poco prima della riuscita fuga del Toscano (foto Bordin).

A TITOLI ASSEGNATI

La stagione ciclistica volge ormai al suo termine; quella su pista, anzi, si può dire già terminata, mentre quella su strada attende la chiusura ufficiale col Giro di Lombardia. Si potrebbe, quindi, procedere senz'altro al bilancio dell'annata. Ma non è questo lo scopo che qui mi prefiggo, sebbene un esame dell'attività nazionale attraverso la disputa dei titoli di campione italiano, ormai tutti assegnati. Le undici maglie tricolori hanno i loro titolari per il 1931.

Non sarà privo d'interesse notare, anzitutto, che la regione che ha dato più campioni è stata la Lombardia, con Guerra, campione assoluto su strada, Rossi, campione allievi, Pelizzari, cam-

pione dilettanti di velocità, Bonfanti, campione allievi; seguono l'Emilia, con Babini, campione dilettanti junior su strada, e Castellani, campione di corsa campestre; la Toscana con Cipriani, campione indipendenti su strada, e Lazzaretti, campione indipendenti di velocità; ultima la Liguria, con Olmo, campione dilettanti senior su strada. Sono, quindi, le regioni dell'Italia settentrionale (Manera è nativo di Ginevra e Martinetti di Losanna) che si sono divisi gli allori, tolto il Piemonte e il Veneto, che sono rimasti a mani vuote. Caso che raramente si è verificato, perché specialmente il Piemonte ci ha sempre fornito uno o più campioni d'Italia, ma che non può certo essere in-

terpretato come indice di decadenza del ciclismo in queste due regioni, ricche come per il passato di ottimi elementi.

Dare uno sguardo alle singole competizioni dei campionati nazionali vuol dire abbracciare la parte maggiore e migliore dell'attività interna e rendersi conto del come si è venuta affermando la superiorità dei titolari in ogni specialità. Cominciamo dalla competizione che ha stabilito quale è stato il miglior corridore italiano su strada nel 1931.

Ricorderete che nella riunione di ufficiali, tecnici, giornalisti e industriali che, per lodevole iniziativa della Presidenza dell'Unione Velocipedistica ebbe luogo a Roma in principio del dicembre scorso, furono ripresi in esame i sistemi di disputa dei vari titoli. A proposito di quello di Campione as-

solo su strada fu proposto dal signor Tomelleri di modificare la formula precedente con l'inclusione fra le quattro prove valevoli per il titolo di una esclusivamente in salita, che avrebbe dovuto essere la Bassano-Monte Grappa. Idea ottima, a me cara da lungo tempo, ma che non ebbe la fortuna del consenso della maggioranza. Si mantennero, così, due prove in linea a percorso misto, una a cronometro e una di fondo; sistema assolutamente insufficiente, perché incapace di dirci una parola chiara sul valore assoluto e puro degli arrampicatori; tanto più insufficiente per noi Italiani che alle doti di un routier per la montagna diamo, e ben a ragione, grande importanza, fino a non ritenere un fuori classe colui che non domini anche in salita. Del resto questa concezione è giustificata anche in linea assoluta e generale e dal puro lato tecnico, perché tutti i grandi e veri campioni della strada, anche all'estero, sono stati grandi arrampicatori.

Ogni misura di queste doti è esclusa nella prova a cronometro, falsata in quella di fondo, nella quale concorrono più quelle di resistenza, e in quelle a percorso misto, nelle quali la coalizione degli avversari negli inseguimenti può annullare la superiorità individuale nelle fughe, specie quando la salita non si trova in vicinanza dell'arrivo. Questa preoccupazione è tale in chi potrebbe provocare distacchi in salita che lo fa rinunciare persino a tentare l'attacco, con grave scapito dell'interesse e della bellezza della corsa.

Venendo al caso pratico, il Campionato del 1931 non ci ha chiarito uno dei punti più interessanti e controversi del nostro campo ciclistico: il valore di Guerra come arrampicatore. C'è, per esempio, chi sostiene che il Campione d'Italia e del mondo sarebbe battuto non da uno, ma da parecchi suoi avversari italiani su di una salita di quelle riservate agli arrampicatori di gran classe. Battuto? e di quanto? e da chi? Chi ha oggi degli elementi sicuri alla mano per rispondere a queste domande? Nessuno, neppure coloro che, come me, hanno avuto la fortuna di vedere il grande Mantovano alle prese coi Faure, coi Demuyssère, coi Magne, coi Leducq nel Giro di Francia. Ed oggi che l'Asso della montagna, Binda, non è più quello che le più severe salite d'Italia han visto assoluto dominatore e, forse, neppure quello che sul Tourmalet diede così chiara lezione di stile e di potenza al suo successore, e che Giacobbe, Marchisio, Camusso, Pesen-



MARIO CIPRIANI

E' nato il 29 maggio 1909 a S. Giusto, lo stesso paese di Gestri, che è distante pochi chilometri da Prato. Vi risiede tuttora col padre, la madre, tre sorelle e un fratello.

Mario imparò a andare in bicicletta molto presto e nel 1926 fece le prime saltuarie apparizioni in gare dilettantistiche, lasciando intravedere ottime attitudini. Correva allora per la Società Sportiva « Resistente » dell'Osteria Nuova (Firenze). Andò sempre più affermandosi nel campo dilettantistico fino alla sua partenza per il servizio militare.

Tornò alle gare, sempre come dilettante, nell'agosto 1930, nel quale anno disputò 17 gare con i seguenti risultati: 6 primi; 1 terzo; 3 quarti; 2 sesti; 1 ottavo; 1 nono; 1 undicesimo posto e due volte si ritirò a causa di cadute. Disputò qualche gara fuori regione e cioè: Giro di Romagna, quarto arrivato; Giro dell'Emilia, sesto arrivato; Giro del Sassello, undicesimo arrivato.

Nel 1931, a tutt'oggi, ha vinto: il Giro del Piemonte, la Coppa dell'Aquila, la Coppa Arpinati, la gara a cronometro per dilettanti di Padova, il Circuito delle Due Provincie, il Campionato italiano indipendenti; e s'è piazzato al decimo posto nei recenti Campionati mondiali.

Durante la sua permanenza sotto le armi si fondò la « A. C. Pratese », della quale tanto Gestri quanto Cipriani oggi sono soci.

Agli inizi della carriera, Cipriani correva con la macchina di un modesto meccanico fiorentino. Ora fa parte dell'équipe Ganna.

E' un ragazzo solido, che promette molto. Nel 1932 — siamo sicuri — farà parlare molto di sé.

ti, Di Paco, Gestri han dimostrato la loro crescente maturità. sarebbe interessantissimo poter costruire la scala dei valori attuali in una gara in cui solo le pure doti di arrampicatore intervengono a determinare il risultato.

Il Circuito delle Valli Varesine sembrò fatto a posta per far confermare a Binda, e in modo clamoroso, la vittoria della Sanremo. Le sue strade, le sue salite, il suo ambiente: tutto gli era favorevole e faceva prevedere il rinnovarsi di uno di quei suoi gesti di cui si andava spegnendo la memoria. Sappiamo, invece, quello che successe o, meglio, che... non successe. Nulla di quanto si era previsto: Binda non osò, e ne aveva le sue ragioni: Guerra si credette in diritto di tenere una posizione di difesa, fin che Camusso e Giacobbe giocarono tutta la compagnia a pochi chilometri dall'arrivo. Quel giorno avemmo la netta sensazione del ristabilito equilibrio delle forze in campo, dovuto da una parte all'avanzare irresistibile di Guerra e ai progressi di maturità di alcuni fra gli altri migliori elementi e dall'altra al declino del grande specialista delle salite, e ci rendemmo conto che non era più il caso di pretendere assolutamente da lui la vittoria, neppure quando tutte le circostanze gli sembravano propizie. Nessuno dubitò, ad ogni modo, che la prima pagina del Campionato fosse come non scritta.

La competizione si avviò decisamente alla sua soluzione nel Giro di Calabria; esso fu una conferma della tattica alla quale ormai Binda preferiva affidare le sue sorti: quella difensiva, per essere sempre pronto agli attacchi avversari e meglio disposto per la volata; giustificata e logica per chi ormai nel tentativo di forza vedeva nove decimi di rischio e solo uno di successo. Ma anche pericolosissima perché una foratura in vicinanza dell'arrivo vuol dire arrivare dopo tutte le mediocrità. E Binda quel giorno non forò una, ma due volte negli ultimi venti chilometri. Due forature che lo fecero arrivare secondo e, quel che più conta, gli tolsero ogni speranza per il titolo. A Reggio il Campionato. si può dire, era cominciato e finito, perché Giacobbe, Camusso e Mara non riuscivano a piazzarsi e, per di più, nessuno dei tre appariva pericoloso per la prova a cronometro, considerata a priori in mano del Mantovano.

Infatti a Padova Guerra, con la sua seconda vittoria, conquistò virtualmente il titolo; così che egli poté (in fon-

do la buona sorte lo assistè anche nella disgrazia) assentarsi dalla Predappio-Roma, per la nota caduta, senza nessuna preoccupazione per la maglia tricolore.

Che, nonostante questo strano svolgimento, il Campionato abbia designato l'uomo in complesso migliore non vi è alcun dubbio. Guerra è oggi un pastista insuperato. È più veloce e va meglio in salita dell'anno scorso, è regolare, e lo sarà fin che durano le sue condizioni di freschezza, è animato da un'assoluta convinzione in se stesso. Credo che anche senza la sorpresa del Circuito varesino, la sfortuna del Giro di Calabria, la caduta che gli impedì di essere a Padova, Binda non sarebbe riuscito a riprendersi il titolo e, con tutta probabilità, non vi riuscirà più. Ma sarebbe stato interessante conoscere con precisione in che rapporto si trovano ora i due grandi rivali; questa misura il campionato non ci ha dato: in esso Binda non ha perso che due punti!

Dirò brevemente degli altri concorrenti. Battesini si è classificato secondo a Padova e a Roma, quarto a Reggio, e ha finito nel gruppo degli inseguitori a Varese; dimostrazione evidente che il ragazzo si viene facendo sempre più regolare e pericoloso. Sciolto da ogni vincolo di disciplina indossando la divisa dei « garibaldini », assumendo, anzi, probabilmente, la carica di capo squadra per le corse in linea, egli ha intenzione, e ne è capace, di fare grandi cose l'anno prossimo, anche se la salita non sarà mai il pane preferito dai suoi denti.

Giacobbe e Camusso hanno terminato la loro parte a Varese, facendo uso, come è noto, delle loro doti in salita e, più ancora, della sorpresa; nella volata di Reggio c'era solo il primo; poi entrambi, sfiancati dal Giro d'Italia e finiti da quello di Francia, non si sono potuti difendere a Padova; sfortunata è stata la loro ultima esibizione nella Predappio-Roma. Ma corridori come loro, ottimi arrampicatori, ma mediocri passisti e privi assolutamente di velocità, non possono aspirare che ad un posto d'onore in questa competizione che in gran parte è decisa dalle qualità che ad essi mancano.

Mara era l'uomo che avrebbe potuto dare i più seri fastidi a Guerra, e li avrebbe certamente dati se un'indisposizione, dipendente, pare, dalla mancanza del massaggiatore a Reggio, non lo avesse obbligato a ritirarsi dalla seconda prova che, dato il suo svolgi-



Gestri, dopo la vittoria, attorniato da autorità e da amici. Alla sua sinistra è l'on. Ivi Bacci, Commissario del C.O.N.I., a destra il console Candelori (foto Del Papa).

mento, lo avrebbe visto con ogni probabilità al secondo, se non addirittura al primo posto. Se gli fosse riuscito di battere Guerra a Reggio, come aveva fatto a Varese, nel precedente Giro di Lombardia e in altre gare, egli sarebbe oggi Campione d'Italia.

Di Gestri bisogna ricordare la vittoria nella Predappio-Roma che, aggiunta alla Cannes-Nizza, forma il suo glorioso bottino dell'annata. Sul conto di questo corridore i pareri sono discordi; certo non è un fuori classe, come forse anch'egli crede di essere; ma è un volitivo che si prepara silenziosamente e si riserva per le gare che gli stanno più a cuore e che, se imbrocca la buona giornata, è capace di farvi strabiliare; è un corridore personalissimo che non sente, più che non voglia, il giuoco di squadra. La sua vittoria di Nizza gli ha costato più rimproveri che osanna, anche se, in fondo, non ebbe per Pesenti dolorose conseguenze. Ma io mi domando se non sarebbero molto più belle le corse se tutti corressero come Gestri e se egli non sia il corridore che più rispetta il regolamento della gara individuale.

Chi per una ragione chi per l'altra, uomini come Piemontesi, Marchisio, Caimmi, Grandi, Di Paco hanno figurato nel Campionato come comparse;

per cui si può dire che solo quelli che ho sopra esaminato si siano imposti e distinti attraverso le quattro prove del campionato.

Abolito il titolo di campione dei professionisti juniores, il secondo in ordine di importanza era quello riservato agli indipendenti. Ma esso è stato ancora una volta guastato dalla formula illogica che lo ha regolato, peggiorata con l'aumento delle prove da tre a quattro. Gli indipendenti, in Italia come all'estero, sono, fatte pochissime eccezioni, assai più dei dilettanti che dei professionisti veri e propri; possono trovare un industriale che dia loro la macchina, magari uno stipendiolo di poche centinaia di lire, che paghi loro le spese per le corse locali; ci può essere l'indipendente benestante disposto a spendere di tasca sua qualche decina di lire per partecipare ad una corsa che lo lusinga; ma non ci può assolutamente essere, e non c'è, una massa di corridori che, per diventare campione italiano indipendenti, vada a correre a sue spese a Torino, a Messina, a Vignola e a S. Giuseppe Vesuvio. E questi... piccoli viaggietti avrebbe dovuto fare un aspirante a questo titolo, che magari alla fine non rende che una soddisfazione morale!

Che meraviglia, quindi, se anche quest'anno c'è stato un Campione. ma non un vero campionario indipendenti? Cipriani, nuovo titolato, è andato a vincere a Torino e a Messina, non si è presentato a Vignola, e si è recato, sebbene non fosse necessario perché il titolo era già suo, a San Giuseppe Vesuvio, allestito, eventualmente, da una indennità concessagli da quegli organizzatori che volevano dar lustro alla loro gara con la presenza del futuro campione. Pochissimi altri concorrenti hanno disputato due prove, nessuno tre. L'assoluta maggioranza ha disputato quella vicina, disertando quelle lontane. Qual migliore dimostrazione che la formula non risponde alle possibilità finanziarie della categoria?

Torno, perciò, per la serietà stessa del titolo, a ribattere un mio vecchio chiodo: che il Campionato indipendenti va disputato in una sola prova, magari dopo eliminatorie regionali. Mi si dirà che si è ricorso all'attuale formula per dare importanza a gare che non l'avrebbero senza la qualifica di prova per il campionato; per ragioni, cioè, propagandistiche. Ma ormai è dimostrato che l'etichetta non conta, o molto poco, e che gli organizzatori, se vogliono i migliori concorrenti, devono indennizzarli.

Vagliare gli elementi indicati dall'ultimo Campionato mi pare, dopo la premessa che ne infirma il valore, quasi superfluo. Cipriani è indubbiamente un ragazzo di buone qualità, ma non saprei proprio preferirlo in linea assoluta a Bovet, a Canazza, a Firpo.

Dei Campionati dilettantistici non si può dir molto, perché essi, a differenza di quelli delle categorie maggiori, rappresentano una minima parte dell'attività nazionale. La formula è giusta, per quanto sarebbe desiderabile che per tutte e tre le categorie si procedesse ad una preliminare eliminazione regionale.

Il Campione dei seniores, Olmo, è effettivamente un elemento degno di fiducia per l'avvenire; lo ha dimostrato anche a Copenaghen, dove ha fatto molto meglio del campione indipendenti. Ed approfittiamo dell'occasione per dire ancora una volta che queste retrocessioni di categoria per il Campionato del mondo non mi paiono affatto opportune, specialmente quando se ne può fare a meno, dato che la categoria dilettanti offrirebbe elementi che non hanno nulla a desiderare ai retrocessi.

GIUSEPPE AMBROSINI



I concorrenti al Campionato italiano degli *stayers*, svoltosi a Como e vinto da Manera: (da sinistra) Bruno, Macchetta, Manera, Valentini e Luciano Bergamini (foto Argo).

I CAMPIONI DELLA PISTA

La pista ci ha dato anche questo anno assai più dispiaceri che soddisfazioni. Anzitutto si deve purtroppo constatare che la crisi che si lamenta da un pezzo è tutt'altro che superata, nonostante le buone intenzioni e gli sforzi dei dirigenti. Il problema, secondo me, è essenzialmente finanziario e, finché le imprese avranno molte più probabilità di perdere che di guadagnare nell'organizzare una stagione di riunioni, non c'è speranza di cambiare la situazione e dovremo accontentarci degli spettacoli-rivista ammanniti dopo i grandi avvenimenti nazionali ed esteri su strada e dei tentativi dei pochi coraggiosi che ancora tentano resistere a fare del vero sport.

Il fatto più notevole in questo campo è stata l'innovazione introdotta nel sistema di disputa del Campionato di velocità dilettanti. Nel lodevole intento di dar vita ad una serie di riunioni interessanti (solito richiamo: prova valevole per il Campionato italiano), di dar modo ai giovani di affermarsi, di propagandare la specialità, si è pensato un sistema... all'americana e si sono portate senz'altro le prove da una a dieci. Non era difficile prevedere

ed è doloroso constatare l'insuccesso sportivo e finanziario dell'innovazione; dopo poche prove l'interesse è venuto completamente a mancare per il netto vantaggio di punteggio acquistato da Pelizzari, e la competizione, durata dei mesi, si è risolta, si può dire, in un duetto Pelizzari-Mozzo.

Ciononostante, oggi si può ancora discutere se e di quanto l'uno sia superiore all'altro. Infatti, sia che il primo si sia... addormentato sugli allori, sia che il secondo in questo periodo abbia molto migliorato, fatto sta che alla fine i risultati si sono invertiti e che da giugno in poi Mozzo è stato tutt'altro che dominato da Pelizzari. A Copenaghen il migliore è stato senza dubbio l'allievo di Gardellin, il quale, fatto più scaltro dall'esperienza e più padrone di sé dai successi, conferma ora le grandi speranze concepite sul suo conto. Certo è che, mentre Pelizzari ha già dato la piena misura delle sue possibilità, Mozzo può ancora migliorare; l'avvenire è più aperto a questo che a quello. Ma per conquistarlo egli ha bisogno di misurarsi più frequentemente con i campioni stranieri, che anch'egli

sarà costretto andare a cercare all'estero.

Non offrono materia di commento i campionati indipendenti e allievi, vinti rispettivamente dal pupillo di Linari, Lazzarretti, e da Bonfanti.

Il titolo maggiore, quello dei professionisti, è toccato a Martinetti. Bergamini, che ne era in possesso, non lo ha difeso, pare, per contestazioni d'ingaggio. E' questa una materia che credo sarebbe opportuno disciplinare in modo da conciliare la serietà e l'interesse della competizione con le oneste e legittime esigenze di professionisti. L'attuale campione forma con Piani e Bergamini il terzetto che è il migliore, per non dire l'unico, esponente di valore internazionale delle nostre forze in questo campo. A differenza di Piani, cui l'età non consente più progressi, e di Bergamini, che ha toccato il vertice della sua carriera, Martinetti sarebbe ancora l'uomo che ci potrebbe dare le più alte soddisfazioni se avesse coscienza delle sue enormi possibilità e forza di volontà di seguire un regime di vita e di preparazione adeguato alla sua professione. Non sono pochi, e non fra costoro, coloro che ritengono che se Martinetti prendesse esempio da Michard, sarebbe capace di emularlo e anche di superarlo.

E siamo all'ultimo Campionato, quello *stayers*, che una notizia dell'ultima ora ci dice ancora non ufficialmente aggiudicato per un reclamo di Luciano Bergamini. Pare che neppure a Como le cose si siano svolte in modo regolamentare. Forse la misura delle macchine allenatrici, certo la cessazione di un concorrente ha fatto della sua a Manera sono motivo del reclamo in parola. Che si debba giungere alla fine di stagione senza avere il campione di questa specialità? Gli-inconvenienti verificatisi durante questa competizione sono derivati dalla innovazione introdotta nel nostro regolamento, che prescrive che debbano osservarsi le norme del regolamento internazionale, quindi adottarsi grossi motori. Il campionato si sarebbe così ridotto ad un assolo di Manera-Gai. Gli organizzatori torinesi chiesero all'Unione l'autorizzazione di far disputare il Campionato con motociclette leggere e l'Unione diede l'autorizzazione subordinatamente al consenso dei concorrenti. Un cumulo di circostanze portò all'annullamento della prova di Torino, vinta da Gai in assenza di Manera, il quale vinse, nel modo che sapete, a Como.

G.A.

CHIUSURA

Sotto questo titolo il Direttore dell'«Auto» ha pubblicato nel suo giornale un breve articolo a proposito del « caso Michard » (come si ricorderà, il velocista francese fu privato di una meritata vittoria ai Campionati mondiali da parte del giudice d'arrivo), articolo imparziale e improntato a grande serenità sportiva, che ci piace riportare.

Bisogna chiudere l'affare Michard e ben per questo noi facciamo appello al buon senso dei nostri lettori, del pubblico sportivo e di Michard stesso.

Io penso che questo non desiderabile affare comporti due fasi distinte, la prima delle quali finisce e la seconda comincia dal momento in cui il giudice d'arrivo afferma di non essersi sbagliato, di non essersi offerto per la riforma di un verdetto errato e di aver unicamente detto ai colleghi: « Se voi trovate che mi sono sbagliato, annullate la mia decisione, ma io vi affermo di non essermi affatto sbagliato! ».

Fino al momento in cui il signor Collignon dice ciò che abbiamo citato, l'affare non è del tutto insolubile perché il signor Collignon, che si pensa abbia mal giudicato, è disposto a riconoscere il suo errore e, di conseguenza, lascia supporre di volerlo riparare.

E anche quando dico che in questa prima



ALFREDO BOVET

Lo chiamano lo « Svizzero » perché fino a poco tempo fa per ragioni di lavoro era stabilito nella vicina Repubblica. Ma Italiano purosangue e, in sottordine, Lombardo di marca. Ha ventidue anni, e da quattro ha cominciato a dedicarsi alle corse su strada. L'anno scorso, dopo un bel Giro di Lombardia contro gli Assi, trionfò in modo brillante nella Coppa Zanardelli a Brescia. Questo anno, fra gli « indipendenti » è passato di vittoria in vittoria. Ha fatto un coraggioso Giro d'Italia. Diventerebbe un Asso se fosse più tenace e volitivo nell'anelamento. Dice che gli dispiace alzarsi presto alla mattina....

fase l'affare può forse essere composto, è molto dubitativo. Pensate un po'! E' tutta l'ossatura, tutta l'armatura della Giustizia sportiva che è in causa. Da quarant'anni noi viviamo sull'assioma intangibile che le decisioni del giudice d'arrivo sono inappellabili e, meglio ancora, che le sue decisioni non possono essere riformate.

Immaginate che il signor Collignon, riconoscendo il suo torto e desiderando di riparare, sia andato a trovare i suoi due colleghi e il Consiglio dell'U.C.I. riunito a Copenaghen. Siete ben sicuri che la sua sentenza sarebbe stata riformata? Si tratta di intaccare niente di meno che l'autorità del giudice d'arrivo, vale a dire di rinunciare alla dottrina essenziale dello sport.

So bene che il giudice d'arrivo in persona avrebbe confessato il suo errore. Ma si è certi che nessun membro dell'U.C.I. avrebbe fatto serie obiezioni alla riforma del verdetto? E, fra l'altro, uno di essi non avrebbe detto utilmente ciò che noi proclamiamo come verità essenziali da quarant'anni, vale a dire che il giudice d'arrivo è il « solo » piazzato per vedere bene e che un documento fotografico preso da qualsiasi angolo non ha valore alcuno contro una decisione del giudice?

Ecco gli elementi del processo che poteva celebrarsi a Copenaghen o anche al ritorno dai Campionati del Mondo. Ma ricordiamoci che non era guadagnato.

Ed è perduto senza remissione possibile il giorno in cui il signor Collignon dichiara di non essersi sbagliato, di non riconoscere il suo errore e d'aver avvertito i suoi colleghi che essi erano perfettamente liberi di esautorarlo. Perciò non si vede più come il processo potrebbe essere istruito, come potrebbe essere trattato e tanto meno come potrebbe essere vinto, giacché si tratta di un personaggio che dice di non essersi sbagliato e le cui decisioni sono inappellabili.

Perciò i partigiani di Michard — e sono ben numerosi — non hanno che, se sono ragionevoli — e lo sono, — da considerare chiuso questo spiacevole incidente. Non esiste forza alcuna che, contro il giudice d'arrivo, possa dare a Michard una vittoria che questi pensa d'aver meritato.

Io propongo anche un diversivo a coloro che del fatto conserveranno un troppo cocente ricordo. Che essi si divertano, da ora sino ai prossimi Campionati del Mondo, ad aggiungere da una parte le vittorie di Michard sopra Falck Hansen e da un'altra parte le vittorie di Falck Hansen su Michard. Dai Campionati di Copenaghen, i rivali si sono battuti una volta per uno. Vedremo ciò che sortirà da questa lotta.

E a Michard domanderò di fare il grave sforzo di dimenticare la crudele disavventura. La sua carriera ciclistica è fatta di troppa intelligenza, di troppa ponderazione, di troppo equilibrio mentale, perché egli non comprenda l'amichevole richiesta che gli rivolgo. La sua grande qualità si è sviluppata in mezzo ad istituzioni protettive che si chiamano: Regolamento delle Corse. Queste istituzioni, egli non deve disprezzarle combattendole, anche con la certezza del suo buon diritto, e il suo interesse è di non discreditare il giudice d'arrivo, che resta il suo protettore naturale. Talvolta *Errare humanum est!*

E lo ripeto, il signor Collignon afferma di non essersi sbagliato.

Il dibattito mi sembra chiuso.

HENRI DESGRANGE

Torso d'atleta

La fotograria del Duce sulla spiaggia adriatica da noi presentata sul fascicolo dello scorso mese, ha ispirato ai colleghi di *Genova-Sport* questo corsivo che ci piace riportare, tanto collima col pensiero che c'indusse alla pubblicazione.

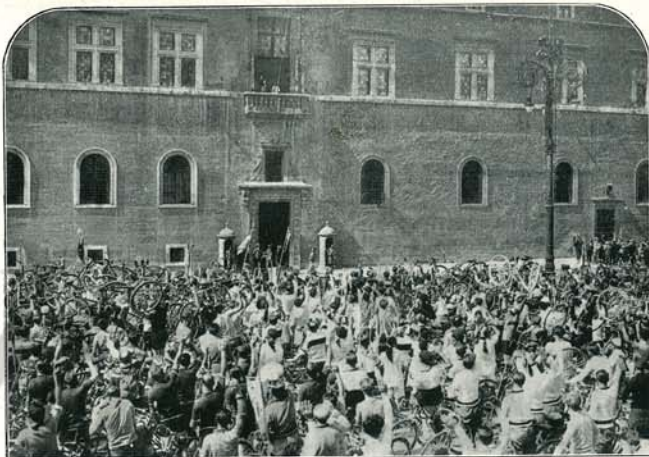
La rassegna « *Lo Sport Fascista* », nel numero di settembre, reca la primizia di una assoluta istantanea del Duce in breve ozio saluberrimo sulla spiaggia accogliente di Riccione. L'immagine è di una eloquenza superlativa per gli increduli superstiti e gl'invidi detrattori d'olt'alpe.

Il sommario costume balneare di Mussolini denuncia all'ammirazione degli sportivi italiani la compagine di membra atletiche, che diresti armonizzate dalla ginnica disciplina, e un torso possente, impavido e pronto a tutti gli assalti del destino. Nel riverbero scintillante e magnetico della marina adriatica, l'Alfiere di nostra gente mostra il torso ignudo di atleta, presidio di virtù ferree, incitamento ai giovani alla cura delle membra perchè sieno guaina di anime vittoriose.

Uno straordinario vigore fisico di lottatore è palese nello Statista incomparabile che la cattiva menzogna di cattivi disertori italiani dice tarato dal male. Guardatelo, o travati dalla bestemmia patricida, il pilota della nostra nave augusta, che chiede i venti propizi per gli approdi lontani, anche per voi, poveri assenti senz'occhi.

Son presenti, vedete, per queste membra gagliarde ed integre, uno spirito eroico, una volontà indomabile, un cuore magnanimo, un genio e una dura forza di gladiatore. Nessuna viltà, nessuna debolezza, nessuna ambigua ipocrisia è possibile in un Duce così invitto.

Sul maschio volto ridente, solcato di rughe insonni, è il crisma di una vita eccezionale, tutta dedita ai combattimenti aspri della pace, dura quasi come una lunga guerra sanguinosa, e alle nuove aurore della Patria, che, negli stadi sacri alle intatte generazioni infiammate da Lui, allena virilmente le membra, e negli atenei, riconsacrati per Lui agli ideali che non muoiono, attende a forbire gli spiriti, per la luce del suo glorioso domani.



I 2000 dopolavoristi ciclisti adunati a Piazza Venezia acclamano a gran voce il Duce.

CICLISTI LAVORATORI A ROMA

Il 20 settembre scorso, oltre 2.000 ciclisti appartenenti all'Opera Nazionale Dopolavoro sono convenuti a Roma da ogni parte d'Italia per prendere parte alla grande manifestazione indetta dalla F.I.E., e, soprattutto, per rendere omaggio al Duce. Alla grande adunata di Ponte Milvio erano presenti le rappresentanze della Sicilia, del Veneto (tra cui Zara, Fiume e Pola), delle Puglie, delle Calabrie, delle Marche, degli Abruzzi, dell'Emilia, della Toscana, della Liguria, del Piemonte e della Lombardia.

I 2.000 dopolavoristi sono stati passati in rassegna dal Duce e dall'on. Starace, poi hanno sfilato per le vie della Capitale in ordine perfetto. A cerimonie finite, dopo due giornate di permanenza a Roma, i componenti delle pattuglie ciclistiche hanno fatto ritorno alle loro sedi.



Il Capo del Governo, accompagnato dall'on. Achille Starace, Commissario dell'O.N.D., passa in rassegna i 2000 dopolavoristi (foto Del Papa).



Le ultime prove del Campionato italiano: sulla pista dell'Arena di Milano. Maregatti (Ambrosiana) vince la corsa dei 200 metri piani davanti a Giovenzana (Virtus di Bologna). Toetti caduto.

A che punto siamo

La materia per la cronaca non manca. Forse ve n'è anche troppa, chè la attività dei nostri atleti in questi ultimi tempi è stata veramente rimarchevole, per quanto non tutta esente da riserve che dobbiamo purtroppo fare per non crearci illusioni destinate a lasciare poi amare tracce.

L'attività maggiore è stata offerta dalle nostre squadre rappresentative che non riposano certo sugli allori, nè si lasciano abbattere dalle sconfitte brucianti. Tra l'incontro di Londra, dove la prevista sconfitta ha preso tutta l'aria di una non metaforica suonata, troppo forte per le nostre speranze, e la vittoria di Bergamo, ottenuta con-

tro gli Svizzeri a noi troppo distanti come possibilità, abbiamo anche un successo, non nettissimo, contro la Polonia. Vi sarebbe dunque di che sbizzarrirsi, chiosando risultati e gare, e si potrebbero anche formulare svariate considerazioni di carattere tecnico. Crediamo però sia molto più opportuno porci un interrogativo che ci sembra avere notevole importanza.

L'atletismo italiano è veramente in progresso? Possiamo oggi dire di avere fatta molta strada, in questi ultimi anni, nel periodo ad esempio che dalle Olimpiadi di Amsterdam porta ad oggi?

Domanda legittima a cui purtroppo

non è facile, meglio diremo, è difficile, rispondere, per un complesso di circostanze che cercheremo di lumeggiare.

Cosa si deve intendere per progresso? Ecco una domanda che a molti potrà sembrare ingenua. Tabella di record alla mano e si potrà constatare se i nostri atleti migliorano il limite delle loro possibilità. Si guardino gli incontri internazionali e, in base ai risultati ottenuti potrà agevolmente vedersi se, e come, i nostri sanno imporsi ed affermarsi nei confronti internazionali.

Ci sembra però che un siffatto concetto di miglioramento sia alquanto semplicista e possa anche dar luogo a convinzioni destinate poi a subire, al vaglio delle prove future, delle solenni smentite. E' indubitato che oggi

i nostri atleti migliori stanno attraversando un periodo particolarmente felice e che i nostri record rappresentano pur sempre aluncchè di apprezzabile in campo internazionale. Anche nei confronti con le squadre rappresentative delle altre Nazioni possiamo dire di avere un bilancio favorevole con tre vittorie (contro la Francia, la Polonia, la Svizzera) e due sconfitte (contro l'Ungheria e l'Inghilterra). Ma tutto questo non basta, almeno crediamo, a provare un nostro preteso miglioramento che viceversa dovrebbe essere giustificato da una accresciuta massa di campioni, e da un vivaio folto di buoni atleti, pronti a rimpiazzare i vuoti che periodicamente si vengono manifestando nelle pattuglie di testa, vuoti che assai spesso non trovano gli elementi di ricalzo pronti ad assumersi l'onore e l'onere di una successione alle volte assai pesante a sopportarsi.

In altre parole, se miglioramento vi è stato, questo è ristretto a pochi, anzi a pochissimi elementi, e mancano, salvo qualche eccezione, gli atleti nuovi, le energie fresche da pazientemente educare alla rigida disciplina atletica e da portare poi contro gli stessi nostri « asi » per trovare finalmente nuove possibilità per la nostra squadra nazionale.

Ha fatto, in questi giorni, il giro della stampa specializzata una statistica dai giavellottisti finlandesi. Si tratta di ben ventisei atleti che hanno superato, nella specialità, la classica, e per noi irraggiungibile, distanza di sessanta metri, ventisei atleti che costituiscono un contingente formidabile, ed ottenuto in una nazione che conta all'incirca tre milioni di abitanti, di cui una parte cospicua relegata nelle tundre del nord e che all'infuori dello sci non pratica un'altra attività sportiva. Confrontiamo la massa dei nostri lanciatori abbassando, per ragioni ovvie, il limite di confronto a cinquanta metri.

Quanti sono quelli che raggiungono in Italia tale distanza? Una decina, forse meno che più. Il confronto è eloquente e ci dispensa da ogni commento. E' anche vero che la Finlandia è il classico paese dei lanciatori di giavelotto, ma dobbiamo onestamente riconoscere di essere, in tale specialità, ancora al sillabario ed il cammino per arrivare almeno alla licenza elementare è assai lungo. In Italia i 60 metri furono toccati, soltanto una volta, da Dominiutti. Ora noi parleremo e potremo solo allora parlare, di progresso



A Milano, il genovese Ebero ha vinto l'ultima prova dei 5000 metri. Ma il campione è Franceschini, di Firenze (foto Argo).

quando avremo un lotto discreto di giavellottisti capaci di superare agevolmente i 55 metri. E la pretesa, in campo internazionale, è modesta.

Quello che abbiamo detto per il giavelotto deve anche dirsi per le altre specialità, dove abbiamo uno od anche due campioni e poi basta.

Ed i rimedi a tale stato di cose? Crediamo sia opera necessaria ed urgente lavorare in superficie, cioè cercando di portare all'atletismo masse sempre crescenti di giovani, reclutate per ogni dove e, prima attirate con ogni sorta di facilitazioni all'allenamento, poi conservate per lungo tempo all'attività sportiva.

I problemi sono due e perfettamente individuati. Primo il reclutamento fatto su di una base larghissima, nazionale, in ogni strato della nostra multiforme popolazione. Secondo l'addestramento e la selezione successiva fatta però soprattutto con la precisa volontà di evitare che i giovani venuti all'atletica siano portati a disertare tale branca di sport, cercando invece di invogliarli con ogni mezzo a continuare la loro attività.

Discorso vecchio, dirà qualcuno, ed infatti è da anni che si sta discutendo

dell'ormai annoso problema del nostro divenire atletico ma, sia pure con tante altre provvidenze per la più parte di carattere contingente, il nucleo centrale della discussione non si è mai discostato dalla necessità di operare su larghissime masse, su un numero grandissimo di atleti seguiti ed accompagnati, nella loro fatica, dalla intelligente comprensione del pubblico.

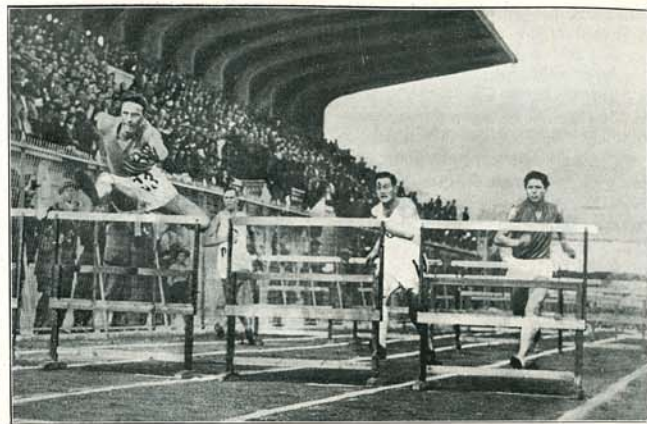
E' possibile raggiungere tanto? L'interrogativo non trova una risposta quale la nostra passione vorrebbe. Il fatto è che particolari situazioni di ambiente fisico, di distanze, di cultura, congiurano tutte contro una più larga penetrazione dell'atletismo nel nostro popolo. Il reclutare larghe masse di praticanti vuol dire poter disporre di una imponente mole di attrezzamenti sportivi, di campi, di locali. Mancano favorevoli condizioni ambientali, mancano anche i mezzi finanziari necessari per l'opera di penetrazione che noi desideriamo. Si aggiunga, a questo stato di cose, la deficiente educazione sportiva di nostre regioni dove l'atleta è oggetto di irrisone, se non peggio, dove vi sono abbondanti ostacoli creati a bella posta contro chi avrebbe pur volontà di fare, e si comprenderà come tutte le buone iniziative prese per il passato a questo riguardo, siano miseramente cadute senza possibilità, almeno per ora, di una qualsiasi risurrezione. Tentativi sono stati fatti per dotare ogni Comune di un campo sportivo, si è cercato di premere sugli organi periferici per fare in modo di ottenere quanto era possibile pretendere, ma dobbiamo pur riconoscere che i risultati ottenuti sono mediocri.

Ostacolo primo contro una più sentita penetrazione dell'atletismo nel nostro popolo, oltre alle difficoltà fortissime di carattere naturale che abbiamo ricordate, è la ignoranza sportiva di troppe persone che pure potrebbero e dovrebbero fare. Nei piccolissimi centri manca una conoscenza, sia pure superficiale, di quello che è atletismo. In altri, tutte le energie vengono polarizzate attorno alle dominanti forme di sport che attirano pubblico e permettono di calcolare su di un incasso. Ora, noi siamo sinceramente ammiratori del calcio, che è forma mirabile di agonistica, ma dobbiamo lamentare che troppe persone si credono degli « sportivi » nel senso più lato della parola, soltanto perché vocano per la propria squadra impegnata nell'incontro domenicale. Non tutti possono essere degli atti-

vi e dei praticanti, ma tutti hanno il dovere di non limitare la loro passione ad una branca sola di sport e debbono, se vogliono essere veramente degli sportivi, ricordare che tutte le forme agonistiche hanno una loro benemerita ed una loro giustificazione e quindi lasciarle neglette, peggio ostacolarle, è indizio di scarsa mentalità sportiva. I gerarchi dello sport danno in questo campo un esempio che dovrebbe essere chiaramente ammonitore.

Ricordiamo, tanto per amore di esemplificazione che la lista sarebbe lunghissima, S. E. Arpinati che, pur essendo il reggitore della Federazione del Calcio, è anche appassionatissimo di altre forme sportive e, per rimanere in careggiata, ha dato sensibili aiuti, morali e materiali, e la sua simpatia vivissima a tutte le manifestazioni atletiche. Quindi lavoro periferico che deve essere aiutato, se non iniziato, dagli elementi locali che sono anche quelli che hanno le maggiori possibilità e che al centro, al più, debbono domandare direttive e non aiuti.

Ma il reclutamento, sia pure a base vastissima, non è sufficiente se non viene accompagnato da una laboriosa e lunghissima attività di selezione e di perfezionamento, l'unica idonea a darci i campioni. Con la propaganda fra le grandi masse si trovano gli elementi greggi che dovranno poi essere scelti, guidati nella loro specializzazione, indirizzati nel loro allenamento. I campioni non sono molti e sono il prodotto di eccezione. Le doti naturali potranno essere meglio sfruttate con l'istruzione tecnica, potranno anche accentuarsi con l'allenamento, ma da chi non ha muscoli, nervi, polmoni è inutile pretendere l'assalto ad un record. E' però pur sempre vero che, selezionando su mille, è più facile trovare atleti di grandi capacità che non operando su cento. Quindi il lavoro in superficie è destinato ad offrire i coscritti, gli allievi, coloro dai quali, attraverso rigidi processi di scelta, sia possibile trovare una numerosa massa di giovani dalle attitudini pronunciate per questa o per quella specialità. Nel successivo processo di perfezionamento altre selezioni si rendono possibili e qualche elemento si perderà per cause indipendenti da quelle puramente tecniche, ma in sostanza si avranno dei quadri, e vasti, e tali da consentire il lavoro



Al match Italia-Svizzera a Bergamo: Facelli vincitore sui 110 metri ostacoli.

di perfezionamento successivo che porta a trovare il « fuori classe ».

E' un lavoro certamente difficile e che presuppone un attrezzamento tecnico di primissimo ordine, vogliamo cioè dire che richiede, per essere attuato, degli allenatori che siano realmente competenti, capaci di portare al massimo grado di forma gli atleti, di sfruttare tutte le possibilità dei singoli senza cadere nell'eccesso che logora, e prestissimo, anche l'organismo più robusto. Il problema degli allenatori è assai difficile e ancora non è stato, non diciamo risolto, ma nemmeno affrontato in Italia. Si guardi invece l'America, dove l'allenatore è l'elemento base di ogni singolo « club », o la Finlandia, dove gli istruttori esistono, direttamente controllati dalla Federazione atletica, in ogni centro abitato, sia pure assai modesto. In Italia invece mancano assolutamente gli allenatori e quei pochissimi che esistono non sempre, anzi, diciamo la cruda parola, soltanto raramente, sono competenti. Non basta avere la passione per l'atletica, non basta avere magari partecipato a qualche gara, per arrogarsi il diritto di essere dei tecnici, ma la figura dell'allenatore presuppone una massa di cognizioni svariate che vanno da quelle fisiologiche a quelle strettamente tecniche, da quelle che interessano la psicologia, a quelle che riguardano la condotta di gara. Pochi sono coloro che da noi, attraverso lunghi studi e diuturno lavoro, si siano messi sulla via del perfezionamento e troppo spesso vediamo giovani promettenti sciupati in modo irra-

abile dalla incompetenza di presunti tecnici e soprattutto si vedono delle incongruenze incomprensibili che sono appunto avallate dal parere di uno pseudo allenatore. Quante volte avrete visto dedicarsi, ad esempio, al getto del peso degli atleti esili, oppure di statura piccola, cioè senza i due presupposti fondamentali necessari per ottenere qualche risultato discreto in detta specialità, vogliamo dire la « massa » del corpo che deve servire come elemento statico di equilibrio all'atto del getto, e l'« allungo » dato dall'altezza dell'atleta combinato con l'azione delle braccia. Errori di questo genere sono frequentissimi, appunto per la mancanza di buoni allenatori.

Quindi il problema ultimo del nostro perfezionamento atletico risiede in buona parte nel problema degli allenatori e soprattutto nella loro istruzione tecnica. Creati questi indispensabili collaboratori degli atleti sarà facile ottenere l'affinamento dei migliori e sarà facile anche migliorare la massa degli uomini di ricalzo e degli allievi e soprattutto si potranno sicuramente indirizzare i giovani all'atto della loro specializzazione.

Si dirà che facile è la critica e al posto è da parecchio tempo che, su giornali e riviste, si odono lamentele di ogni genere senza che il problema sia mai stato risolto. Infatti la critica è stata fatta sempre su di una base negativa e mai con il portare elementi concreti per la risoluzione del problema. Dobbiamo riconoscere come effettivamente sia difficile, anzi difficilissi-

mo, escogitare rimedi a questa situazione che appare non certo brillante, ma appunto per questo crediamo sia dovere di ogni appassionato di portare il proprio contributo, piccolo o grande che sia, alla soluzione tanto desiderata. Oggi la Federazione dell'Atletica Leggera è affidata ad ottime mani. Speriamo che gli attuali dirigenti rimangano al loro posto per parecchio tempo che il massimo danno al nostro progredire atletico viene dai continui cambiamenti dei posti di comando. Ma l'opera della F.I.D.A.L. non può essere sufficiente se non viene integrata da quella degli organi periferici (Comitati Regionali e Provinciali) che, per il fatto di essere a continuo contatto con gli atleti, possono meglio esercitare una proficua azione di collegamento e di propaganda e di sorveglianza. Vediamo che dal lato amministrativo molti comitati regionali funzionano egregiamente e che i comunicati alla stampa si succedono con impeccabile puntualità, ma questo non basta. Ci vuole ben altro per portare masse numerose alle battaglie atletiche e per i perfezionamenti successivi. E poi vi deve essere, per ogni comune, la collaborazione delle autorità politiche ed anche sindacali. Le gare debbono avere ritmo domenicale, si debbono organizzare delle vere e proprie sfide fra comune e comune, fra frazione e frazione magari, e tutte queste prove debbono essere vigilate da tecnici che possano e sappiano distinguere gli elementi migliori e portarli alle prove maggiori attraverso una continua progressione di sforzi.

Queste sono alcune idee. Altre ancora si possono enunciare. Così sarebbe desiderabile che presso ogni comitato provinciale (ma funzionano veramente tutti?) fosse creata una biblioteca tecnica ricca di pubblicazioni, naturalmente straniere, perchè in fatto di atletica abbiamo ben poco da mettere in vetrina noi, all'infuori dell'ottimo manuale del Brambilla e degli scritti del Sorrentino. Testi francesi, tedeschi e inglesi, ve ne sono di interessantissimi ed una larga diffusione di questi scritti forse potrebbe essere assai utile, soprattutto agli allenatori che troppo spesso hanno delle lacune gravissime al riguardo. Si dirà che i testi stranieri sono di difficile lettura per alcuni, chiusi assolutamente per la maggior parte degli appassionati. Ed allora non si potrebbe nominare, per ogni centro di una certa importanza, un appassionato



MICHELE FANELLI

Una cittadina pugliese ben nota agli accaniti giocatori del R. Lotto — parliamo di S. Ferdinando di Puglia, terra nata del famoso Monco divinatore, — ha dato i natali a questo atleta che in pochissimo tempo ha saputo raggiungere la fama, facendo parlare tutti i giornali delle prodezze da lui compiute nelle corse di gran fondo. Egli ha vinto l'ultimo Giro di Milano, il Giro di Roma e la recente Bologna-Pianoro.

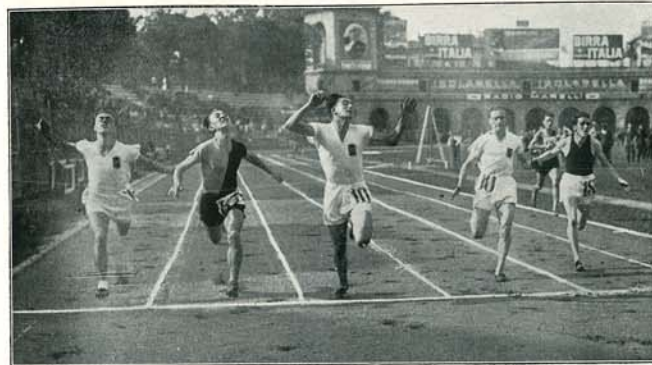
Fanelli è una nostra speranza per la Maratona, prova olimpica che desta sempre la massima attrattiva su tutte le folle, prova che è più intimamente sentita anche perchè dura, faticosa, snerante, prova nella quale alle eccezionali doti fisiche ed alla sapiente preparazione tecnica deve unirsi una volontà di ferro ed uno spirito di sacrificio elevatissimo.

Fanelli ha i mezzi ed ha anche la passione. Non è ancora stato collaudato a dovere per mancanza di avversari sulle distanze che gli sono proprie. Lo stile deve essere migliorato e non di poco e forse i sistemi di allenamento del Pugliese debbono formare oggetto di attenta revisione. Comunque, la stoffa del maratoneta c'è ed è anche di buona qualità. Ora è necessario lavorare per una meta lontana: Los Angeles. La posta vale il sacrificio. L'Italia ha bisogno assoluto di un campione della specialità dove regna buio pesto.

conoscitore delle lingue straniere, che in determinate occasioni, ad esempio una volta alla settimana, legga il testo straniero a chi le lingue estere non conosce? Una lettura fatta così, in pubblico, potrebbe anche dar luogo ad una successiva discussione e le idee si schiarirebbero immediatamente. Altro campo da sfruttare è il cinematografo. Dovrebbe cioè esistere presso ogni sede appena importante di società, un apparecchio, anche modesto (un Pathé Baby ad esempio), per poter proiettare pellicole relative all'atletica, ma non naturalmente scene di arrivi o massa di pubblico alle tribune, ma piuttosto, dettagli tecnici girati con l'utilissimo metodo del rallentamento. In Germania le prove di allenamento e di addestramento tecnico mediante il cinematografo sono comunissime e, per gli atleti migliori, si usa anche prendere dei «provini» che saranno poi oggetto di successiva discussione. Sono necessari, per un attrezzamento del genere, dei fortissimi mezzi finanziari, ma se si vogliono ottenere successi concreti bisogna mettersi su questa via.

Ma soprattutto siano gli organi periferici a lavorare. Non si può aspettare tutto dal centro e non è nemmeno dignitoso addurre, a giustificazione della propria inferiorità, la mancanza di aiuti. In ogni centro si deve smuovere l'ambiente, attirare sul problema atletico l'attenzione delle autorità locali, applicare veramente gli accordi che furono a suo tempo presi fra Federazione, Gioco del Calcio e Federazione dell'Atletica Leggera, creare una massa di appassionati. Ecco alcuni dei rimedi che crediamo atti allo scopo a cui vogliamo e dobbiamo tendere. E si potrebbero anche sfruttare, nei limiti del possibile, le proiezioni dell'Istituto L.U.C.E. pretendendo che naturalmente le scene che si riferiscono all'atletica, siano girate sotto la guida ed il controllo dei tecnici della F.I.D.A.L.

Ma, enunciate le nostre preoccupazioni, dobbiamo purtroppo riconoscere come oggi l'atletica leggera abbia avuto una progressione di risultati notevole e come oggi l'Italia sia assai quotata in campo internazionale. Ma i successi ottenuti dai nostri migliori presentano una minima varietà di nominativi e la nostra squadra nazionale è ancora composta di elementi anziani, valorosissimi, ma che però non sem-



D'indubbia utilità risultano le gare riservate ai fascisti dei Gruppi Rionali. A Milano si sono ultimamente disputate varie gare di questo genere: ecco l'arrivo della corsa di 80 metri pel Trofeo Tonoli (foto Argo).

pre hanno il successore pronto a sostituirli. Il nostro pericolo più grave è appunto derivato dal progressivo invecchiamento della nostra rappresentativa e dalla mancanza di rincalzi per i vuoti che fatalmente si producono e più ancora si produrranno per il futuro. Qualche giovane meritevole è stato portato ai fastigi della squadra nazionale, ma è ancora poco e la colpa non è tanto dei dirigenti, quanto degli atleti stessi che non sanno dare il necessario affidamento circa il loro valore assoluto.

In sostanza in quest'anno hanno lavorato i soliti Facelli, Toetti, Maregatti, Beccali, Pighi, tanto per citare i migliori ed i nostri successi hanno appunto la sigla di questi nomi. Giovani che si siano affermati: uno solo, Maffei. Giovani che diano speranze: pochi, cioè Spazzali, Cortopassi, Tabai, Giovenzana.

Comunque chiudiamo degnamente la nostra annata sportiva. La Polonia rappresenta una massa omogenea di valori atletici che in campo internazionale può considerarsi buona. La prova contro gli Svizzeri viceversa non deve essere sopravvalutata perchè gli Elvetici sono avversari di poco conto. Risultati tecnici buoni si sono avuti in ambedue gli incontri, vinto il primo di misura, il secondo con larghissima superiorità. Noteremo che contro la Svizzera si poteva agevolmente far posto nella nostra rappresentativa a qualche giovane, oltre a quelli pur ammessi, ad esempio si potevano includere i fratelli Carpi nel lancio del martello. Era un premio dato a due atleti assai seri

ed appassionatissimi e la vittoria era nostra egualmente, nella difficile specialità.

Fra gli ultimi risultati dobbiamo ricordare la bella prova di Fanelli nella classica Bologna-Pianoro dove, oltre al sicuro dominio di tutti gli avversari, il Pugliese ha demolito, senza lotta alcuni, il record precedente che apparteneva a Blasi. Speriamo che Fanelli abbia la costanza e lo spirito di sacrificio per perseverare e forse avremo trovato il nostro maratoneta per Los Angeles.

Ultimissimi risultati sono quelli dei Campionati italiani: dobbiamo mettere all'ordine del giorno la vittoria di Tavernari nella gara degli ottocento metri, vittoria ottenuta contro un Beccali in piena forma e con un tempo che ha del meraviglioso dato che Tavernari è ancora nel periodo della messa a punto. L'aver sognato 1'53" e un quinto porta il Modenese alla testa degli specialisti europei. Che il popolare «Taja» sappia migliorare ancora ed allora, con Tavernari nella prova degli ottocento metri e Beccali in quella dei 1500, avremo risolto il problema dei nostri mezzofondisti, almeno sino a che questi due ottimi, ma non più giovani atleti, sapranno tenere duro. Sempre nelle ultime prove di campionato dobbiamo registrare il tempo di Maregatti sui 200 metri, cioè un netto e convincente 21" e tre quinti che viene a tagliar corto a tutte le chiacchiere fatte in occasione del famoso record segnato lo scorso anno a Udine. Spazzali è campione di pentathlon, ma non cre-

diamo il Goriziano come il più adatto per questa specialità e lo consigliamo a studiare il movimento di lancio del giavellotto che per lui rappresenta il campo naturale di attività e dove è ancora acerbissimo.

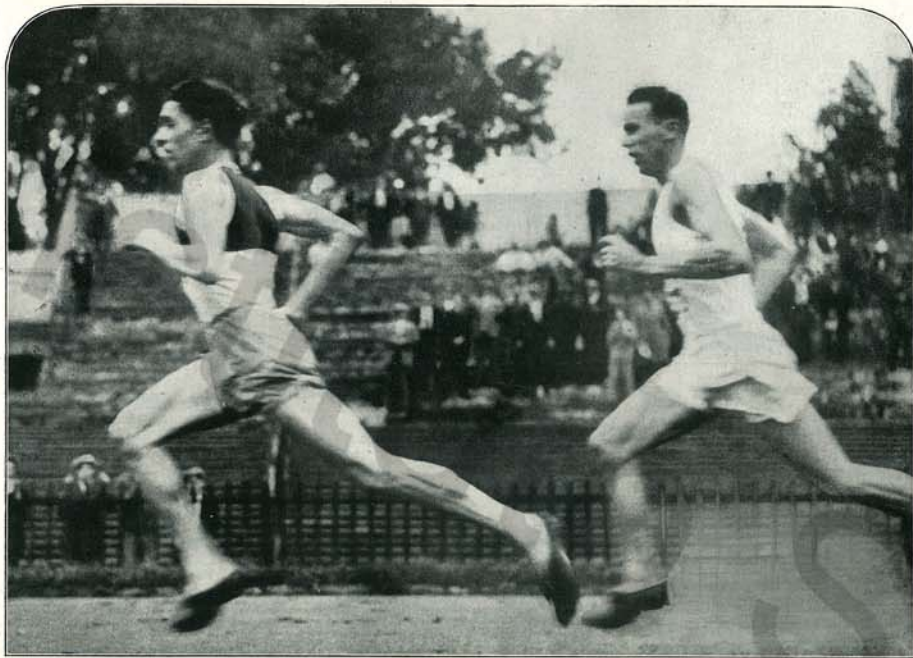
Facelli continua a vincere indisturbato, ma dobbiamo tener d'occhio De Negri che fra non molto dovrebbe essere sui 55" netti e forse anche sotto questo limite. Ecco una riserva che si fa avanti prepotente.

Dobbiamo chiudere queste note con il rilevare come il Gran Premio dei Giovani non sia tenuto nella dovuta attenzione. Eppure per noi rappresenta la prova naturale di reclutamento e di perfezionamento. Per il prossimo anno è necessario assolutamente intensificare le prove allievi, juniori, non classificati, magari affiancandole alle formazioni premilitari per portare un po' di atletismo nelle masse dei giovani. Ecco, quello dell'istruzione premilitare, un campo perfettamente ignorato e che invece potrebbe forse essere la chiave di volta di tutto il problema che ci preoccupa. L'idea è lanciata, si tratta di discuterla e di vagliarla.

CESARE GRATTAROLA



Questo è Ettore Rivolta, del Gruppo Fascista Mussolini di Milano, neo-campione italiano di marcia. Gli è a fianco il cav. Fratini, capo dell'Ufficio sportivo della Federazione Fascista Milanese (foto Argo).



Giulio Ladoumègue, l'atleta dai sei record mondiali, fotografato nella corsa dei 1500 metri da lui vinta, durante il recente incontro Francia-Inghilterra. Lo segue l'inglese Thomas.

LADOUMÈGUE

La tradizione vuole che sulle distanze del medio fondo il Vecchio Continente abbia una marcata superiorità sull'America, tradizione che soprattutto attualmente va confermandosi in modo netto, anche perchè a fianco degli specialisti inglesi e finlandesi — che sino a qualche anno fa, attraverso la cronistoria delle Olimpiadi o la tavola dei record mondiali, tenevano il primato — da qualche tempo si è aggiunto un grande atleta francese: Jules Ladoumègue.

Venuto all'atletismo leggero attraverso gare su strada di lunga distanza, che egli disputava domenicamente nella sua Bordeaux, attraverso una carriera abbastanza movimentata e non priva di casi interessanti, dopo aver provato le « delizie » del professionismo, dopo essersi cimentato sui più svariati percorsi, ecco che un giorno Ladoumègue,

si scopre doti di mezzofondista di classe, aiutato in ciò dall'occhio clinico di un competente in materia quale può essere Poulencard.

Chiamato a Parigi, entra a far parte dello Stade Français ove, avendo quale degno compagno Sera Martin, inizia la sua preparazione sulle medie distanze, su quelle specialità, cioè, che dovranno portarlo molto lontano, sino ad aggiudicarsi — fra gli altri — i più bei record mondiali: quello dei 1500 metri e quello del chilometro.

Non staremo a ripetere qui tutta la lunga, ma pur sempre luminosa e progressiva, ascesa di questo superbo campione; diremo solo che sin dal suo esordio egli si è subito imposto all'ammirazione delle folle dei tecnici e dei competenti.

Suo cavallo di battaglia sono sempre state le gare dei 1500, nelle quali

in Francia, ed anche altrove, da oltre un lustro non trova avversari che lo possono lontanamente infastidire, in quanto l'unico atleta che gli ha dato dei seri grattacapi è stato il finlandese Larva, che tanto alle Olimpiadi di Amsterdam, quanto in una manifestazione svoltasi a Berlino nell'anno seguente, grazie ad una più accorta tattica, ha potuto precederlo sul palo d'arrivo.

Specialmente questa seconda sconfitta non appariva regolare, o meglio era considerata nei commenti generali quale un infortunio, in quanto Ladoumègue aveva precedentemente riportato un magnifico successo a Parigi, segnando 3'54" e tre quinti e un altro ancor più sorprendente a Stoccolma dove aveva corsa la distanza in 3'53", mentre a Berlino, invece, Larva non aveva segnato che un modesto 3'57".

Ma la nuova lezione doveva essere salutare al Francese, perchè una più accurata preparazione, un intenso allenamento sulla velocità — la base dei suoi allenamenti erano i 60 e i 300 metri, fatti in unione allo sprinter Beigbe-

der — presto lo portarono a poter coprire il mezzo miglio in tempi che oscillano tra 1'52" e 1'53", il trampolino di lancio, insomma, che lo doveva porre alla conquista del suo primo record del mondo.

Durante il 1930 Ladoumègue trovò finalmente la buona carburazione, e come prima e soddisfacente prova vince il Campionato di Parigi degli 800 metri in 1'53", sbaragliando inoltre una temibile coalizione, formata da Sera Martin, Keller, Feger — i veri specialisti della distanza. Partecipa in seguito a tutti gli incontri internazionali, restando imbattuto, ed infine inizia con una certa tranquillità i tentativi del record del mondo.

Il primo a crollare è quello sulla distanza tanto cara a Ladoumègue, perchè gli ricorda tante gioie e tanti... dispiaceri: quello dei 1500 metri.

Questo record che fu sempre appannaggio degli Europei, in quanto dopo lo svedese J. Zander, che lo stabilì ufficialmente nel 1917 nel tempo di 3'54" e sette decimi, passò a Nurmi (3'52" e tre quinti) ed infine al dott. Peltzer (3'51" e tre quinti), doveva subire un fiero colpo dal piccolo Francese il quale in una memorabile gara svoltasi alla presenza di una folla mai annoverata in una manifestazione atletica, incidendo per la prima volta il proprio nome nella tavola dei record mondiali.

Mentre Ladoumègue, portato a spalla dai colleghi fra una massa osannante, usciva dalla pista, la rauca voce dell'altoparlante annunciava:

« Risultato gara m. 1500 - Primo Ladoumègue - Francia - Tempo 3'49" e un quinto. - Record del mondo battuto ».

Ladoumègue, atleta battagliero, esuberante di energie, ma nel contempo serio ed astuto calcolatore, non dorme sull'alloro conquistato: e pensa già di dare un altro dispiacere a Otto Peltzer. La eco del suo clamoroso tempo segnato sui 1500 non si è ancora spenta, che egli fa annunciare il tentativo contro il record del chilometro. Data: 19 ottobre 1930; località: Stadio Jean Bouin.

Quattro atleti di grande valore e di diverse associazioni — bell'esempio di cameratismo! — sono ai suoi ordini per « fargli » la corsa. Morel, Feger, Keller, e l'inseparabile Serà Martin, hanno compiti diversi, ma ben definiti. E il

record del chilometro, che un tempo fu anche di spetanza del nostro indimenticabile Lunghi e che Peltzer deteneva (2'25" e quattro quinti), veniva migliorato di 2" e un quinto.

Ladoumègue, in sostanza, aveva segnato 2'23" e tre quinti, ma per valorizzare maggiormente questa impresa, o meglio per dimostrare chiaramente tutto il suo splendore, e anche la sua difficoltà, diremo che i 100 metri furono percorsi in 13 secondi, i 400 metri, in 56 secondi, i 600 metri in 1'25" e un quinto, gli 800 in 1'54", le 1000 yards in 2'11" e due quinti — cioè un quinto di secondo superiore al record del mondo detenuto dall'inglese Ellis. Se Ladoumègue lo avesse avuto in programma, o forse, fosse stato tempestivamente avvertito, anche questo record sicuramente avrebbe cambiato titolare.

Dove si arresta l'ambizione di un atleta? Ladoumègue disse che è difficile poter segnare un confine esatto, ed infatti per mantenere fede a questa sua dichiarazione ecco che nei « ritagli » di tempo si è messo a collezionare i record mondiali delle distanze intermedie.

Prima quello dei 2000 metri, poi, quello delle 2000 yards ed infine quello dei tre quarti di miglio.

In questi ultimi tempi si parlava con una certa insistenza del suo tentativo contro il record del miglio, ma tanto le cosiddette voci di scuderia, quanto gli autorevoli giudizi dei competenti come Geo André e Lewden, non erano troppo ottimistici.

Infatti Ladoumègue ha segnato il passo davanti questo inizio di stagione, perchè tutto preso in una complicata faccenda colla Federazione, che lo aveva esasperato al punto di fargli dire che avrebbe relegato in soffitta le scarpe dalle punte d'acciaio. Promesse da marinaio, come si vide poi...

In lui vi era la grande e giusta considerazione che tale record era di spetanza di Nurmi, e stava a rappresentare la più bella « performance » del Finlandese: tutte cose, queste, che il Francese ben sapeva, e proprio per questo egli era di Nurmi un entusiasta ammiratore sin dai primi tempi della sua carriera, quando forse nemmeno pensava che un giorno avrebbe saputo eguagliare e superare il grande Campione.

Ma davanti alla eccelsa classe di Ladoumègue nessuna considerazione, anche la più fondata, potè avere ragione, e se il record sembrava inattaccabile, se i volenterosi compagni che si prestavano per assecondarlo, ben presto risultarono inferiori alla bisogna, il levriero francese con una regolarità spettacolosa, sconcertante, pervenne ad aggiudicarsi il suo sesto record del mondo, il più bello e significativo.

Ancora una volta, teatro di tanta spettacolosa prova fu lo Stadio Jean Boniu, e chissà che non sia il nome del grande atleta francese, che la guerra ha strappato allo sport, a portare nell'animo e nei muscoli di Ladoumègue quel soffio di rabbiosa volontà, tanto da fargli compiere tali grandi ed inimitabili imprese.

Jules Ladoumègue è attualmente titolare di sei records del mondo. Ecco: 1000 metri: 2'23" e tre quinti — 3 quarti di miglio (1206 m.) 3'0" e tre quinti — 1500 m. 3'49" e un quinto — 1 miglio 4'9" e un quinto — 2000 Yards (1826 m.) 4'52" — 2000 metri 5'21" e quattro quinti.

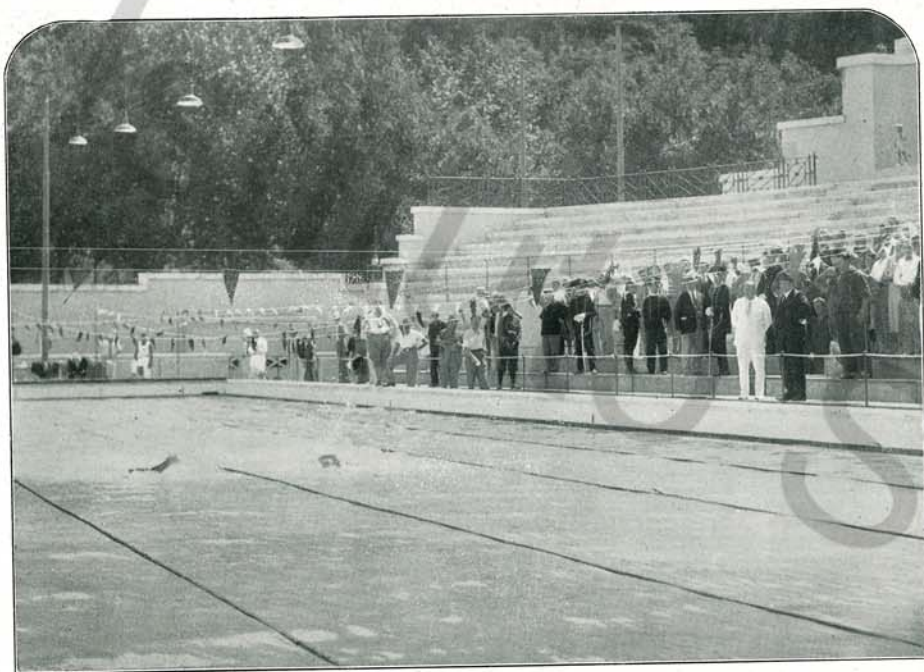
Come dicevamo più sopra, c'è una superiorità da difendere nelle gare di mezzofondo e Ladoumègue è ben quotato per assumere la parte del vessillifero, in quanto gli Americani raramente sono riusciti a spuntarla nelle prove dei 1500 metri.

Gli atleti della bandiera stellata ebbero il sopravvento solo nel 1904 a St. Louis con Lightbody (4'5" e due quinti), nel 1906 ad Atene collo stesso atleta (4'12") e a Londra nel 1908 con Sheppard (4'3" e due quinti) mentre nelle altre edizioni la vittoria spettò sempre a mezzofondisti europei.

Infatti ad Atene nel 1896 vinse l'inglese Flask (4'33" e un quinto), a Parigi nel 1900 l'inglese Bennett (4'6"), a Stoccolma nel 1912 l'inglese Jackson (3'56" e quattro quinti), ad Anversa nel 1920 l'inglese Hill (4'1" e quattro quinti), a Parigi nel 1924 Nurmi (3'53" e tre quinti) ed infine ad Amsterdam nel 1928 il finlandese Larva (3'53" e un quinto).

Al predominio inglese, validamente ereditato dai Finlandesi, si aggiunge ora la superiorità dell'atleta francese il quale in unione a Larva, Purje, Ellis, Thomas, dirà ancora una volta, a Los Angeles, la netta ed indiscussa superiorità dei mezzofondisti europei.

G. BERNARDONI



Il Capo del Governo e l'on. Arpinati, presidente della F.I.N., assistono ai primi Campionati italiani di nuoto per allievi e juniores nella piscina dello Stadio del Partito a Roma (foto Del Papa).

Campionati italiani ed europei

Campionati nazionali allievi e juniores a Roma, Campionati europei a Parigi e Campionati nazionali a Bologna, ecco le tre massime manifestazioni seguite nel calendario federale dopo lo svolgimento delle Coppe Federali. Tutte e tre, caratterizzate da un esito soddisfacente, almeno dal lato tecnico, hanno riassunta, coi due tornei banditi dalla F.I.N. a principio d'anno, l'attività nazionale ed internazionale del nuoto italiano.

La piscina dello Stadio romano vide affluire a centinaia i giovanissimi del nuoto e per la prima volta l'Italia spor-

tiva poté assistere ad una manifestazione indetta appositamente ed unicamente per i Campionati dei minori.

Questo avevamo chiesto noi su queste pagine nel '28, tracciando alla F. I. N. un programma di sostanziale riforma. Spingendo tuttavia più in là l'idea di un ente funzionale che veramente raccogliesse, disciplinasse, incitasse le energie delle affiliate, arrivavamo a consigliare che tre apposite adunate fossero istituite, ed in tre centri diversi, per la disputa dei Campionati allievi, juniores e seniores. In parte ci siamo dunque avvicinati quest'anno,

con l'adunata di Roma, a quel programma e l'esito è stato veramente soddisfacente.

Nessuno, buon tecnico, non avrebbe scorto in quelle gare affollate di giovanissimi, il promettente avvenire del nuoto italiano. E' assolutamente ingenuo voler giudicare simili competizioni dal lato puramente tecnico.

Non dobbiamo dimenticare che Barany e Taris a 15 e a 16 anni non erano che mediocri nuotatori. Così di ogni grande campione, che tale sia diventato mercè il contributo del fisico e dell'intelligenza. Il suo progresso è partito da un livello che possiamo definire il medio od il comune ed è venuto segnalandosi grado a grado col costante esercizio e con lo svilupparsi del fisico.

Baldo ha rappresentato un'eccezio-

ne in quanto egli è arrivato in un tempo brevissimo a possedere la classe di campione: i Campionati juniores l'hanno quindi visto facile dominatore l'anno scorso e, può darsi, i tempi che egli impiegò a percorrere i 100, i 200 ed i 400 metri per molti anni non verranno superati.

Dobbiamo credere con questo che l'infornata di juniores di quest'anno sia destinata a portare al nuoto italiano un minor contributo?

Niente esclude che proprio dall'edizione di quest'anno sia sortito il nuotatore il quale supererà Baldo.

Un giudizio tecnico sull'esito dei Campionati allievi e juniores di quest'anno non è affatto possibile al vaglio dei tempi, se teniamo queste prove di juniores all'altezza del loro compito, quello d'esame di atleti fisicamente acerbi, e se teniamo conto che la gran parte dei partecipanti a queste prove è, contrariamente a quanto avviene fra i seniores, destinata a rinnovarsi continuamente.

Dal lato numerico, dunque, la seconda adunata degli allievi e degli juniores, svolta a Roma nella seconda metà di agosto, è stata veramente soddisfacente.

Per i 50 metri a stile libero allievi si sono disputate diciotto batterie ed i primi cinque arrivati in finale non hanno superato i 31"; nella prova dei 200 m. a stile libero allievi si sono avute sei batterie ed i tempi dei sette finalisti partendo dal 2'38" del vincitore non hanno superato i 2'50". Le prove artistiche della medesima categoria hanno richiesto la selezione su quattro batterie e due semifinali ed hanno fornito nelle finali tempi più che buoni.

Crediamo tuttavia di dover dare maggior rilievo al fatto che non soltanto furono i sodalizi più noti a presentare giovani concorrenti ma altresì le piccole società dei centri dove il nuoto sportivo era sino a qualche anno fa quasi sconosciuto: Messina, Cotrone, Palermo, San Remo, Rimini, Taranto, Salerno, ecc.

Non così affollate furono invece le prove degli juniores dove la selezione, non andò mai oltre le tre batterie; ma in confronto la media dei finalisti segnò tempi promettentissimi. Nei 100 metri a stile libero tre nuotatori, Marinelli di Bologna, Negovetich di Fiume e Grossi di Trieste segnarono 1'7", Marra di Milano e Coralli di Bologna 1'8", Rusman di Fiume, Macera di Rapallo, Doppido di Napoli segnarono 1'9". Nei 200 metri a stile libero tre concorrenti



Il bolognese Facchinetti all'arrivo della gara per il Campionato italiano di nuoto a rana, da lui vinto (foto B. e C.).

furono sotto i 2'40" ed altri quattro sotto i 2'45", e precisamente nell'ordine: Atti Enea di Bologna, Doppido Dante di Napoli, Marra Guido di Milano, Coralli Mario di Bologna, Cocchetto Tommaso di Sampierdarena, Carpenetti Domenico di Trieste, Rusman Armando di Fiume.

Nei 400 metri furono in tre i 6': Atti Enea di Bologna, Martinotti di Milano e Carpenetti di Trieste; nei 1500 metri cinque nuotatori seppero mantenersi entro i 24'30": Giordani di Pesaro, Martinotti di Milano, Moroni e Concardi di Lodi, Carpenetti di Trieste.

Promettenti i ranisti che sui 200 metri furono in quattro a non superare i 3'25": Canè di Bologna, Bravin di Trieste, Anfossi di Napoli, Bonazzi di Sampierdarena. Migliori infine i dorsisti dei quali Grossi di Trieste, De Robertis di Bari, Picchioni di Firenze e Marra di Milano si mantennero entro 1'25".

In queste prove per juniores i primi arrivati appartenevano tutti ai ranghi nuovi messi in evidenza lo scorso anno fra gli allievi: nessuno vecchio nuotatore quindi il quale, continuando a vegetare nella categoria, abbia trovato la possibilità dell'affermazione. Ed anche qui il concorso quasi completo delle società affiliate, d'ogni centro natatorio. Siamo stati tuttavia lontani dalle vere possibilità del nostro paese per il quale è palese oggi una fase soltanto iniziale di sviluppo natatorio: quando veramente la gioventù di ogni cittadina marinara o di fiume o di lago darà al nuoto un decimo dell'interesse che attualmente dedica al ciclismo o al gio-

co del calcio, allora assisteremo allo spettacolo di grandiosi raduni del nuoto italiano!

La partecipazione italiana ai Campionati europei, svoltisi nell'ultima settimana di agosto a Parigi è stata oggetto di serie speranze di buone affermazioni, motivate dalla nostra classifica ottenuta nell'edizione del 1927 e dall'inaspettabile affermazione avuta l'anno scorso dai nostri campioni nell'incontro con l'Ungheria.

Pur mantenendosi al di sotto delle proprie possibilità, a Parigi i nuotatori italiani seppero, nel complesso delle prove, farsi onore.

Erano stati delegati a difendere i nostri colori Cappellini e Banchelli per i 100 metri a stile libero, Baldo per i 400 metri, Costoli per i 400 ed i 1500 metri, Perentin per i 1500 metri, Omero per i 100 metri sul dorso, Facchinetti per i 200 metri a rana, Cozzi per i tuffi dal trampolino elastico. A comporre la squadra di staffetta 200x4 erano stati scelti Costoli, Banchelli, Baldo e Conelli.

Abbiamo detto che i nostri nuotatori furono al di sotto delle proprie possibilità; a ciò contribuirono innanzi tutto le diverse condizioni climatiche trovate a Parigi e la temperatura dell'acqua nel campo di gara, di quasi 10° inferiore all'acqua del campo di allenamento.

Un secondo motivo fu l'iniziale peggioramento di Costoli il quale cominciava in quei giorni a risentire le fatiche di un allenamento troppo forzato. In Costoli erano riposte le speranze



A Parigi: sfilata la squadra italiana per i Campionati europei. Alfiere è Paolo Costoli, dietro di lui è il dott. Barbacci, vicepresidente della F.I.N.; indi Conelli, Cappellini, Baldo, Banchelli, Omero e Perentin.

nostre per le due gare di mezzofondo, su Costoli erano appuntati i pronostici di gran parte della stampa straniera che, conoscendo Taris convalescente di una malattia, davano l'italiano come possibile vincitore dei 400 e dei 1500 metri.

Riepiloghiamo quello che fu l'esito italiano nelle varie gare: nei 100 metri a stile libero Cappellini riuscì ad essere ammesso in finale dove figurò al settimo posto con 1'5". Un autorevole giornale sportivo pubblicò che il Rapalese, in tema di Campionati Europei, era il primo italiano ad entrare in finale della prova di velocità: si dimenticava evidentemente che già Polli era stato finalista ai Campionati Europei del 1927 a Bologna. Questo non leva tuttavia che Cappellini, date le difficili condizioni di ambiente figurò ottimamente.

Nei 400 metri Costoli fu terzo dietro l'ungherese Barany ed il francese Taris, in 5'16"; Baldo seguì al settimo posto in 5'26" e due quinti. Qui ci si attendeva assai di più dai nostri rappresentanti. Il Fiorentino ed il Bolognese, oltretutto risentire della temperatura

rigida dell'acqua, risentirono di una errata preparazione. Dobbiamo ricordare che lo scorso anno questi due nuotatori avevano stabilito normalmente prove assai migliori: Costoli era stato di pochi secondi superiore ai 5' mentre Baldo non aveva mai superati i 5'20". Entrambi giovanissimi davano, a buon diritto, speranza per un'affermazione italiana in questa gara di mezzofondo. Questa affermazione ci venne in parte nei 1500 metri ad opera di Perentin, che per un soffio fu secondo dietro l'ungherese Halassy. Costoli ed il francese Taris seguirono, tra la sorpresa generale, al terzo e al quarto posto. Tempo di Perentin 20'50" e due quinti, tempo di Costoli 21'9" e due quinti. L'Istriano superò l'aspettativa. Dall'ultima Olimpiade egli non aveva più saputo scendere sotto il suo record di 21'35". Più che in una speciale ed accurata preparazione e più che in un miglioramento del suo stile noi dobbiamo ricercare la sua bellissima gara di Parigi nell'eccezionale coraggio e volontà che l'animano sempre nella lotta. Queste doti ch'egli aveva saputo mettere

assai bene in mostra fin dal '27, col maturarsi del suo fisico sono ingrandite.

Davanti a simili qualità morali del rude combattente dobbiamo inchinarci e rimpiangere che non siano comuni a tutti i nostri atleti.

Costoli nella maggior prova dimostrò vieppiù d'essere lontano dalla sua miglior forma: l'anno passato, in un bacino regolamentare, nuovo per lui, nuotando solo, in lotta soltanto col cronometro aveva stabilito 20'25". Soltanto ch'egli fosse stato vicino al suo record e l'Italia avrebbe contato una vittoria ai Campionati Europei.

Facchinetti fu ammesso alla finale dei 200 metri a rana e si classificò secondo in 3'. Egli aveva però già stabilito in batteria il nuovo record italiano con 2'58" e due quinti. Non ci si poteva attendere di più dall'allievo di Domonkos, giovane d'età ma soprattutto ancora nuovo a gare internazionali.

Omero fece quanto gli consentiva una preparazione condotta in regime militare e senza istruttori: egli giunse quinto in batteria con un tempo superiore di 4" al suo proprio record. Ad onta di quanto poté annunciare qual-

che giornale sportivo, non venne quindi ammesso alla finale.

Ultima la staffetta 200x4 vide la nostra squadra sfiorare la possibilità di battere i Tedeschi: quello il nostro miraggio! mentre gli Ungheresi rimanevano lontani dalle nostre possibilità. Tuttavia anche in questa prova fu da rimpiangere che il tempo superasse di assai quello stabilito l'anno scorso a Budapest. Quasi 13" impiegati in più! Eppure un anno fa contavamo su Baldo sedicenne, su Bacigalupo e su Perentin non atti a percorsi di velocità. A Parigi Costoli compì la propria frazione in 2'23" (3" più del suo tempo di Budapest) Baldo in 2'29" (7" più del suo tempo di Budapest) Conelli in 2'29" (a Budapest Bacigalupo 2'27"), Banchelli in 2'30" (a Budapest Perentin 2'29").

Infine Cozzi fu decimo nella classifica dei tuffi dal trampolino elastico: assai più di quanto ci si poteva attendere da lui che, appena congedato dal servizio militare, contava su un allenamento di pochi giorni.

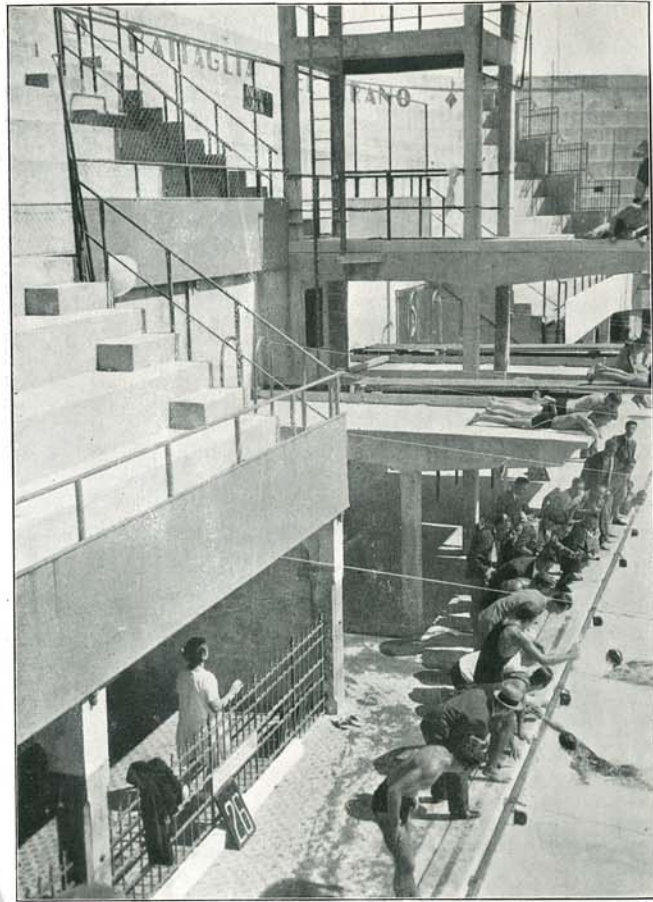
In definitiva se a Bologna nel '27 il piazzamento dell'Italia fu, rispetto al passato, ottimo, non altrettanto risultò la classifica di Parigi. Progresso ci fu in rapporto al '27 ma non in rapporto a quella che era l'anno scorso la potenzialità del nuoto italiano o a quelle che erano le nostre forze al principio di quest'anno.

Abbiamo detto la causa principale: la temperatura dell'acqua. Ciò in parte era da prevedersi. La piscina coperta del Littoriale, nella quale l'acqua fosse dosata al punto giusto, sarebbe quindi stata il miglior campo di allenamento per i giorni che precedettero la partenza della nostra rappresentativa.

I Campionati Italiani seniores sono seguiti il 5 ed il 6 settembre a chiudere la stagione natatoria. Le principali caratteristiche di questa adunata possono essere annunciate assai in breve. Furono: la data male scelta, le ore male scelte, la non perfetta organizzazione, la scarsissima partecipazione di concorrenti...

Quando v'è stato da elogiare la Bologna Sportiva, le sue organizzazioni, il proficuo lavoro del suo istruttore lo abbiamo fatto senza riserve. Oggi ci sia consentito di dire la nostra con eguale sincerità.

Cominciamo dall'ultima. Nessuna prova richiese eliminatorie: sei concorrenti nei 100 metri a stile libero, altrettanti nei 200 metri a stile libero,



A Bologna: il disputatissimo arrivo della staffetta artistica 3x100. Conelli, in basso, è in vantaggio su Baldo, ma è classificato secondo.

quattro nei 400, quattro nei 1500, tre nei 100 metri sul dorso, quattro nei 200 metri a rana, tre squadre nella prova di staffetta artistica e tre squadre nella prova di staffetta olimpionica.

Questo portò ad una notevole semplificazione dello svolgimento dei campionati. La scarsità di gareggianti non impedì che i migliori fossero presenti e che l'interesse fosse vivissimo ad ogni gara.

Unica fu forse la prova di velocità a risentire della mancanza di Cappellini. Polli poté quindi dominare con relativa facilità. Che dire dell'atleta milanese già trentenne, eppure così sano d'energie? Il modo come gareggiò,

su questa classica distanza e su quella più dura dei 200 metri, nella staffetta olimpionica, lasciò nei presenti l'impressione che qualche anno debba ancora scorrere innanzi che cominci il suo declino.

Gara scialba invece nei 200 metri dove Costoli si riservò e dove Banchelli e Baldo lottarono gomito a gomito per concludere in un tempo mediocre.

I 400 ed i 1500 metri riservarono invece lo spettacolo avvincente di un duello strenuo fra Costoli e Perentin.

Quindi la quasi parità in campo venne dalla momentanea diminuzione dell'uno e dal meraviglioso progresso dell'altro.

Costoli vinse i 400 in 5'10" ma Perentin seguì in 5'12". L'Istriano ripartì i 1500 in 20'59" ed il campione nizzardo lo seguiva a due bracciate.

Gare senza interesse delle artistiche: Omero e Facchinetti, l'uno con 1'18" l'altro con 2'59", risultarono i facili campioni dei 100 dorsali e dei 200 a rana.

Nelle staffette botte a sorpresa: quella artistica 3 x 100 che sembrava dovesse essere facile appannaggio della Canottieri Milano vide sul traguardo quasi contemporaneamente Conelli e Baldo. La giuria assegnò la vittoria alla squadra bolognese.

I Milanesi poterono rifarsela nell'olimpionica 200 x 4. Tre soli quartetti in campo, a rappresentare però i tre più potenti sodalizi nazionali: Bologna Sportiva, Rari Nantes Florentia, Canottieri Milano.

Giova osservare che un particolarissimo interesse accompagnava questa prova che, per essere la prova più importante di Campionato e l'indice assoluto di potenza d'un club, era stata dotata da S. E. Arpinati di una magnifica challenge perpetua: il Trofeo Musolini.

I pronostici segnalavano la vincitrice tra le squadre della Bologna Sportiva, detentrici del record nazionale, e della R. N. Florentia. Nell'una militavano i due Atti, Baldo ed il recente acquisto tarantino Pepe, nell'altra Cuccia, Valle, Banchelli e Costoli. Chi avrebbe mai pensato alla Canottieri Milano, che nemmeno tre vittorie di Campionato conseguite nel '27, nel '29 e nel '30 sembravano porre in evidenza?

Proprio la Canottieri Milano trionfò, migliorando il record della Bologna Sportiva di 2". Componevano la squadra dell'anziano club remiero milanese: Marra, Crosio, Conelli e Polli. Il tempo totale di 10'13" dà una media per nuotatore di poco più che 2'33", ossia un tempo che nel '27 rappresentava la miglior frazione della squadra nazionale italiana. Quell'anno infatti con 10'18" l'Italia potè superare le nazionali di Francia, Inghilterra, Belgio, Cecoslovacchia, Spagna, ecc. ecc.

Abbiamo parlato di deficiente organizzazione.

Lo starter obbligò varie volte i concorrenti a rifare le partenze quando di essi uno era in ritardo; oltre a ciò cadute frequenti dei concorrenti in acqua perché ad ogni partenza la formula del comando mutava.

Dei cronometristi e dei giudici d'ar-



Anita Giurin
campionessa italiana di tuffi.

rivo ci basti il saggio fornito all'arrivo disputatissimo di Conelli e Baldo nell'ultima frazione della staffetta artistica.

Giubilo generale fra i Bolognesi; il record della Canottieri Milano in 3'52" è stato migliorato! La Bologna Sportiva ha impiegato 3'51". Qualcuno ha visto primo Conelli ma non è « ufficiale » e viene zittito d'autorità.

Si procede all'esame dei tempi parziali della squadra vincitrice e per Baldo risulta che ha compiuto i 100 metri in 58" il che sarebbe a dire che ha uguagliato il record olimpico di Weissmüller.

Qualcuno vuol dir la sua, che è la sensata opinione di un nuotatore il quale sa cosa siano i tempi.

Ribattono gli « ufficiali »: come dubitare di quelle macchine precise che sono nel 1931 i cronometri? Quindi anche Conelli ha percorsi i 100 metri in 59". Il nuoto nazionale conta ormai su due velocisti di gran classe, maturati, senza che nessuno se l'aspettasse, nella notte tra il 5 ed il 6 settembre.

Il giubilo della Giuria dura parecchio, infine al Segretario della Federazione vien l'ombra di un dubbio: riguarda il cronometro rimasto ignorato sul tavolo: segna 3'57"!

Ci si può chiedere ancora: come poterono i giudici d'arrivo così sem-

plicemente e senza esitazioni decidere per la vittoria della Bologna Sportiva? Ebbene, dai cronometri maneggiati così espertamente si rilevò che una frazione di decimo di secondo la separava all'arrivo dalla Canottieri Milano!

L'orario delle gare fu un'opinione. Si rimandarono al domani delle finali perché un concorrente non era ancora arrivato a Bologna; una medesima gara subì vari spostamenti; la staffetta artistica seguì a pochi minuti dalla finale dei 100 metri a stile libero sebbene il programma desse un'ora d'intervallo tra una gara e l'altra e sebbene alcuni concorrenti fossero impegnati nell'una e nell'altra. Un partecipante non poteva allontanarsi neppure momentaneamente dal campo perché la sua gara poteva essere svolta da un istante all'altro.

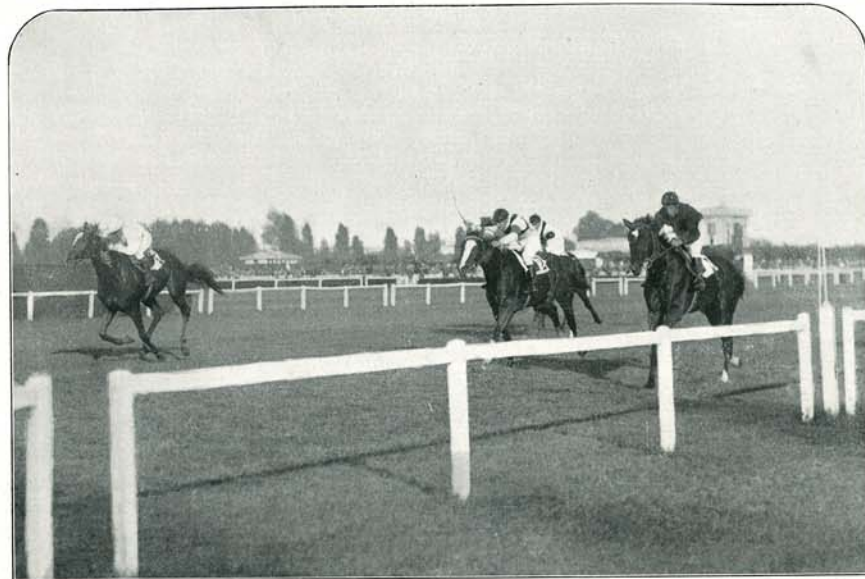
Ore male scelte: chi assistè alle gare del sabato sera può dirlo. Dopo le 21, in settembre, la temperatura dell'aria non poteva essere migliore. Perché un'ora così poco sportiva? Per il pubblico. Ed infatti in tribuna v'erano quindici o venti persone.

Infine, data male scelta: i Campionati europei di Parigi erano fissati per l'ultima settimana di agosto. L'immediata precedenza dei Campionati Italiani seniores avrebbe rappresentato la miglior cernita e la meglio giustificata. E soprattutto sarebbe servita a richiamare a Bologna veramente la completa adesione dei nuotatori.

Riassumendo: Coppe Federali, Campionati allievi e juniores, partecipazione ai Campionati Europei, e Campionati seniores hanno rappresentato coi raduni di allenamento collegiale una bella e laboriosa attività federale.

Per un altr'anno, però, questo lavoro dell'Ente direttivo dovrebbe essere meglio disciplinato. La stagione ventura sarà d'importanza capitale per le Olimpiadi, quindi le iniziative federali muteranno il programma di quest'anno. Ma negli anni che seguiranno le Coppe Federali potranno benissimo essere svolte, con altre modalità, nello spazio d'un mese e lasciar agio ad una maggior attività internazionale; infine le manifestazioni d'importanza come quella dei Campionati Seniores dovrebbero imporre la scelta per l'organizzazione e lo svolgimento, di giurati conscienciosi, abili, esatti. E per allora potremo averne forse una raccolta più ricca dell'attuale.

PAOLO MASERA



L'arrivo di Bona Mens, seguita da Adera, Jacopa del Sellaio e Fenolo nel Criterium Nazionale (foto Bellina).

Una minaccia da sventare

Già gli avvenimenti classici si susseguono nell'autunno, e tanto rapidamente batte il loro ritmo da imprimere una nota d'invecchiamento alle osservazioni della critica che intendesse seguire su queste colonne le singole vicende. Per ciò abbandonano la cronaca al suo mutevole destino, e non trarrò per adesso conclusioni su quanto stanno giocandoci i tre e i due anni in questo scorcio di stagione. E soltanto noterò, con intima compiacenza, come ad onta delle strettoie economiche incombenti sul mondo intero la forza d'attrazione del nostro sport non si affievolisca né da parte degli attori né da parte degli spettatori: impertentiti proseguiamo, punto spauriti e punto frenati dagli incubi delle finanze generali.

Si corre alla Capitale, si corre a Milano e si correrà a Torino, come si è corso nel nuovo ippodromo di Bari, intanto che a Napoli fervono le opere e i pre-

parativi per fare di Agnano un centro di corse degno di un'altra metropoli. Queste realtà soverchiano qualsiasi argomentazione per dimostrare l'incrollabile attività delle corse dei cavalli, dello sport più costoso e più ricco, da cui si protendono mille fonti di lavoro e di benessere. Quindi continuiamo il cammino in serenità, non soffermandoci per dare retta a retrogradi pessimisti che stanno sempre in agguato nell'intento di annebbiare il nostro orizzonte, sospinti non so da quale smania di disfattismo. Per fortuna essi sono un'esigua minoranza, quasi infinitesimale, senza eco tra noi, e alla quale non vorrei dare importanza alcuna: ma una certa autorità di qualcuno di loro spinge a non prenderli alla leggera.

Alludo a certuni che abilmente vorrebbero profittare del momento in cui imprescindibili necessità di politica finanziaria orientano il Paese a provvedimenti improntati su draconiani protezionismi doganali. Dalle barriere di difesa commerciale ed industriale, ora ora elevate, per alti scopi nazionali, costoro vorrebbero furbescamente trarre lo spunto opportunistico per ri-

condurre su posizioni arretrate anche il movimento progressivo dell'ippica. Cioè ad arte colgono l'occasione generale e già predicano in sordina, disposti a smascherare presto le loro intenzioni in alto loco, di rinunciare ad una conquista che ci aveva inorgogliiti or sono tre anni: vogliono insomma far risorgere nei programmi delle corse internazionali quei sovraccarichi mortificanti che nel passato erano imposti ai cavalli appartenenti a scuderie estere che avessero la velleità di scendere in Italia a misurarsi con la nostra produzione di purosangue nelle grandi prove aperte ai soggetti stranieri.

Per adesso codesti signori ancora non hanno levata pubblicamente la loro voce in sostegno di tale tesi, e forse potrei apparire uno spontaneo spaventapasseri se non avessi avuto occasione di sondare codesto deliberato proposito. Per ciò, dopo aver toccata la certezza del piano preparato, metto sull'avviso gli sportivi, sicuro di compiere un dovere di preventiva chiarificazione, sicuro anche di servire la lealtà utile al progresso e allo sviluppo dell'ippica in Italia.

Prevenire val molto più che criticare a cose fatte per invocare poi ripieghi e pentimenti che verrebbero sempre troppo tardi.

Dunque qualche influente sportivo, colpito direttamente o indirettamente dal rapimento del mezzo milione toltoci da Guernanville in giugno, quando il « grigio » francese vinceva il Gran Premio di Milano, ora si arma del formidabile argomento suggerito dalla tristezza di quella giornata, e persuaso che due, o meglio quattro chili in più imposti sulla groppa di quel cavallo avrebbero evitata la disavventura, vuole risparmiare per l'avvenire la ripetizione di tale esodo penoso di un capitale si rotondo.

Come risposta premetto di non essere affatto convinto che il sovraccarico anche grave nel peso possa escludere la eventualità d'una vittoria straniera: e il passato lontano dei successi di Times, Aigle Royal, Sablonnet nell'ex Premio del Commercio depongono infatti che le misure protettive non sono sempre sufficienti a salvarci da uno scacco: anzi esso diventa più serio se la sconfitta si verifica in condizioni d'un simile « handicap » da aggiungersi ai soliti del cambiamento d'ambiente, d'aria, di vitto, di pista e del viaggio.

Sicchè per essere sicuri del fatto nostro si dovrebbe addirittura sopprimere il carattere internazionale e storico di quei grandi incontri; cioè si dovrebbe rinchiuderci nel piccolo guscio col presupposto melanconico di precludere all'ippica le bellezze agonistiche delle battaglie aperte a tutti i combattenti, sotto qualsiasi bandiera.

Ma non esageriamo nella cortese battaglia preventiva. Piuttosto devesi considerare che i passi indietro, le ritirate, segnano regressi fatali che distrug-

gono e non creano, mentre tutte le tendenze dello sport vertono verso l'ardire e l'estetica del progresso, conquistando ad ogni costo, con ogni sacrificio. Tanto più perchè rimangiandoci l'attuata libertà di lotta ad armi eguali, dovremmo sfrondare le grandi soddisfazioni che ci fecero fremere di gioia allorché quando i Sansonetto, Scopas, Apelle, Ortello andavano in terra straniera a far brillare i colori italiani. Dovremmo chiedere agli ippodromi esteri quelli che gli ippodromi nostri non possono offrire, ponendoci in uno stato d'inferiorità morale e materiale da non ridirsi, e che facilmente è compresa da coloro i quali hanno integro il sentimento della dignità nazionale.

Durante l'esperimento di accogliere i rappresentanti esteri a parità di peso, solamente quest'anno una grossa moneta è stata sottratta all'allevamento nazionale, mentre avvantaggiamo e di molto nella stima sportiva europea, che anche in grazia a tale liberismo imparò a rispettare e a giudicare le nostre azioni ed i nostri prodotti. Quindi non è una isolata sconfitta motivo per farci invertire la marcia; tanto più che le 400.000 lire emigrate non contano gran che in un bilancio composto da milioni e milioni di premi, tutti dedicati alla produzione indigena. Un fatto unico non vale a costringere simile inversione di direttive sane e cavalleresche, di cui menavamo a buon diritto gran vanto: se così agissimo adesso mostreremo una pusillanimità stridente con lo spirito animatore dello sport nel Regime. E ciò nessuno può nè approvare nè accogliere, anche se l'ora economica è grave nell'ippica e negli interessi ardui degli allevatori di purosangue.

Occorre invece dimostrare il coraggio indispensabile per superare le difficoltà del momento: così solamente, non certo arretrando, potremo marciare verso nuove conquiste.

Del resto delineato il pericolo, voglio e posso sperare nell'acume equilibrato di coloro i quali sanno anteporre le finalità nazionali agli interessi particolari e soggettivi. In seno al nuovo ente, oltre al Commissario Principe Spada Potenziani, vi sono personalità tali da garantirci contro le mosse qui prevedute: il nome stesso di « Unione Nazionale del Cavallo da Corsa », dell'organismo preposto alle società ippiche, affida di vedere respinta la proposta del ripristino mortificante di quei famosi chilogrammi...

Ripristino che contrasterebbe assai duramente anche con l'opinione pubblica dei frequentatori degli ippodromi, ora abituati all'eguaglianza di condizioni da essi applaudita e da essi gradita quando deliravano per le vittorie memorabili di Ortello su Pinceau e di Cavaliere d'Arpino superante da lontano Guy Fawkes. Che più?

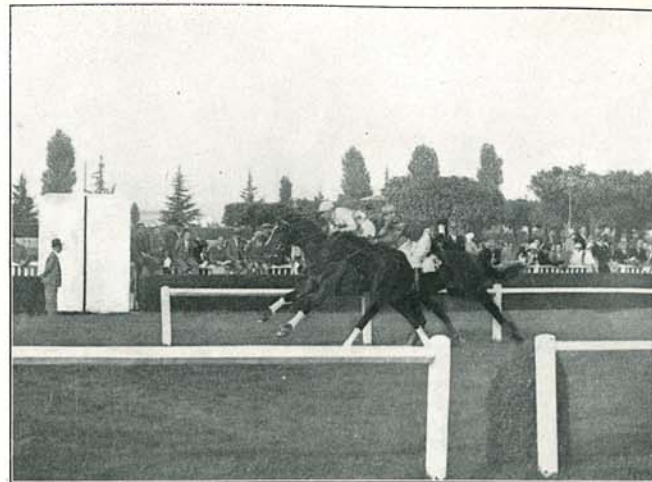
E' di ieri l'amarezza delle forzate rinuncie di

Sans Crainte e di Sans Blague, infortunati negli allenamenti a Chantilly, proprio alla vigilia di misurarsi audacemente col fior fiore degli allevamenti francesi, belgi e inglesi nell'Arco del Trionfo del 1931, in quel tal premio internazionale dell'autunno del Bois de Boulogne, ch'era divenuto la mèta più bella delle speranze nutrite dall'ippica italiana. Il disinganno, fatto più sensibile dagli entusiasmi suscitati in estate, alla partenza per la Francia di quei due puledri della Razza del Soldo, ora è tanto vivo da ammonire viepiù della necessità di vivificare il fascino racchiuso esclusivamente nelle contese internazionali. Con noi, mille e mille sportivi italiani fremettero di gioia accompagnando col cuore e col pensiero gli allievi dei Fratelli Crespi, e con noi tutti nell'apprendere l'incidente occorso a Sans Crainte specialmente, hanno avuto imprecazioni contro la crudeltà del destino avverso che metteva fuor dalla partita internazionale di Parigi il miglior campione nostro. Ebbene, in questo disappunto emerge intera la splendida suggestione che sola può emanare dagli incontri di cavalli di ogni nazione in contesa ad eguali condizioni. Se ai nostri fossero concessi dei vantaggi ce ne adatteremo, ne verro? E se ai nostri fossero imposti dei gravami i proprietari si asterrebbero da qualsiasi arduo tentativo.

Perchè dobbiamo, anche nella melanconia odierna per la costretta diserzione dalla battaglia d'ottobre sul terreno francese, ammirare la sportività altrui ed arrossire di una nostra possibile nuova chiusura di porte? Tutto quell'entusiasmo soffocato, tutto il sanno rammarico, tutte le attese e le delusioni attuali, che formano la squisitezza dell'emulazione, dovrebbero sfumare dal nostro orizzonte per effetto della... paura?

No, non lo credo.

MANFREDI OLIVA



Ademaro, di Lady Victoria, vince il « Noviziato » precedendo di poco Gardone (foto Argo).

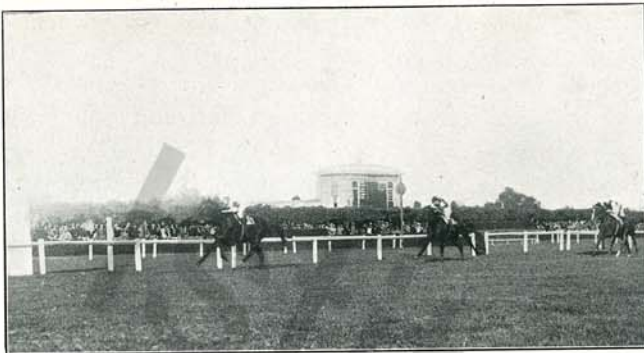
CRONACHE IPPICHE

Il settembre sulle piste degli ippodromi è un mese di attività intensa sia perchè le scuderie dopo il riposo estivo hanno il materiale nella massima efficienza sia perchè i nostri programmi riservano per questo periodo un bel numero di corse importanti e svariatissime che mettono ad un nuovo confronto i protagonisti delle battaglie primaverili e la « élite » dei due anni.

Le prove sulle quali si è basato il programma di San Siro nel mese di settembre sono state il « St. Leger Italiano » e il « Criterium Nazionale » alle quali hanno fatto degnamente contorno il « Decimo Triennale », il « Laveno », il « Boschetti », per i cavalli vecchi, numerose prove ben dotate per i puledri di due anni e le ultime grosse monete per i cavalli di siepi e di « steeple chase ».

Non abbiamo avuto in autunno, tra i cavalli di tre anni ed oltre, la rivelazione di alcun nuovo campione: siamo rimasti sulle posizioni della prima parte dell'annata ed in un certo senso anzi siamo rimasti indietro perchè si è oscurata la fama di qualche campione dei premi classici. Il « St. Leger » ha innalzato per qualche giorno il suo vincitore Ageratum su un piedestallo di gloria, ma il cavallo di Tommy Never

non ha saputo dimostrare di meritarsi l'alloro che ha premiato spesso, se non sempre, un buon soggetto. Ageratum aveva dato molte speranze al suo allenatore fin dagli esordi della sua carriera, ma fino alla vigilia della gran corsa non aveva saputo acquistare alcun titolo che permettesse di considerarne seriamente le « chances » tanto più che la scuderia di Tommy Never era rappresentata in corsa anche da Salpiglossis, il vincitore del Premio della Vittoria e del Premio d'Italia, sul quale sembrava dovesse farsi il maggior affidamento perchè lo montava il primo fantino di scuderia ed era partito nettamente favorito. Ma Salpiglossis non era in condizioni di battersi il giorno del « St. Leger »: un incidente d'allenamento ne aveva pregiudicata l'efficienza. Lo abbiamo visto uscire in pista con un ginocchio gonfio e lo abbiamo visto, malamente battuto, finire all'ultimo posto mentre il compagno filava quasi indisturbato al traguardo. In questa corsa era battuta nettamente anche Alena, che sulle prove fornite nell'annata sembrava la più quotata alla vittoria dopo Salpiglossis; ma Alena, che tra l'altro non gradisce molto la distanza, non era evidentemente nella forma che le aveva permesso di bril-



Il St. Leger Italiano: l'arrivo del vincitore Ageratum e dei piazzati Vimarino e Alena (Foto Argo).

lance in tante prove e non ha potuto opporsi all'irruenza dell'andatura di Ageratum ed ha perduto anche il secondo posto, battuta infine da Vimarino che ha coronato la sua onesta carriera con un piazzamento che ne ha messo in rilievo i meriti. Di Ageratum, che ha vinto il « St. Leger » conducendo da un capo all'altro e sfuggendo ad ogni attacco avversario con la disinvoltura di un soggetto che si batte con cavalli di classe inferiore, si sarebbe potuto esser contenti se pochi giorni dopo la sua smagliante vittoria non fosse uscito ad incontrare sui 2.200 metri del Premio Boschetti la quattro anni Ingoberta che alla sua ricomparsa dopo il Gran Premio di Milano vinceva in un « canter » davanti al tre anni di Tommy Never.

Il nuovo colpo subito dalla generazione 1928 non sarebbe stato per sé tanto grave, dato che Ingoberta rimaneva su una bellissima corsa, se Ageratum non avesse finito quella corsa in condizioni tali da farci pensare se esso fosse ancora il brillantissimo dominatore del St. Leger.

La stagione è finita senza averci dato il campione: lontano Sans Crainte, menomato Salpiglossis, declinata Alena, stroncato Oberon, nessuno ha retto fino alla fine e nessuno ci ha convinto di essere stato veramente un buon cavallo. L' unica che si è salvata ed ha saputo mantenere intatto il suo prestigio è stata Nogara che Federico Tesio ha opportunamente tenuto sulle distanze che più si adattavano ai suoi mezzi e che ha vinto un'altra bella corsa sui 2.000 metri del Premio Spluga nel quale batteva con tutta facilità Veimar e quella Galeata che aveva dato l'illusione di ritornare in efficienza e che al primo incontro che avrebbe potuto pro-

vare il risorto splendore è stata eclissata e, con tutta probabilità, per sempre.

Le corse dei puledri di due anni sono quelle che maggiormente interessano in questo periodo e quest'anno le abbiamo seguite anche con la speranza di poter veder dei buoni prodotti dopo una annata poco felice per il nostro allevamento. Le battute iniziali sono state abbastanza confortanti e per quanto apparisse chiaro il predominio delle femmine, sintomo questo che non è dei più lusinghieri, pure avevamo l'impressione di aver visto in pista qualche soggetto veramente importante. Non è detto che occorra un maschio per illustrare una generazione; l'annata di Erba e Dellean fu ottima per esempio, e credevamo di trovarci con Jacopa del Sellaio alla presenza di una puledra veramente d'eccezione.

Jacopa del Sellaio, che è sorellastra di Ingoberta e che è una cavalla di modello e di mole imponente, aveva vinto a Monza il Premio Eupili in uno stile ammirevole raggiungendo Adera dopo che la cavalla di Tommy Never era fuggita velocissima ed aveva preso un vantaggio che solo un'avversaria di grandi possibilità avrebbe potuto colmare; battendo di forza Adera nell'« Eupili » la puledra di Tesio aveva affermato la sua classe ed aveva fatto del tutto dimenticare il suo infelice esordio primaverile. La fiducia stessa della sua scuderia; l'impressione di quanti l'avevano vista correre ed ancora il valore relativo delle avversarie facevano di Jacopa del Sellaio la grande favorita del « Criterium Nazionale ».

Erano della partita, per questa prova su 1.200 metri, Adera, Fenolo, Bona Mens e Solaria colla compagna Jacopa del Sellaio; i primi due erano stati ripe-

tutamente battuti dalla figlia di Vice Versa, mentre Bona Mens aveva vinto « a vendere » al suo esordio, aveva figurato appena discretamente in una buona corsa e non aveva quindi alcun titolo che la raccomandasse. E' avvenuto invece che proprio la più trascurata nel « betting » (Bona Mens era offerta a 30/1) è sortita vittoriosa dalla corsa che è stata tirata ad andatura sostenutissima ed è stata decisa solo sul palo in favore della rappresentante del Sig. A. Zanoletti, che precedeva di mezza lunghezza Adera, partita con un leggero svantaggio e costretta a rimontare il gruppo degli avversari al largo. Non si può dire senz'altro che in condizioni più favorevoli Adera avrebbe vinto, ma tanto poco ci persuase l'improvvisa rivelazione di Bona Mens da farci pensare che non occorreva molto per batterla. La grande favorita, Jacopa del Sellaio, non ha potuto occupare che il terzo posto, precedendo Fenolo e Solaria. Nessuna ragione plausibile si è trovata per giustificare la sconfitta durissima perché all'aspetto la puledra non poteva essere più soddisfacente e la corsa ha avuto uno svolgimento del tutto regolare. Si deve dunque pensare a cause che sfuggono all'osservazione e che possono essere tanto un'improvvisa indisposizione quanto un'eccesso di allenamento: un galoppo più del necessario basta a far passare di forma un organismo delicato e per quanto l'arte di Tesio sia ammirata da tutti non è impossibile che anche il grande allenatore abbia potuto una volta sbagliarsi ed abbia fatto lavorare troppo la sua allieva.

Avremo occasione prima della fine della stagione di convincerci o di ricrederci perché nel Gran Criterium ritroveremo i protagonisti del Criterium Nazionale; la distanza superiore e un mese d'intervallo potranno di nuovo sconvolgere la situazione che non crediamo affatto assestata dall'affermazione di Bona Mens. E' questa una puledra ben fatta nata da Meissonier e Brigantine, allevata dal Gr. Uff. Centurini e da questi ceduta a Luigi Regoli per i colori del quale iniziò la sua carriera e che fu acquistata dalla Signorina Zanoletti quando questa assunse come suo allenatore il Regoli, che è uno dei più giovani professionisti del « turf » ed ha già ripetutamente dato prova della sua abilità.

Fra i maschi quello che più ha fatto impressione è stato Forlì, della scuderia De Montel, un baio da Havresac e Floridia che ha vinto due corse consecutive, la seconda delle quali, il Premio

Mombello, lo ha rivelato in tutto il suo valore. In tal corsa, infatti, Forlì rendendo del peso ad avversari discreti, ha dominato in uno stile dei più piacenti ed è un peccato che la sua scuderia non lo abbia presentato nel Criterium dove, a nostra impressione, non avrebbe affatto sfigurato. Meno convincente per ora, sebbene ricco di promesse, è lo stato di servizio di Desiderio da Settignano, un baio da Abbot's Trace e Duccia di Buoinsegna di Federico Tesio, che ha debuttato nel Premio Bresso battendo due soggetti che avevano mostrato di galoppare bene, Gabbanello e Deucalion, e coprendo senza fatica i 1.000 metri in un tempo eccellente. I grandi cavalli quasi sempre si rivelano dalla loro prima sortita e Desiderio da Settignano potrebbe essere anche un futuro *crack*; ha l'origine, il modello e lo stile dei campioni della sua marca e non ci resta da augurarci che Tesio sappia forgiarne un degno successore dei gloriosi maschi che sortiti dalla razza di Dormello hanno dato lustro allo sport nazionale e danno ora

altri benefici in razza. Ricordiamo tra l'altro che Meissonier, padre della vincitrice del Criterium, Bona Mens, è un prodotto di Dormello.

Le prove d'ostacoli non sono riuscite troppo brillanti se si eccettuano quelle riservate ai tre anni. Si è disputato in questo mese il tradizionale Premio Noviziato, che preceduto nell'impostazione attuale dei programmi da alcune prove di selezione, ha il compito di dare una misura efficace se non definitiva, del valore dei puledri passati alla specialità. La corsa del « Noviziato » ha riconfermato il valore di Ademaro, di Lady Victora, che aveva debuttato in siepi vincendo e che nella gran corsa ha riportato un successo di stretta misura contro Gardone al quale però, bisogna tener presente, rendeva due chilogrammi. Nell'elenco dei soggetti destinati alla specialità possono essere ricordati ancora Uracile e Saccarosio, del Gr. Uff. G. Lorenzini, che nella sua scuderia ha sempre avuto dei buoni saltatori, e che forse avrà da questi suoi allievi in avvenire soddisfazioni

maggiori di quelle che gli hanno procurato fino ad ora.

In « steeple-chase » abbiamo avuto il Premio Principe Umberto sui 4.500 metri, che opponeva il vincitore del Grande Steeple Chase, Raja, a pochi avversari di valore discutibile; tra questi è sortito il vecchio Domino che mancava alle grandi corse da un pezzo perché le sue condizioni non erano delle migliori. Nella sua scuderia, anzi, non sperandosi più di poterlo mettere in treno, lo avevano attaccato ad una carretta ed il glorioso campione che aveva vinto già nella sua carriera un Grande Steeple di Monza, arrischiava di finire ingloriosamente la sua carriera se, vista la penuria del materiale d'ostacoli, Neni da Zara non si fosse deciso a tentare di fargli guadagnare la biada. Il tentativo è riuscito in pieno: Domino è riapparso in pista per vincere subito una corsa di siepi ed alla sua terza sortita era primo nel « Principe Umberto » e si guadagnava un premio che supera abbondantemente il suo valore.



Foot-Ball

B
A
Y
E
R

Publicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250

Attenzione viva e costante, intuizione pronta e sicura; passaggi accorti e precisi, rapidi interventi per sfruttare ogni situazione favorevole... Giocatori e pubblico, avvinati dalle alterne vicende della partita, si trovano in uno stato di continua tensione nervosa. Soltanto a gioco finito le conseguenze di questo stato di tensione, protratto per lungo tempo, si fanno sentire. Il sangue non circola più con la uniformità necessaria, si ha mal di capo, si è agitati e nervosi. E' questo il momento di prendere le

Compresse di ASPIRINA

il preparato indispensabile a chi si dedica agli sports perché elimina in tempo brevissimo i dolori di ogni genere, le conseguenze dei raffreddamenti, il mal di testa, l'emicrania, le nevralgie ecc. e regolarizza la circolazione del sangue senza danneggiare il cuore.

la nuova vettura di gran lusso



FIAT 524

prezzo
economico

Con la stessa perfezione meccanica della "522,, (cambio silenzioso, freni idraulici, telaio abbassato), con un nuovo radiatore munito di persiana termostatica, la Fiat 524 è la "6 cilindri,, più lussuosa, per signorile comodità e raffinata eleganza, che possa oggi trovarsi tra le vetture di media cilindrata. Costruita nei 2 tipi corto e lungo:

524/C Berlina a 5 posti **L. 31.000**

524/L Berlina a 7 posti **L. 35.000**

(La 524 L ha il divisorio interno con grande cristallo scendente)

Tutti gli accessori, paraurti cromati, 6 ruote gommate - Prezzi franco Filiali Fiat Italia.

Esaminatela e provatela

presso qualsiasi Filiale o Concessionario FIAT



I protagonisti dei recenti Campionati svoltisi a Padova: Serventi, De Minerbi, nuovo Campione del singolare, e Gaslini ed E. Sertorio, vincitori del «doppio» (foto Galli).

I nuovi Campioni

avere un avvenire, come ogni anno possono vantare altre Nazioni; ma intanto accontentiamoci di quei pochi che vi sono.

I Campionati Italiani di tennis che la nostra Federazione aveva fissato in un'epoca assai propizia si sono svolti con un successo più che brillante a Padova sui campi del Tennis Club Padova. Questa manifestazione che la nuova formula ideata dal Conte Balbi ha risollevato da quel tono di mediocre interesse nel quale era caduta, è destinata ogni anno più ad appassionare gli sportivi, particolarmente per l'originale sistema di disputa con il quale viene messo in palio, attraverso un girone finale all'americana, il titolo maschile di Campione d'Italia.

Quest'anno, poi, ha contribuito ad aumentare la importanza della prova il fatto che alcuni giovani, come Rado, Bacigalupo, Mangold, Cesura, ecc., hanno partecipato al Campionato ammessivi in virtù di una saggia deliberazione della Presidenza federale.

Quanto opportuna sia stata questa decisione dimostra l'ingresso di Rado nel girone finale e le brillanti prove da lui sostenute; per quanto limitati all'ex-campione degli juniores ed a Bacigalupo sembra però che finalmente compaia all'orizzonte della nostra prima categoria qualche nome nuovo. Potrebbero anche esser di più i giovani che promettano di

Esaminiamo in ordine cronologico l'andamento di questi Campionati italiani. Dando innanzitutto uno sguardo ai partecipanti, classifica 1931 alla mano, possiamo constatare che non molte erano le assenze, tanto in campo maschile che in campo femminile.

Dei giocatori di prima categoria sono venuti a mancare — è vero — i numeri uno e due, rispettivamente De Morpurgo e De Stefani, ma nessuno poteva pensare che De Morpurgo, domiciliato attualmente a Praga sarebbe venuto a Padova per giocarvi i Campionati nazionali, mentre seri motivi di famiglia, hanno impedito a De Stefani, pienamente giustificato, di scendere in campo per difendere il possesso dell'ambito titolo conquistato a Roma lo scorso anno; d'altra parte De Stefani, posto sempre come numero uno nella squadra nazionale, allorché ne fece parte, è unanimemente riconosciuto come l'attuale nostro più forte giocatore di singolare: la sua astensione dai Campionati non potrà quindi ledere quel primo posto nella classifica del 1932 che gli verrà certamente assegnato.

Degli altri buoni nostri giocatori l'assenza più notevole è stata quella di Tito Del Bono che da tempo

si trova in Argentina e che non poteva fare la traversata con il solo scopo di giocare a Campionati; le altre assenze, di poco conto, erano quelle di Colombo e di Boccardo, mentre notevole è stata la partecipazione, voluta con saggi criteri dalla F.I.L.T., di alcuni buoni elementi di seconda categoria tra i quali il giovane Rado che con i risultati ottenuti ha dimostrato, come già dicemmo, quanto utile sia stata la deliberazione della Presidenza Federale di allargare i quadri dei partecipanti ai Campionati.

A quadri allargati, il successo della prova è stato brillantissimo; ed oseremmo quasi dire che in campo maschile, l'assenza di Giorgio De Stefani ha reso più equilibrata la lotta tra i partecipanti, fatto invece che non poteva verificarsi nel campo femminile per la troppo netta superiorità della detentrica del titolo, Lucia Valerio.

Esaminando il quadro del singolare signore si può infatti constatare che in tutto due soli incontri sono andati al limite dei tre sets ed i risultati sono stati complessivamente regolari.

Così la Valerio, facile vincitrice della Manfredi; la Prouse, che poteva nettamente dominare la Perelli; la Riboli, che battendo la Manzutto si prendeva la rivincita della sconfitta subita a Tripoli ad opera della stessa avversaria; e la Luzzatti risultavano le quattro semifinaliste: la Valerio batteva con il suo giuoco più autoritario la signora Prouse e la Riboli forniva invece la sorpresa battendo con un punteggio nettissimo la fiorentina Luzzatti. Era questo il massimo delle aspirazioni che poteva nutrire la giovane giocatrice fiamana, poichè in finale non poteva essere la Riboli l'avversaria in grado di impedire alla Valerio di conquistare il titolo di Campionessa d'Italia.

Nessun'altra giocatrice italiana meglio della Valerio può meritare ora il primato assoluto e tale primato è più che meritato poichè la nostra campionessa, oltre a non disertare le gare che meritano di essere giocate dalla nostra prima giocatrice, compie sacrifici non indifferenti per affrontare all'estero avversarie più forti, dalle quali imparare sempre qualcosa di nuovo, togliendosi quei piccoli difetti che ancora le possono rimanere.

Oltre al singolare signore la Valerio conquistava il primo posto anche nel doppio misto che essa giocava con Placido Gaslini, dimostratosi forse a Padova il più forte giocatore di doppio: loro avversari in finale, secondo la composizione delle teste di serie, avrebbe dovuto essere la coppia Riboli-Rado, ma invece questa formazione, per la deplorabile abitudine di Rado di strafare in doppio, era eliminata in semifinale dalla coppia Luzzatti-Sabbadini che giocava così la finale: ed in finale la giocatrice fiorentina con il simpatico suo *partner* sapeva difendersi onorevolmente contro la coppia Valerio-Gaslini palesemente di classe superiore.

Come compenso alle amarezze subite nella prova di singolare per la quale egli s'era da tempo preparato, Placido Gaslini, associato ad Emanuele Sertorio, coglieva un significativo successo anche nel

doppio uomini; successo non tanto significativo per il conquistato primato, chè la vittoria di Gaslini-Sertorio era facilmente prevedibile, quanto perchè il modo con il quale il Milanese ed il Torinese accoppiati hanno giuocato a Padova ci può far sperare di aver trovato facilmente una formazione ideale per la nostra squadra nazionale: la coppia Campione d'Italia subirà pertanto la prova del fuoco a Milano nell'incontro con la Cecoslovacchia.

Altra prova in programma nei Campionati italiani era quella del doppio signore: le previsioni davano favorita la coppia Valerio-Riboli ed invece il titolo è andato alla coppia Luzzatti-Prouse che alla miglior classe individuale delle avversarie, sapeva contrapporre una superiore conoscenza delle finezze e delle astuzie del giuoco di doppio.

La gara più importante e che più delle altre ha interessato fu il singolare uomini. Vincitore e campione italiano è risultato, come potevasi prevedere, il romano Oscar De Minerbi la cui forma attuale è tale da non potersi discutere il suo diritto ad occupare, dopo De Stefani, il secondo posto nella classifica italiana.

Ma il fatto più saliente, e che più d'ogni altro ha interessato è stato costituito dall'ingresso del giovane Rado nel girone finale del Campionato: dopo una partita incerta con Zuccoli al secondo turno, il giovane Milanese eliminava Gaslini, approfittando dello sbigottimento morale del suo avversario, conquistava il diritto di disputare il girone finale con Serventi, vincitore di Banfield, con De Minerbi, vincitore di Balbi e con Sertorio vincitore di Bacigalupo, nei quarti di finale.

E' noto che mentre De Minerbi infilava tre vittorie nette su Serventi, Rado e Sertorio conquistando così il titolo italiano con una superiorità netta, il giovane Rado, battendo prima Sertorio e poi Serventi conquistava tra la sorpresa generale il secondo posto in classifica grazie a due vittorie chiare e pienamente meritate.

Conclusioni: molte e varie. Diremo innanzitutto che questi Campionati, i quali nell'ultima giornata sono stati onorati della presenza di S. E. Lessona, Presidente della F.I.L.T., hanno ottenuto un successo che supera indubbiamente quello di tutte le edizioni precedenti, grazie anche all'ottima organizzazione curata dal Tennis Club Padova. E se in campo femminile essi ci hanno confermato l'elevata classe della nostra prima giocatrice, Lucia Valerio, in campo maschile hanno valso a dimostrare quale sia l'attuale forza di De Minerbi ed a rivelare ormai in Rado uno dei nostri migliori giocatori di prima serie e nel doppio uomini ci hanno permesso di poter sperare finalmente di aver trovato nella coppia Gaslini-Sertorio il nostro miglior duo da lanciare eventualmente nella Coppa Davis.

Semprechè i fatti (leggi prossimo incontro Italia-Cecoslovacchia) non giungano presto a darci qualche amara delusione! Facciamo gli scongiuri...

U. MEZZANOTTE



I giocatori dell'incontro Milano-Tokio, risolti sui campi del T. C. Milano con la vittoria dei Giapponesi: Satoh, Bonzi, Gaslini e Kawachi. In mezzo, il conte Alberto Bonacossa presidente del Tennis Club Milano (foto Argo).

AVVENIMENTI DI STAGIONE

La stagione tennistica all'aperto volge al suo epilogo: l'ottobre ci darà ancora qualche interessante manifestazione poi si comincerà a sentir parlare di campi coperti e la maggioranza dei tennisti metterà da parte racchetta e calzoni bianchi, mentre solamente pochi privilegiati potranno continuare nella pratica dello sport preferito.

L'autunno ci ha pertanto offerto la solita intensa attività nelle stazioni climatiche senza però raggiungere l'interesse che avevano suscitato in estate i due incontri internazionali disputati il primo a Villa d'Este e il secondo ad Evian-les-Bains. Per il primo si trattava di un incontro extra-calendario combinato lì per lì e disputato da una nostra squadra che non era lecito chiamare nazionale italiana: vi fu infatti incluso il giovane Mangold, un giocatore di seconda categoria classificato a 5-6 che naturalmente non poteva essere di classe tale da esser paragonato ai suoi compagni, mentre per la formazione della squadra non furono neppure interpellati giocatori come Sertorio,

lo poterono sostituire nientemeno che con... Cochet! E ancora, la pioggia fece sospendere proprio quegli ultimi due incontri di doppio che avevano le maggiori probabilità di chiudersi con una duplice vittoria degli Italiani...

Ma, nonostante queste disavventure, ci si poté considerare abbastanza soddisfatti dell'esito finale: in settembre a Wiesbaden i nostri « azzurri » avrebbero dovuto giocare un altro incontro con i Tedeschi, ma le condizioni economiche della Germania costrinsero a rinviare l'incontro sine-die; cosicchè l'ultimo incontro internazionale della stagione 1931 sarà quello che i nostri giocheranno a Milano contro la Cecoslovacchia nei giorni 17, 18 e 19 ottobre.

Il settembre ha visto i nostri giocatori scorrazzare da un torneo all'altro ed ottenerci anche dei buoni risultati. La vittoria di maggior valore è quella conquistata da Giorgio De Stefani a Montreux nei Campionati Internazionali della Svizzera sopra un lotto di giocatori di indubbia classe. A Montreux numerosi erano gli Italiani, ed oltre a De Stefani v'erano Sertorio, Serventi, Banfield, Fè d'Ostiani, Jatta e la signorina Valerio. Finalisti nel singolare uomini furono due Italiani: De Stefani e Sertorio. Il primo s'era qua-



Lucia Valerio ed Emanuele Sertorio, vittoriosi a Montreux.

lificato battendo Artens, mentre il secondo aveva conquistato una brillante vittoria sull'inglese Fisher — giocatore di buona classe internazionale. La finale vedeva una facile vittoria di De Stefani, mentre in campo femminile una buona affermazione era quella colta dalla signorina Valerio vincitrice in semifinale della tedesca Krahwinkel. Nei doppi si imponevano invece i colori francesi con i due giovani Gaian e Martin Legeay.

Il nostro De Stefani, che ha terminato ormai il suo lunghissimo servizio militare, giocava inoltre il torneo di Vevey e lo vinceva nettamente battendo in finale Maneff e vincendo pure il doppio uomini con Fisher ed il misto con la signorina Golding. Altre buone affermazioni all'estero conquistava poi Sertorio nel primo torneo di Montreux e prima ancora a Lucerna dove raggiungeva la finale.

In Italia un torneo come al solito assai interessante fu quello del Lido di Venezia: per noi Italiani il risultato più significativo è quello datoci dalla vittoria di Bacigalupo su Kleinschrott e dalla successiva sua brillantissima partita con Emanuele Sertorio. Il Rapalense, inoltre, vinceva la prova riservata alla seconda categoria, battendovi in finale il bresciano Zuccoli, mentre le altre due prove di singolare erano vinte dall'egiziano Grandguillot e dal boemo Malacek.

Dopo Venezia i tornei più importanti erano quelli di Como e di Varese vinti rispettivamente da Rado e da Giorgio Sertorio, senza che nessuno dei due vi ottenesse alcun risultato eccezionale. Contemporaneamente a queste prove si svolgeva a Milano l'incontro tra Milano e Tokio; un incontro amichevole nel quale i Giapponesi Satoh e Kawachi prevalsero nettamente nei singolari sopra i nostri Bonzi e Gaslini, mentre questi ultimi, accoppiati coglievano l'unica loro vittoria nell'incontro di doppio.

I due classici tornei dei laghi, Stresa e Villa d'Este concludevano l'attività settembrina: a Stresa la presenza dei due francesi Du Plaix e Glasser non permise ad altri di andar più in là delle semifinali. Costoro vincevano le due prove di singolare ed il doppio uomini trovandosi poi di fronte anche nella finale del doppio misto; ma questo torneo che una volta vedeva presenti molti dei nostri migliori giocatori ha indubbiamente perso nelle sue ultime



LUIGI M. BACIGALUPO

Dopo un paio d'anni d'assenza dai campi di gioco questo giovane Ligure è ritornato di colpo alla ribalta del tennis italiano. Era già stato quasi dimenticato, nonostante fosse giunta anche in Italia la eco di qualche sua buona prova fornita in Germania. Ma il suo quarto d'ora di celebrità lo ebbe allorché, in un torneo dell'Andrea Doria, il club che per primo lo lanciò, batteva il Conte Balbi che allora era, anche in singolare, un giocatore ben pericoloso; poi ritornò in collegio, lasciò la racchetta e solamente quest'anno il giovane Rapalense ha partecipato a tornei di una certa importanza ottenendovi dei risultati più che brillanti.

Quest'estate vinse facilmente a Levanto, ad Alassio e si recava poi a Venezia conquistandovi la sua prima grande vittoria internazionale sul tedesco Kleinschrott e affermandosi con il suo gioco autoritario e brillante; recentemente ai Campionati italiani batteva Fe' d'Ostiani e si difendeva onorevolmente contro Sertorio. Giovanissimo, non ancora ventenne, Bacigalupo è, con Rado, una delle più serie promesse del tennis nazionale. Il suo drive è come una cannonata ed il suo gioco è tutto un attacco continuo, un martellare incessante su ogni lato del campo avversario. La giovane età gli porta alcuni difetti dei quali deve ancora correggersi: l'esuberanza, lo spreco di energie, un regime di vita non regolare per un atleta in allenamento; e lo vedi talvolta tra una partita e l'altra fumarsi tre o quattro sigarette con quel vantaggio per il... fiato che tutti possiamo immaginare. Ma c'è in lui la stoffa del grande giocatore: se la volontà lo sorreggerà andrà lontano assai...

edizioni parecchio del suo interesse.

A Villa d'Este, invece, il lotto dei presenti era più notevole: coi due francesi Glasser e Du Plaix v'erano i nostri Sertorio e Bonzi e mentre quest'ultimo si faceva battere da Glasser in semifinale, il torinese Emanuele Sertorio attualmente in forma brillante eliminava in semifinale, dopo una partita combattutissima il sempre tenace Du Plaix, perdendo poi con un punteggio onorevole contro Glasser in finale.

Questo giovane giocatore francese, che vinceva a Villa d'Este anche il doppio uomini con Salm, ha dimostrato una volta ancora le sue notevoli possibilità e tutta la sicurezza del suo gioco. Un'arma efficacissima è quella del suo servizio, tagliato e assai difficile da rispondere, mentre le sue *volées* sono spesso decisive: e si pensi che mentre in Italia un tale giocatore fa un figurone, in Francia Glasser non è considerato nulla di più di uno dei buoni giocatori di prima serie...

A Villa d'Este in campo femminile la Valerio dominava incontrastata: essa vinceva il doppio misto con il tedesco Kleinschrott, il doppio signore con la belga Sigart e particolarmente notevole era la sua vittoria nel singolare signore perché conquistata in soli due sets sulla campionessa belga Sigart che a sua volta aveva eliminato, tra la sorpresa generale, l'anziana Saterwhaite. La Valerio conquistava così definitivamente la bella Coppa in pallio da tanti anni in questa prova a Villa d'Este e sulla quale uno dei primi nomi incisi è nientemeno che quello di Suzanne Lenglen.

A proposito di questo torneo dobbiamo ancora ricordare le affermazioni dei comaschi signorina Tonolli e Taroni nelle gare pareggiate: favoriti entrambi da un handicap esagerato la Tonolli, giocatrice ormai consacrata, vinceva facilmente il singolare signore ed il misto, mentre Taroni infliggeva a Rosselli, giocatore tra i buoni di seconda categoria, il punteggio di 6-0, 6-1 nella finale del singolare uomini! Ecco un giovane che dopo le affermazioni ottenute con Jatta e Quintavalle si afferma di colpo, e che può già figurare bene tra i più noti della seconda categoria.

Dopo Rado e Bacigalupo, ecco che qualche altro nome nuovo compare: possiamo sperare che stia finalmente sorgendo la nuova generazione dei tennisti italiani?

SET



Alfredo Binda non è soltanto il corridore di fama che tutti conoscono: è anche uno scrittore rispettabile. Eccolo fotografato al suo tavolo di lavoro, mentre sta mettendo sulla carta « Le mie vittorie e le mie sconfitte ».

LIBRI PER GLI SPORTIVI

Lo Stato fascista è un energico ritorno allo Stato antico, come Stato-potenza, Stato sovrano e umanitario, al quale l'individuo è assolutamente soggetto. Si discosta dallo Stato antico per aver superato di gran lunga lo Stato-città, trasformandosi in grande Stato.

Lo Stato fascista è Stato religioso... Ma in che cosa consiste questa religiosità?... Ecco... Lo Stato fascista, crede in sé stesso, ha fede nella santità e moralità sua, è certo che l'individuo non può realizzare il suo destino etico, non può perfezionarsi e annobilirsi, se non nella comunità nazionale. Così l'augustinismo medievale, l'individualismo del secolo dei Lumi — i quali consideravano lo Stato come opera diabolica e come un male necessario — sono superati per sempre. Lo Stato è riconciliato con Dio, quale strumento da lui preordinato per l'elevazione e la salvezza dell'uomo; e da Dio riceve potenza e luce. L'epilogo della monarchia dantesca diventa il preludio della monarchia fascista.

Questo significa Stato religioso. Ma non questo soltanto. Per il Fascismo, lo Stato, come potenziamento della coscienza nazionale, non può ignorare quel che più conferisce ad approfondire e a rinsaldare questa coscienza. La questione — per evadere dalle generali

— si pone in questi termini: il popolo italiano ha o non ha una religione storica e nazionale? E se l'ha, può lo Stato considerare costata religione alla stessa misura di ogni altra? O non piuttosto deve riconoscerle un posto di assoluta preminenza sulle rimanenti religioni professate nel regno? La risposta non può essere dubbia. Una tale religione esiste, ed è la cattolica, apostolica, romana. Se lo Stato fascista è uno Stato religioso, la sua religiosità non può essere che quella stessa romano-cattolica.

Tutto ciò che non è né romano né cattolico, non reca impronta italiana.

«L'aeguitas del diritto romano — osserva Luigi Gedda in un suo recentissimo aureo volumetto, *Lo Sport* (I quaderni del cattolicesimo contemporaneo — Società Editrice Vita e Pensiero, Milano, 1931), è vivente nella disciplina che regge il mondo cattolico, poiché la Chiesa batte l'aurea via mediana e i fugge dagli estremismi, dalle deformazioni, dalle unilateralità. *Unicuique suum*. Nella contesa fra anima e corpo, la Chiesa ha ribadito nei secoli, con fermezza, questo concetto: a ciascuno il suo.

Nella triplice serie di valori, dell'a-

nima, dell'intelligenza e del corpo, la Chiesa ha la gestione diretta sui primi, l'alto controllo sui secondi e sui terzi; ma questo controllo è così materno che quando la società civile non volle o non poté badare alle intelligenze e ai corpi; essa si prodigò per corrispondere anche a queste necessità dell'uomo». Per esempio, il merito e l'orgoglio di avere ringiovanito il ceppo decadente della razza latina, facendo risorgere, col sistema feudale e le istituzioni cavalleresche, l'ideale militare e lo spirito guerriero dell'età di mezzo, competono unicamente alla Chiesa cattolica. Né va dimenticato l'apporto dato nel corso dei secoli dalla Chiesa cattolica alla causa nazionale italiana. Il papato oppose solide barriere — con l'opera di Gregorio VII, di Alessandro III e d'Innocenzo III, — alle travolgenti bramosie tedesche con Giulio II levò la prima volta il grido « fuori i barbari »; con la sua saggezza escluse dal seggio di Pietro, da Adriano VI in poi, ogni altro Pontefice che non fosse italiano. Sotto auspici cattolici sorse, infine, il nostro Risorgimento.

Qual'è il pensiero dei cattolici nei riguardi dello sport? Ci risponde subito Luigi Gedda nel volumetto dianzi citato: « Se l'esercizio fisico può, come infatti avviene, influire beneficamente sull'anima diminuendo i mali fisici che la conturbano, irrobustendo la volontà, ordinando con ritmo armonioso il mondo interno dell'uomo e mettendovi aria, grande aria, cioè sedute ampie, generosità, forza, esso acquista un pregio nuovo e singolare... E più oltre: « Il pensiero religioso non costituisce, per lo sport, in nessun modo, un *handicap*... ». Giusto... Idealmente, si deve ricondurre a un centro unitario ogni specie di cultura; la fatica industrie dei cervelli, la ginnastica dei corpi, sarebbero attività astratte o animalesche, se non fossero dominate dal concetto pedagogico che l'educazione intellettuale e l'educazione fisica sono anch'esse nient'altro che educazione dello spirito. Educiamo il nostro corpo, che è spirito anch'esso, non per divenire dei forti ed agili animali, ma dei forti ed agili uomini; forti al lavoro, in cui si concretano tutte le idealità della vita: agili e pronti al dovere, che richiede sempre sollecitudine e salute!... Lo sport bene inteso, è scuola di verità e di vita... Scriveva Contardo Ferrini:

« Datemi quel ragazzo che cresce adrente come l'edera alle vesti materne, privo d'individualità e d'iniziativa, pieno di codarde paure per diventare un più codardo libertino, datemi quel ragazzo ch'io lo conduca per le Alpi nostre. Impari a vincere in quegli ostacoli di natura le future difficoltà della vita, impari a gioire al sole nascente, contemplato da uno sperone di monte, al sole cadente che incendia i vasti ghiacciai, al chiarore di luna che scherza nella valle deserta. Colga il fiore che cresce al limite delle nevi perpetue ed esulti di tanto riso di cielo fra gli orrori dei monti. Quel ragazzo tornerà uomo... »

Oggi, per vincere nelle dure battaglie della vita, bisogna essere bene attrezzati: forti, volenterosi, tenaci, dotati di buoni muscoli, di ottima salute e di un saldo carattere. I deboli, gli ammalati di volontà, gli indecisi, sono destinati a soccombere.

Il problema della vita moderna — sia per gli individui che per i popoli — è un problema di energia. Bisogna che questa si conservi alacre e viva. Lo sport è il mezzo più pronto, più diretto, più sicuro per conservare ed aumentare l'energia indispensabile alla nuova vita.

E' necessario, per altro, che, nell'educazione sportiva, venga evitata quella forma di « campionismo » verso la quale lo spirito di emulazione spinge troppa parte della nostra gioventù. Ciò che deve preoccupare — scrive il Gedda — non è l'abilità del recordman, più o meno affinata, ma che lo sport sia salutarmente ed estesamente praticato dalla massa. Ai nostri tempi, si pratica l'idolatria dei campioni. Questo concetto, che inaugura una nuova categoria di uomini-sandwich, i quali porterebbero in giro, nei muscoli e nell'abilità dell'esibizione, la réclame dello sport, è infantile ed errato ».

E' necessario, inoltre, evitare « l'iperbole di alcuni valori sportivi, che conduce alla deformazione di questi, e all'anestesia nei confronti dei grandi valori morali... Con le cortine d'incenso ai record e con il tifo endemico, giungeremo a dover ripetere una frase di Euripide che, a proposito del famoso sport dell'antichità classica, di cui tutti sono entusiasti per sentito dire, scriveva: « V'è molta gente cattiva nell'Attica, ma i peggiori mascalzoni sono gli atleti ».

Occorre, dunque, riattribuire alle parole il loro esatto significato... Basta con gli appellativi grandiloquenti che

intronano il mondo come una pazza orchestra... Gli eroi, i prodigi, i celeberrimi, si contano oggi a migliaia. Per ogni cerchia cittadina ce n'è almeno venti, a scelta... Ognuno ci ha il suo... Si dice oggi: il mio eroe è quello, il mio eroe è quell'altro, come un tempo si diceva: sono nato nel giorno di San Silvestro, o in quello di San Girolamo...

Il profumo del « sensus Christi » svanisce... La storia non potrà ricordare se non pochi avvenimenti e pochi uomini. La storia, signora seria, metodica, parsimoniosa, con un guardaroba molto limitato di aggettivi...

* * *

Il volumetto del Gedda merita di essere largamente conosciuto. *Sport* è un libro che si acquisisce — ci si passi la parola — pagina per pagina, pacatamente.

Il Gedda non abbandona mai il piglio svelto, l'espressione cortese di chi vuol rendere efficace il discorso senza far notare la propria dote d'eloquenza... Al contrario egli trova sempre la nota giusta, esatta, come quella che conclude uno degli ultimi capitoli del libro:

« Lo Sport. Come esercizio e gara è più vicino ai giochi dei bambini che alla mentalità dell'uomo fatto. E' infantile lo sport, e primitivo. *Pedocrazia*, dice Papini, osservando che questo spirito dirige svariate manifestazioni della vita moderna. D'accordo... Ma, chi è il più grande nel regno dei cieli? « E Gesù, chiamato un bimbo, lo pose in mezzo a loro, e disse: — In verità vi dico: se non cambierete e non diventerete come fanciulli, non entrerete nel regno dei cieli. Chiunque pertanto si farà piccolo come questo bimbo, quello sarà il più grande nel regno dei cieli ».

* * *

Le mie vittorie e le mie sconfitte, di Alfredo Binda (Varese, Stabilimento Tipografico « Littorio » 1931, L. 6). - Sono le « memorie » dell'ex-campione del mondo. Pagine che testimoniano della volontà e della fede di uno dei nostri più popolari atleti... Il Binda ama la sua opera e vuol proseguirla indefessamente ancora. E noi siamo sicuri che il suo avvenire sarà degno del suo passato...

Il libro è preceduto da un'arguta prefazione di « Carlin ».

PIRRO ROST

SPORT NOSTRO

Che lo sport sia sempre stato palestra di disciplina e di coraggio, è arcinoto. Una nuova esemplare dimostrazione di ciò, s'è potuta leggere sul Bargello di alcune settimane fa in un articolo che trattava della nuova Prato, del volto attuale della ridente cittadina toscana.

« Ai tempi grigi, cioè il giorno, le mirabili società corali o le mirabili società ginnastiche di Prato erano quasi sole a testimoniare come in quella gente che pareva all'avanguardia nella marcia al disordine fossero innate in realtà le doti della disciplina fervida e unanime e lo spirito d'organizzazione. Doti che oggi costituiscono l'abito della gioventù entusiastica e bene inquadrata (Prato ha bellissime organizzazioni giovanili), che, quand'è riunita, mostra chiaro il volto della Prato di domani.

* * *

Fra giochi indigeni e giochi esotici, fra denominazioni sportive straniere e denominazioni sportive strambe, l'appassionato non ha mai finito d'imparare. Erano in molti, per esempio, coloro che conoscevano l'esistenza in Italia di una specie di nuovo sport atletico, che ha la sua ristretta ed esclusiva cerchia di cultori in quel di Teramo? Crediamo di no. Ad ogni modo, in che consista questo nuovo sport ce lo dice un inviato della Stampa.

« I discoboli di Castelli sono forse sconosciuti fuori del Teramano; ma io ho veduto raramente un altro sport indigeno così allegro e ricco di virtuosismi: i piatti che escono difettosi dai forni, sono conservati con cura, per i giorni di festa, ed allora dalla piazza che sovrasta le ripe strapiombanti, il getto dei piatti diviene un passatempo eccezionale. Questi esperti tiratori lasciano andare con un « han! » iracondo il loro piatto, che turbinando a bocca in giù, pianando senza fine, finché batte di taglio in un tronco, in una roccia. Otto, dieci in fila sulla terrazza i castellani lanciano i piatti, ed ognuno ne manda anche tre o quattro prima che il primo abbia toccato terra: sicché a momenti i piatti volano come rondini, con una bella mossa tonda ed armoniosa. E tutto questo lo fanno per loro divertimento, mica per imbrogliare i viaggiatori! ».

* * *

I marinai delle nostre navi da guerra sono sportivi al cento per cento. Su queste pagine abbiamo già avuto occasione di parlare dei brillanti risultati da essi conseguiti all'Estero. Riportiamo ora un brano d'un articolo pubblicato sulla Nazione, nel quale si parla di gare fra marinai.

« Riposo sulla nave, tranne che per i macchinisti intenti a una riparazione di caldaie, pace su mare azzurro, serenità blanda nel cielo.

Anche il vento che da quando abbiamo lasciato la Spezia ci perseguita, s'era nel pomeriggio quietato permettendo lo svolgimento delle regate e delle gare di nuoto fra i marinai del « Pacinotti » e dei sette sommergibili ancorati: un campione per ogni unità. Piccole gare in famiglia, che preludono alle altre che si preparano alla Spezia per la Festa del Mare, ma disputate ugualmente con accanimento da questi stupendi ragazzi ciascuno dei quali, a vederli uscire dall'acqua gocciolanti coi torsi e le membra color bronzo, avrebbe potuto esser preso a modello per una statua di Davide ».

LO SPORT

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE ILLUSTRATA



S. A. R. la Principessa di Piemonte
fra i dirigenti e le maestranze degli Stabilimenti
«Unica» di Torino

quel ragazzo che cresce ad-
me l'edera alle vesti materne,
individualità e d'iniziativa, pie-
darde paure per diventare un
ardo libertino, datemi quel ra-
'io lo conduca per le Alpi no-
pari a vincere in quegli ostaco-
ara le future difficoltà della vi-
ri a gioire al sole nascente, con-
da uno sperone di monte, al-
ente che incendia i vasti ghiac-
chiarore di luna che scherza nel-
deserta. Colga il fiore che cre-
mite delle nevi perpetue ed e-
canto riso di cielo fra gli orrori
ti. Quel ragazzo tornerà uo-

per vincere nelle dure batta-
a vita, bisogna essere bene at-
forti, voloaterosi, tenaci, do-
nomi muscoli, di ottima salute e
lido carattere. I deboli, gli am-
volontà, gli indecisi, sono de-
soccumbere.

blema della vita moderna —
gli individui che per i popoli —
blema di energia. Bisogna che
si conservi alacre e viva. Lo
il mezzo più pronto, più diret-
curo per conservare ed aumen-
nergia indispensabile alla nuova

ecessario, per altro, che, nell'e-
ne sportiva, venga evitata quel-
a di « campionismo » verso la
e spirito di emulazione spinge
parte della nostra gioventù. Ciò
e preoccupare — scrive il Ged-
non è l'abilità del recordman,
eno affinata, ma che lo sport sia
mente ed estesamente praticato
assa. Ai nostri tempi, si pratica
ia dei campioni. Questo con-
ne inaugura una nuova catego-
omini-sandwich, i quali por-
ro in giro, nei muscoli e nell'a-
ell'esibizione, la réclame dello
infantile ed errato ».

ecessario, inoltre, evitare « l'i-
di alcuni valori sportivi, che
a alla deformazione di questi, e
tesia nei confronti dei grandi va-
rali... Con le cortine d'incenso
d e con il tifo endemico, giun-
a dover ripetere una frase di
e che, a proposito del famoso
ell'antichità classica, di cui tut-
entusiasti per sentito dire, scri-
« V'è molta gente cattiva nel-
ma i peggiori mascalzoni sono
i ».

re, dunque, riattribuire alle pa-
loro esatto significato... Basta
appellativi grandiloquenti che

intronano il mondo come una pazza
orchestra... Gli eroi, i prodigi, i cele-
berrimi, si contano oggi a migliaia. Per
ogni cerchia cittadina ce n'è almeno
venti, a scelta... Ognuno ci ha il suo...
Si dice oggi: il mio eroe è quello, il
mio eroe è quell'altro, come un tempo
si diceva: sono nato nel giorno di San
Silvestro, o in quello di San Girola-
mo...

Il profumo del « sensus Christi »
svanisce... La storia non potrà ricorde-
re se non pochi avvenimenti e pochi uo-
mini. La storia, signora seria, metodica,
parsimoniosa, con un guardaroba mol-
to limitato di aggettivi...

Il volumetto del Gedda merita di es-
sere largamente conosciuto. *Sport* è un
libro che si acquisisce — ci si passi la
parola — pagina per pagina, pacata-
mente.

Il Gedda non abbandona mai il pig-
lio svelto, l'espressione cortese di chi
vuol rendere efficace il discorso senza
far notare la propria dote d'eloquen-
za... Al contrario egli trova sempre la
nota giusta, esatta, come quella che
conclude uno degli ultimi capitoli del
libro:

« Lo Sport. Come esercizio e gara è
più vicino ai giochi dei bambini che al-
la mentalità dell'uomo fatto. E' infan-
tile lo sport, e primitivo. *Pedocrazia*,
dice Papini, osservando che questo spi-
rito dirige svariate manifestazioni della
vita moderna. D'accordo... Ma, chi è
il più grande nel regno dei cieli? « E
Gesù, chiamato un bimbo, lo pose in
mezzo a loro, e disse: — In verità vi
dico: se non cambierete e non divente-
rete come fanciulli, non entrerete nel
regno dei cieli. Chiunque pertanto si
farà piccolo come questo bimbo, quello
sarà il più grande nel regno dei cieli ».

Le mie vittorie e le mie sconfitte, di
Alfredo Binda (Varese, Stabilimento
Tipografico « Littorio » 1931, L. 6). -
Sono le « memorie » dell'ex-campione
del mondo. Pagine che testimoniano
della volontà e della fede di uno dei
nostri più popolari atleti... Il Binda ama
la sua opera e vuol proseguirla in-
defessamente ancora. E noi siamo si-
curi che il suo avvenire sarà degno del
suo passato...

Il libro è preceduto da un'arguta pre-
fazione di « Carlin ».

PIRRO ROST

SPORT NOSTRO

*Che lo sport sia sempre stato palestra
di disciplina e di coraggio, è arcinoto. Una
nuova esemplare dimostrazione di ciò, s'è
potuta leggere sul Bargello di alcune set-
timane fa in un articolo che trattava della
nuova Prato, del volto attuale della ri-
dente cittadina toscana.*

« Ai tempi grigi, cioè il giorno, le
mirabili società corali o le mirabili socie-
tà ginnastiche di Prato erano quasi sole a
testimoniare come in quella gente che pa-
reva all'avanguardia nella marcia al disor-
dine fossero innate in realtà le doti della
disciplina fervida e unanime e lo spirito
d'organizzazione. Doti che oggi costituisco-
no l'abito della gioventù entusiastica e be-
ne inquadrata (Prato ha bellissime organizza-
zioni giovanili), che, quand'è riunita,
mostra chiaro il volto della Prato di do-
mani.

*Fra giochi indigeni e giochi esotici, fra
denominazioni sportive straniere e denomi-
nazioni sportive strambe, l'appassionato
non ha mai finito d'imparare. Erano in
molti, per esempio, coloro che conoscevano
l'esistenza in Italia di una specie di nuovo
sport atletico, che ha la sua ristretta ed
esclusiva cerchia di cultori in quel di Te-
ramo? Crediamo di no. Ad ogni modo, in
che consista questo nuovo sport ce lo dice
un inviato della Stampa.*

« I discoboli di Castelli sono forse scon-
sciuti fuori del Teramano; ma io ho veduto
raramente un altro sport indigeno così
allegro e ricco di virtuosismi: i piatti che
escono difettosi dai forni, sono conservati
con cura, per i giorni di festa, ed allora
dalla piazza che sovrasta le ripe strapiom-
banti, il getto dei piatti diviene un passa-
tempo eccezionale. Questi esperti tiratori
lasciano andare con un « han! » iracundo il
loro piatto, che turbinando a bocca in giù,
pianando senza fine, finché batte di taglio
in un tronco, in una roccia. Otto, dieci in
fina sulla terrazza i castellani lanciano i
piatti, ed ognuno ne manda anche tre o
quattro prima che il primo abbia toccato
terra: sicché a momenti i piatti volano co-
me rondini, con una bella mossa tonda ed
armoniosa. E tutto questo lo fanno per lo-
ro divertimento, mica per imbrogliare i
viaggiatori! ».

*I marinai delle nostre navi da guerra so-
no sportivi al cento per cento. Su queste
pagine abbiamo già avuto occasione di par-
lare dei brillanti risultati da essi conse-
gnati all'Estero. Riportiamo ora un brano
d'un articolo pubblicato sulla Nazione, nel
quale si parla di gare fra marinai.*

« Riposo sulla nave, tranne che per i
macchinisti intenti a una riparazione di
caldaie, pace su mare azzurrissimo, serenità
blanda nel cielo.

Anche il vento che da quando abbiamo
lasciato la Spezia ci perseguita, s'era nel
pomeriggio quietato permettendo lo svolgi-
mento delle regate e delle gare di nuoto fra
i marinai del « Pacinotti » e dei sette som-
mergibili ancorati: un campione per ogni
unità. Piccole gare in famiglia, che prelu-
dono alle altre che si preparano alla Spezia
per la Festa del Mare, ma disputate ugual-
mente con accanimento da questi stupendi
ragazzi ciascuno dei quali, a vederli uscir
dall'acqua gocciolanti coi torci e le membra
color bronzo, avrebbe potuto esser preso
a modello per una statua di Davide ».

recattore capo
ARTI GRAFICHE MILANESI - Corso S.Gottardo, 16

LO SPORT

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE

ILLUSTRATA



S. A. R. la Principessa di Piemonte
fra i dirigenti e le maestranze degli Stabilimenti
«Unica» di Torino

OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

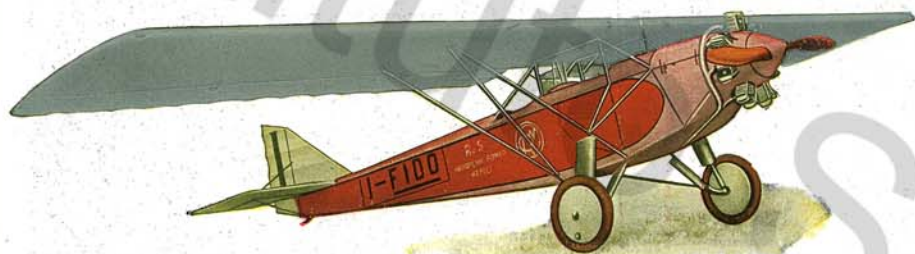
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

CAPITALE SOCIALE 20.000.000 DI LIRE
(INTERAMENTE VERSATO)

AEROPLANI ROMEO

Ufficio Commerciale

Via Veneto, 89 - ROMA



Monoplano da turismo Romeo 5 (RO. 5) biposto - tipo aperto

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Monoplano ad ali ripiegabili	Carico per mq.	35 kg.
Carrello oleo-elastico	Carico per cavallo	8 »
Biposto con doppio comando disinnestabile	Velocità massima	Km./o 175-180
Motore raffreddato ad aria, a stella, oppure con cilindri in linea	Velocità minima	» 60-65
85 HP.	Velocità di crociera	» 150-155
Superficie portante	Partenza in 7"	70 m.
19 mq.	Atterramento	100 »
Peso a vuoto	Raggio d'azione (ore 6.30)	1000 km.
400 kg.	Plafond pratico	5000 m.
Carico utile: equipaggio	Coefficiente di sicurezza	7
160 Kg.		
benzina e olio (50.) 95 » 280 »		
bagagli 25 »		
Peso totale 680 »		

DIMENSIONI GENERALI

	ALI APERTE	ALI RIPIEGATE
Larghezza . .	11,220 m.	3,000 m.
Lunghezza . .	7,050 »	7,750 »
Altezza	2,090 »	2,090 »

LO SPORT FASCISTA

ABBONAMENTI ANNUI
Italia L. 50
Sostenitore » 200

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

FONDATA DA

LANDO FERRETTI

Direzione - Redazione - Amministrazione
MILANO - VIA S. ANTONIO 3
Telefoni: 82-045, 82-450

EDITORE L'ENTE AUTONOMO STAMPA

Gioventù fascista e sportiva

C'è qualche cosa di più importante da commentare che una partita di Campionato o l'ultimo combattimento di boxe — entrambi con professionali dello sport in veste di attori. La folla, all'ingiro, sta a guardare, diventa rossa per l'ira o smorta per l'emozione che le dà il giuoco, ma si ferma alla superficie, paga di riconoscersi nel vincitore se è dalla sua parte o di vilipendere l'arbitro, chiamandolo camorrista, se di fronte ai fatti ha dovuto sanzionare la sconfitta del favorito. Il popolo è sempre stato per queste forme, ed è ozioso rilevare che per ventidue giovanotti che rincorrono con la lingua fuori un pallone pieno d'aria dieci ventimila persone fanno dell'educazione fisica stando sedute sulle panche, magari con un soffice cuscino sotto il didietro. C'è piuttosto da cercare d'intravedere, e osservare con certo acume, come la gioventù odierna intenda lo sport, e questo non per un dilettevole desiderio di ricerca, fine a se stesso, ma per motivi più alti e comprensibili. Uno dei quali discende dritto dritto da quanto tante volte fu stampato su questi fogli: che la nostra stampa è rimasta tremendamente terra a terra, e alla magnifica rifioritura dei valori impersonati dalla gioventù ha dato soltanto l'apporto antieducativo, gonfio com'è di retorica e d'impariticcio, d'un giornali-

simo plebeo che si riassume nell'esaltazione a getto continuo di questo o quell'idolo, solleticando in ciò i gusti meno nobili della folla. Perché non affrontare a viso aperto certe discussioni, dagli incontentabili e dai delusi alimentate per vie sotterranee, dando prova di desiderio di chiarezza e, quel che non conta meno, di volontà di portare con lo slancio e sia pure con la critica un contributo all'opera comune d'instaurare negli animi dei giovani il nuovo modo di pensare e di agire? Questi mormoratori, tanto per rompere noi la sciocca congiura del silenzio, vanno dicendo nell'orecchio anche di chi non vuol sentirli che lo sport in Italia è tremendamente in ribasso, che le Federazioni devono essere mal dirette se il numero dei «tesserati» di parecchie di esse è diminuito; donde allentamento nell'opera dei privati e delle società, e conseguente rarefarsi di iniziative, quindi di riunioni spettacolari, di affollamenti e rivelazioni di campioni, di records battuti. Aggiungono: i giovani vengono fuorviati dallo sport dalle parallele istituzioni del Regime; le società ginnastiche sono depauperate dai Balilla; gli Avanguardisti e i Premilitari tolgono all'esercito degli sportivi militanti il cinquanta per cento di quelli che dovrebbero essere i praticanti, cioè la sua potenza.

I discorsi sono catastrofici, ma per fortuna



Uno dei campioni d'eccezione prodotti dall'ultima generazione di sportivi, è l'atleta Ettore Tavemari.

si tratta soltanto di discorsi. Noi crediamo d'individuare, fra le parecchie che si dicono, quella per cui a questi raccoglitori di voci l'organizzazione sportiva in Italia appare in decadenza. C'è da scommettere la testa che costoro sono dei quarantenni, vissuti come attori o come spettatori dello sport d'anteguerra, del quale sono rimasti entusiasti. Sfido, era l'unico richiamo che parlasse alla loro sete di avventura, che

li facesse — giovani — evadere dalla mediocrità dei tempi. Non partecipavano alla vita della Nazione; anzi era di moda, in politica, tingersi un poco di sovversivismo. Tempi felici per quietisti — il cui esponente massimo si chiamava Giovanni Giolitti. A quell'epoca lo sport era principalmente considerato un modo di svago, e solo di tanto in tanto, in rare occasioni, la sua pratica veniva temporaneamente avvicina-



Sfilano davanti al Duce, provenienti in bicicletta da tutte le regioni d'Italia, i reparti celeri di Giovani Fascisti chiamati a Roma per l'annuale della loro creazione.

ta alle origini educative in senso nazionale. Il fenomeno si approfondì nei primi anni che seguirono alla guerra. Ci volle, nuovamente, l'immensa stupidità dei socialisti per disdegnare e combattere lo sport. Fortunatamente il Fascismo avvertì la forza di questo movimento, lo attrasse a sé, dandogli uno stato civile e indirizzandolo nel modo noto. Avvenne allora questo: che non riempiendo più, lo sport, tutto l'orizzonte, chiamiamolo ricreativo o educativo, della gioventù, ma dovutosi adeguare al programma fascista che cerca e crea le armonie al disopra delle disparità e delle antitesi, agli osservatori superficiali esso appare rimpicciolito, decaduto, rovinato addirittura — pei catastrofici di mestiere! Ma non si sono accorti, o vogliono non vederne l'importanza e gli effetti, delle istituzioni che parallelamente alle pratiche esclusivamente agonistiche dello sport si preoccupano dell'educazione fisica e morale dei giovani i quali vi accorrono volontariamente a decine di migliaia. Sanno anche i sassi quanto di bene faccia a queste reclute dell'avvenire la permanenza nel-

le file dei Balilla, eppoi negli Avanguardisti — fino a contarsi nelle schiere di Giovani Fascisti che tanta fiducia hanno riscosso dal Duce. Giovani, e cioè ansiosi dell'avvenire nel cui grembo è l'evento che crea la storia; fascisti, e cioè inquadrati, disciplinati, dissimili dagli altri che non combattono, già pronti ad assumersi le responsabilità, disposti all'obbedienza e consapevoli di un preciso dovere da compiere: essi sono la «potenza», e non ci vengano a soffiare nelle orecchie che oggi si fa troppa politica nello sport, quando è vero, al contrario, che quella reca allo sport i benefici di una spiritualità continuamente temperantesi, della quale si avverte il bisogno nell'ambiente sportivo, per sua stessa natura e per l'evoluzione professionistica di taluni sport, forse troppo dedito al materialismo. Nessuno potrà additarci come tiepidi ammiratori dello sport o addirittura negativi di esso; solo che non ci fa velo alcuno dei «tifi» tanto diffusi anche in alto, e appunto perchè fascisti riconosciamo che le fortune d'Italia non consistono unicamente nei posti ottenibili dai nostri cam-

pioni nella scala sempre in movimento dei records internazionali, e appunto perchè sportivo non sottoscriviamo col *Bargello* dell'altra settimana che si debba «portare l'Olimpiade come funzione complessa e come punto d'arrivo in mezzo al popolo ed a farne un problema di carattere nazionale».

Nel processo di formazione di quell'Italia nuova che non dev'essere soltanto una figurazione retorica, s'ha da tenere nel giusto pregio tanto l'educazione fisica che la spirituale — questa direttamente derivante dalla tradizione eroico-guerriera che il Fascismo fa rinascere sulle ceneri di quell'altra che impersonava il modo di vivere dell'epoca scorsa: quietistico, pago della propria pochezza, contemplativo all'eccesso, sfiducioso nelle forze creative. Anche nello sport il tradizionalismo di questo genere non è che segno di indebolimento e di degenerazione, cosicchè dobbiamo combattere le velleità a un ritorno a tale tradizione; se lo sport in Italia fosse continuato a essere inteso come nell'epoca prefascista forse avremmo avuto — ma io sono di quelli

chè non vi credono affatto — qualche recordista europeo di più; ma adesso lo sportivo militante non è un automa bensì un cittadino ragionante, conscio della forza rappresentata dal numero di cui egli fa parte; ma adesso lo sportivo riceve una educazione completa, in cui lo spirito non è il meno curato; adesso, contro i celebri, ma rari, campioni di una volta vantiamo schiere di giovani che saltano i sei metri in lungo e l'uno e settanta in alto, che adorano la vita sotto la tenda, che non s'intimidiscono davanti a chicchessia, che in roccia «fanno» il 4° grado e popolano di atleti sani, robusti, giocondi e, soprattutto, decisi, le coorti che in camicia nera guardano a Roma. Il senso della vita eroica ha fatto presa sui giovani, ma perchè lo capissero bisognava che le loro orecchie fossero allenate non unicamente a udire i comandi tecnici dell'istruttore sportivo. Ci voleva il linguaggio del Fascismo. E Mussolini fa bene a tenere i giovani — cioè l'Italia, ad alta temperatura perchè sa che nel mondo moderno non c'è tregua o pietà per chi si lascia sorprendere.

VITTORIO VARALE



Giovani fascisti a cavallo.



La nuova sede del Ministero dell'Aeronautica nel giorno dell'inaugurazione.

L'elica ha vinto l'aquila

Come tutte le grandi realizzazioni fasciste, il nuovo Palazzo del Ministero dell'Aeronautica inaugurato il 28 ottobre solennemente da Benito Mussolini è il risultato di una battaglia vittoriosa contro il passatismo.

Quando, il 2 agosto 1929, il Governo decise di iniziare i lavori, riddavano infinite proposte e molti progetti architettonici. Ne imperava uno, sorretto da un contratto firmato, tanto più da scartare che era partorito dalla vecchia concezione dei palazzi ministeriali d'anteguerra, quasi tutti simili a babiloniche fortezze e mostre campionarie di marmi pietre bronzi accumulati per bombardare vecchie città turrite e pronte a colpire lo stomaco dell'impiegato, la borsa del contribuente e la pratica da espletare.

Offeso ma non debellato, il Passatismo artistico

si ritirò nelle sue cave e nelle sue necropoli per preparare un'offensiva formidabile. Questa scattò. Prima con violenza; si avventarono contro le prime armature e le prime fondamenta pesanti stormi di aquilacce romane, ognuna con almeno tre metri di apertura alare. Poi felinamente si insinuò, attraverso una foresta di festoni, capitelli fogliuti, putti e cariatidi, il solenne e monumentale bestiame decorativo di origine greco-romana e medioevale.

Come per la costruzione del Palazzo di Giustizia, si procedeva archeologicamente. Leoni di tutte le età con schiene irritate e criniere prolisse erano pronti a trascinar giù balaustre colossali per ingoiare graziosamente nelle feroci fauci l'incauto visitatore. Tigri di marmo nero con denti d'avorio torcevano biecamente gli occhi e minacciavano di lanciarsi in cielo per se-



Alla presenza del Duce, il Ministro Balbo pronuncia il discorso inaugurale.

minarvi la strage a tutta gloria dell'aviazione. Le Veneri, trascurate dagli aviatori ma riccamente mantenute dall'architettura, ingrassavano in ogni curva aspettando il bottino della vittoria passatista.

Questa sembrava garantita dalla potenza muscolare di due colossi ignudi che avevano giurato di conquistare la più alta terrazza dell'edificio. Tenendo sotto il braccio sinistro lo stemma sabauda e brandendo colla mano destra una clava, essi avrebbero abbattuto gli aeroplani della maledetta modernità.

Fortuna volle che, bene interpretando il pensiero veloce e lungimirante di Benito Mussolini, Balbo confidò progetto e lavori all'Ufficio Tecnico del Demanio aeronautico. Ciò gli permise di vincere una grande battaglia artistica. Fugati i leoni le tigri i cavalli alati le veneri le minerve le cariatidi e i putti, si poté procedere allo squartamento di tutte le aquile catturate. Una sola sopravvive, agonizzando, poichè infilzata in velocità dell'elica del « S. 55 », le cui ali di cemento armato ampiamente proteggono e ornano la fronte dell'edificio.

Questa è moderna pur rimanendo rispettosa della tradizione. Antitradizionalmente invece l'interno, nella distribuzione e nella velocizzazione dei suoi piani comunicanti, appare nettamente marcato dal genio di

Antonio Sant'Elia, architetto comasco che morì colpito in fronte a Monfalcone dopo aver insegnato a tutto il mondo la nuova architettura italiana. Nel suo celebre manifesto dell'architettura futurista, lanciato l'11 luglio 1914, a Milano, tradotto e pubblicato dai giornali di Parigi Berlino Londra Nuova York, egli scriveva questi principi che costituirono poi la norma della grande rivoluzione architettonica del dopoguerra:

« L'architettura futurista è l'architettura del calcolo, dell'audacia temeraria e della semplicità, l'architettura del cemento armato del ferro del vetro del cartone della fibra tessile e di tutti quei surrogati del legno, della pietra e del mattone che permettono di ottenere il massimo della elasticità e della leggerezza ».

« Come gli antichi trassero l'ispirazione dell'arte dagli elementi della natura, noi, materialmente e spiritualmente artificiali, dobbiamo trovare quell'ispirazione negli elementi del nuovissimo mondo meccanico che abbiamo creato, di cui l'architettura deve essere la più bella espressione, la sintesi più completa, l'integrazione più efficace.

« Per architettura si deve intendere lo sforzo di armonizzare, con libertà e con grande audacia, l'am-



Le teorie passatiste debellate nell'originale e magnifico interno della sede del Ministero dell'Aeronautica. I muri separatorii sono sostituiti da tramezze razionali, permettendo un'igiene perfetta di aerazione e un controllo costante.

biente con l'uomo, cioè rendere il mondo delle cose una proiezione diretta del mondo dello spirito ».

Nel visitare minuziosamente il nuovo Palazzo del Ministero dell'Aeronautica, che in tutti i punti del suo interno è una proiezione dello spirito aviatorio, ho notato:

1.° Una splendida atmosfera panoramica aerea e alata ottenuta mediante grandi finestroni che invitano l'ampia policroma e respirante campagna romana ad entrare con la sua ondulazione di monti le sue risse di cirri cumuli cipressi e i suoi altissimi aeroplani. E' un'atmosfera veramente favorevole a quella parte di lavoro sedentario che sequestra in terra uomini i cui polmoni si nutrono di azzurro violento.

2.° Un'igiene perfetta di aerazione fulminea e di massima luce bene distribuita.

3.° Una cristallina sincerità di lavoro che esclude la menzogna l'ozio e i controlli di sorpresa con carattere poliziesco.

4.° Una velocità silenziosa di comunicazioni, orizzontale e perpendicolare, mediante una rete complicatissima e perfezionata di posta pneumatica ascensori e mediante il telefono personale d'ogni impiegato senza campanello e con chiamata luminosa.

5.° La quasi totale abolizione dell'intermedia-

rio umano (uscieri, piantoni, portaordini, ecc.) che esclude il pettegolezzo e la maldicenza sistematica dei grandi uffici.

6.° Una economica unificazione alimentare raggiunta con una unica mensa, la vivanda uguale per tutti i gradi, le tavole di riscaldamento e la necessità di mangiare in piedi senza bisogno di inservienti.

7.° Un'importantissima liberazione spirituale quotidiana dell'impiegato mediante l'orario continuato che concederà nella stessa giornata ad ogni aviatore, dopo aver scritto per un certo numero di ore, il piacere di pensare scrivere leggere sognare o volare.

Il passatismo più o meno archeologico classico classicheggiante o ibrido, che meditava un mastodontico lugubre ricciuto bitorzoluto edificio, è stato dunque sconfitto e schiacciato. Tenterà però di vendicarsi con l'arna dei deboli e degli sconfitti: la calunnia. La solita calunnia che spera di attribuire agli architetti stranieri — germanici, olandesi o francesi, ecc. — il rinnovamento dell'architettura esterna interna mondiale.

Saranno però tutti costretti ad accettare questa verità lampante: il nuovo Palazzo del Ministero dell'Aeronautica è nel suo interno la splendida realizzazione geometrica e lirica dell'Aviazione Italiana; che ha percorso quelle delle altre Nazioni nel crearsi una sede perfettamente aviatoria.

F. T. MARINETTI



L'elicottero del marchese Pescara.

L'ELICOTTERO PESCARA

Il problema di costruire un elicottero di tipo capace di risultati pratici, è uno di quelli che ha interessato per molti anni scienziati e tecnici e che indubbiamente, ha attratto ed ha generato sforzi originali di inventori più di ogni altro quesito riflettente l'aeronautica. Si può dire che il primo elicottero risalga ad epoca remota e fu usato come giocattolo: tutti i tentativi fatti sino ai nostri giorni per sviluppare praticamente il concetto teorico di simile macchina, ai quali si sono dedicati eminenti scienziati ed illustri inventori del mondo intero, sommano a centinaia. Il lentissimo progresso realizzato per avvicinarsi alla soluzione integrale del problema dà la misura delle immense difficoltà che esso presenta.

Si deve considerare « vero elicottero »

la macchina capace di sollevarsi su se stessa perpendicolarmente dal terreno, di mantenersi definitivamente ad una determinata quota, di discendere verticalmente per se stessa, e di effettuare una discesa sicura anche nel caso di qualche panna di motore.

A tutto ciò deve aggiungersi la condizione fondamentale a cui deve soddisfare l'elicottero e cioè quella di potersi muovere in senso orizzontale in qualunque direzione, a conveniente velocità, conservando quello stato di stabilità nelle varie condizioni di volo senza compromettere l'equilibrio.

La fase sperimentale di ogni tipo di elicottero costruito è stata terribilmente laboriosa per la constatata necessità di dover creare dei congegni e dispositivi speciali non potendo contare sui

tunnel aerodinamici: specialmente ciò che riguarda il raffreddamento dei motori non investiti da fortissima corrente ha richiesto soluzioni efficaci.

Comunque vari tipi di elicotteri sono stati portati al vaglio delle prove ufficiali: quello ideato oltre 50 anni or sono da Enrico Forlanini, e quelli costruiti da De Bothezal, da Luigi Breguet, dalla ditta Curtiss, dal nostro ingegnere d'Ascanio, dal francese Ochmichen e dall'italo-argentino ingegnere marchese Raul Pateras Pescara. Quest'ultimo ha portato sin dal 1920 un contributo fondamentale agli effetti della soluzione del problema del volo integrale: dopo anni di studio severo, costruì la sua prima macchina il P. 2 R. nel 1921 azionata da un motore Le Rhône da 160 HP.

Successivamente ne costruì una seconda, risultata dal perfezionamento della prima dopo i primi voli sperimentali,



L'ex Re di Spagna s'intrattiene coll'inventore Pescara.

e chiamata P. N. 3 su cui aveva piazzato l'Hispano-Suize da 180 HP. Con tale tipo del peso totale di 1000 Kg. il marchese Pescara nel 1924 batteva il record del mondo di distanza percorrendo 136 metri.

La macchina era costruita da una semifusoliera montata su un solido carrello a quattro ruote con ammortizzatori, e portante il motore che azionava un albero verticale frenato e montato su cuscinetti a sfere, portante due enormi specie di eliche sovrapposte e rotanti in senso inverso. Tali specie di eliche nella discesa potevano girare anche senza motore, il che dava la sicurezza di toccare terra senza precipitare.

Tali eliche non erano delle vere e proprie eliche sostenatrici, ma dei piani alari rotanti: con ciò si riusciva ad utilizzare per l'elicottero le proprietà dell'ala di un aeroplano: il rendimento era determinato dalla spinta verticale il

che segna veramente un grande passo che ha permesso ad altri inventori di conseguire altri ragguardevoli risultati.

Il 22 gennaio 1921 i giornali parigini annunziarono a grandi lettere: *On pourra descendre du ciel comme dans un fauteuil.*

Si trattava dell'elicottero ideato dall'Ing. Pateras Pescara.

— Il punto capitale del problema, spiegò l'inventore a chi si portò ad intervistarlo, consiste nel poter effettuare la discesa dell'apparecchio col motore fermo. La riduzione di velocità di discesa, come pure l'arresto della velocità medesima, si ottiene col produrre al momento opportuno un acceleramento negativo, utilizzando la forza viva delle eliche, in autorotazione, in modo da produrre vicino al suolo una spinta superiore al peso dell'apparecchio. — Tale punto capitale del problema era stato da lui risolto.

I primi esperimenti, in presenza di

una commissione di tecnici francesi, composta dal comandante Dumanois e dai capitani Huguet e Letourneur, ebbero un esito assai felice. Questi esperimenti furono fatti in Spagna, ove l'Ing. Pateras Pescara aveva le sue officine ed interessarono vivamente il mondo dei tecnici e dei costruttori ufficiali.

Per parecchi anni gli esperimenti furono continuati saltuariamente, finché ultimamente, con la scorta preziosa dell'esperienza effettuata, e dopo le modifiche ed i perfezionamenti apportati ad un nuovo modello costruito, nuovi esperimenti hanno avuto luogo a Barcellona: l'elicottero, pilotato da un tenente di vascello della Marina Spagnola si è innalzato di parecchi metri, ha fatto alcuni giri sull'aerodromo, e, pian piano, è ridisceso perpendicolarmente al suolo.

Forse occorreranno altri perfezionamenti prima che l'apparecchio possa es-

sero considerato in piena efficienza, ossia pronto ad essere utilizzato nel campo pratico, e poichè la realizzazione è basata su criteri scientifici indiscussi, e poichè le ultime prove sono state veramente confortanti, è da prevedere non lontano il giorno in cui la sicurezza di manovra, la possibilità di trasportare un carico utile, risollevarsi e scendere verticalmente e muoversi a piacimento in senso orizzontale in ogni direzione, potranno essere conquistate nel modo più pieno.

L'ingegnere Pateras Pescara è pure inventore di un apparecchio autocompressore nel quale l'energia calorifica dei combustibili, particolarmente degli olii pesanti, è trasformata in fluido compresso direttamente in un solo apparecchio, senza passare attraverso la biella che funziona da intermediaria.

Questa invenzione, già brevettata in tutto il mondo, ha grande valore per-

chè potrà essere utilizzata in moltissime applicazioni sia in campo aeronautico che in quello automobilistico.

Sappiamo che si sta costituendo una grande società con sede a Londra e a Parigi, per lo sfruttamento di questo autocompressore.

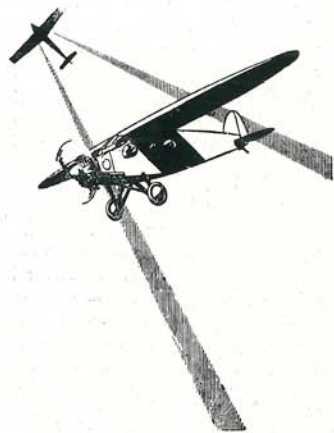
Però l'attività dell'Ing. Pateras Pescara non si arresta solamente alle due invenzioni disritte: egli aveva fondato in Barcellona uno stabilimento industriale modello, fornito del macchinario più moderno, allo scopo di creare in Spagna una grande industria automobilistica con un tipo di vettura ideato da lui, al quale ha dato il nome di « Macinal Pescara », e che ha fatto ottima prova in tutte le gare alle quali ha preso parte in Spagna, in Francia, in Inghilterra, in Germania, in Cecoslovacchia e ultimamente, tutti ricorderanno, sul Cenisio.

Alfonso XIII, sino agli ultimi mo-

menti del suo regno, si era interessato personalmente della sorte di questa nuova industria: la nostra fotografia lo mostra appunto mentre egli assieme al Marchese Raoul Pateras Pescara, esamina una delle macchine che avevano preso parte alla gara di Bilbao. Certamente con l'appoggio sovrano la fabbrica dei « Macinal Pescara » avrebbe avuto un grande sviluppo, e tanto più in seguito alla sua fusione con la « Fiat », fusione che avvenne l'anno passato. Ma i rivolgimenti politici recenti hanno frustrato le migliori speranze, e la fabbrica si è dovuta chiudere.

Sappiamo da ottima fonte che ora l'Ing. Pateras Pescara ha allo studio, altre sue invenzioni; sarebbe perciò da augurarsi che a lui, figlio di italiano, venga concessa dall'Italia Fascista quella collaborazione che gli è mancata altrove.

L. CONTINI



Il discobolo di Mirone...

I DISCOBOLI DI STRAPAESE



... e quello paesano.

Il discobolo, che Mirone ci lasciò scolpito nella notissima statua che adorna il Museo del Vaticano ci è apparso in carne ed ossa, purtroppo in nuova foggia, vestito di camicia e di solino, assistendo a Zocca di Modena ad una gara di antico gioco: il lancio della ruzzola.

Gioco, cotesto, che pure avendo al suo attivo una secolare esistenza, non ha i titoli classici che competono al lancio del disco: sarebbe, per chi volesse venire al paragone, come porre l'accademia antica a contatto col pieno strapaese. L'uno e l'altro però si avvicinano in quello che è lo sforzo fisico del lanciatore; entrambi sono legati ad una azione rapidissima che esige pienezza di mezzi atletici; sia il primo che il secondo si confondono nel risultato di una linea estetica eminentemente plastica, squisitamente elegante.

Dirò di più. Non sappiamo, con esattezza, in quale modo si praticasse dai palestriti greci il lancio del disco, ma se esso è quale lo vanno esplicando i lanciatori odierini, francamente la vince per bellezza il lanciatore della ruzzola.

Niente giri su se stesso, niente piroettare, ma azione raccolta di tutto il corpo, di cui ogni parte è chiamata al lavoro, protesa ad aiutare il braccio che effettua il lancio. Vi sono lanciatori di ruzzola che nell'attimo decisivo sembrano formati di un solo enorme braccio elevantesi al cielo, smodatamente quasi, tanto quel braccio si protende, tanto il corpo è raccolto, pure essendo in piena torsione.

Che cosa è la ruzzola?

La ruzzola di legno, che pel passato era invece una vera ed appetitosa forma di formaggio pesante da due a cinque chili, è bagaglio si può dire nazionale, perchè la si osserva in più parti del Paese, e in piano e sul monte, ma a Zocca è più tipicamente praticata ed è più aderente a quel colore paesano che rende ogni manifestazione più suggestiva.

Un tempo i lanciatori passavano di villa in villa in occasione di sagre, e chi aveva in animo di giocare comprava sul mercato la forma adatta e l'appendeva anonimamente ad un ramo di castagno. E-

ra la tacita sfida buttata ai lanciatori in genere, segnatamente a quelli del paese, i quali staccando la forma che se ne stava penzoloni dimostravano con tale atto di accettare la sfida stessa. Gli anonimi sfidanti, solo allora si facevano palesi, e così aveva inizio il lancio per terreni asprissimi a traverso campi, fossi, dirupi, al fine di rendere vieppiù ardua la gara, per meglio mettere in luce la valentia dei giuocatori. Il terreno della gara è detto « treppio ».

Giornate intere erano spese nella lotta, fra corona di popolani, fra il vociare di venditori ambulanti, e fra i sapidi odori dei frabricanti di *burlenghi*, sottile cialdica di fior di farina condita con lardo ed aromi.

Il fondo del folklore festaiolo è sempre commisto di prove dovute a generoso ardire, a prestanza, e di manifestazioni tangibili di pubblica gastronomia. Si osservino i *maggi*, altra tipica produzione economica drammatica della montagna modenese, e con essi si vedrà camminare di buon accordo la



... tirando nel contempo celermente a sé la fettuccia che a mezzo del cappio gli resta trattenuta al polso. (foto Cav. O. Gandolfi).

dispensiera del toscano vino aspretto ed ingannatore.

Per tornare alla ruzzola, diremo che le è compagna inseparabile la « corda del lancio ». Consiste questa in una speciale cordicella o fettuccia che viene avvolta in più giri e strettamente attorno alla ruzzola, per finire in una specie di cappio entro il quale il lanciatore pone la mano all'altezza del polso, lasciando completamente liberi il palmo e le dita della mano che vanno ad agguantare strettamente l'orlo della ruzzola. In questo punto, attaccato alla cordicella, vi è un rocchetto di legno che aiuta il lanciatore nella stretta.

Posto il corpo nella più indicata posizione, presa la mira, — perchè non è sufficiente il solo buttare più lontana che sia possibile la ruzzola, ma occorre lanciaarla in modo che la stessa riesca ad evitare gli ostacoli che si incontrano sul terreno, ed i provetti giocatori sono maestri nel dare quel garbo od inclinazione che sono richiesti, e che essi chiamano *l'effetto*, — il lanciatore imprime al braccio un

ripetuto movimento che potremo chiamare di spinta ed effettua il lancio tirando nel contempo celermente a sé la fettuccia, che a mezzo del cappio gli resta trattenuta al polso.

Assistiamo, in questo attimo, ad un susseguirsi rapidissimo di plastici profili culminanti in quell'allungarsi del braccio lanciatore, che quasi pare l'asta elevantesi di una minuscola catapultata.

Sono necessari ripetuti lanci per percorrere il terreno della gara: lanci che si effettuano partendo di volta in volta dal luogo ove la ruzzola si è fermata. L'abilità quindi diventa destrezza, colpo d'occhio, sensibilità di polso, per far sì che la ruzzola si fermi lontana, ma in luogo propizio al successivo lancio.

Vince chi con la propria ruzzola raggiunge il traguardo con un numero minore di tiri, e, a parità, chi lo sorpassa maggiormente.

Il terreno della gara è percorso nei due sensi. Il gioco si effettua individualmente od a coppie che si alternano sul treppio.

Come si vede, pochissime modalità disciplinano il gioco della ruzzola che tutto si basa sulla personale abilità, sulla destrezza del lanciatore, il quale, è indubbio, sarà maggiormente destro se ha il corredo di buoni muscoli, quando però li tenga allenati a mezzo di un razionato esercizio.

La pallida descrizione del gioco, se ne spiega la natura, è nondimeno insufficiente a dirci, anzi a farci provare, quel senso di interessamento vivo, non estranea l'emozione, sportiva, se si vuole, che indubbiamente prende e giocatori e pubblico che assiste. Chi però, oltre alle finalità sportive in sé, ama vedere la bellezza della miracolosa macchina che si congegnano nel corpo umano; chi la vuole vedere in un momento in cui essa funziona artisticamente — pare quasi un paradosso — vada a Zocca, fra i monti, ed assista ad una di queste gare.

La poesia della natura, voi mi direte, la bellezza dei nostri castagneti, l'ora suggestiva, l'aria di festa che attorno si muove, forma-



I tempi del lancio: dapprima si avvolge in più giri la speciale cordicella attorno alla « ruzzola »; poi si prende bene la mira e alla fine si imprime al braccio il miglior slancio, perchè la « ruzzola » vada il più lontano possibile (foto Cav. O. Gandolfi).

no un complesso che determina il risvegliarsi in noi del senso di letizia e di compiacimento che ci prende, ma, potremo soggiungere, nulla toglie che un buon contornone coroni la insita squisitezza del piatto e della portata di fondo.

L'attività che il Dopolavoro Provinciale di Modena va svolgendo per il rifiorire di questo antico gioco è più che encomiabile, è lodolissima. In tutti i paesi del Frignano, e particolarmente a Zocca, il cui Podestà dott. Mascagni è l'animatore costante della « ruzzola » nella montagna modenese, il gioco ha già ripreso larghissima popolarità.

Bandita la gara, in tutti i paesi del Frignano — perchè quivi vale più un torneo di ruzzola che non un incontro internazionale di calcio — si incominciano nel mistero gli allenamenti, ed è così, che per potere celare agli occhi degli indiscreti ed anche dei più intimi o i progressi fatti, o il metodo di allenamento seguito, o lo stato di forza raggiunto, ogni singolo contendente si allena in aperta montagna compiendo alle volte per far ciò non pochi e faticosi chilometri. Durante il periodo di preparazio-

ne tutte le occupazioni domestiche vengono, direi quasi, abbandonate, scompaiono completamente le preoccupazioni della vita! Alle volte poi i due contendenti amano una stessa ragazza, altre volte entra in campo il campanilismo...

Agli inizi dello scorso settembre si svolse in Zocca, a cura del suddetto Dopolavoro, il terzo campionato provinciale. I concorrenti convenuti da ogni parte dell'Appennino furono numerosissimi. Il campionato individuale fu vinto da Fabiani Clerio di Verica di Pavullo, secondo Zona Emilio di Zocca, mentre quello a coppie fu vinto da Lenzi Fernando e Zona Emilio di Zocca, seconda la coppia Rubini Erminio e Bertini Filippo pure di Zocca.

Giornata di gare. Il campo dove avrà luogo la competizione viene riccamente pavesato con ogni sorta di bandiere, e festoni di edera e di quercia danno un tono di inconsueta solennità e festosità al luogo designato. Banditori vestiti dei loro caratteristici costumi selano focii destrieri, li adornano con ogni sorta di decorazioni e poscia si recano nei paesi anche i più remoti ad annunciare l'imminen-

za delle gare. Ed è così che da ogni parte convengono al campo di gara coi più svariati mezzi di locomozione vere fiamme di appassionati. I paesi si spopolano e tutti accorrono al luogo indicato dove frattanto si sono date convegno tutte le autorità, perchè anch'esse, nolenti o volenti, sono costrette a partecipare almeno come spettatori alla grande tenzone. Cortei pittoreschi, per i loro svariati costumi attraversano clamorosamente le vie del paese ove la gara avrà luogo, e le più belle canzoni dei nostri monti s'intrecciano al suono dele diverse musiche convenute da ogni parte.

Incomincia la disputa della tenzone e con essa il silenzio e l'attenzione degli innumeri spettatori si fanno profondi e solo a tratti il religioso silenzio è rotto dalla voce di qualche isolato ed entusiasta « supporter » che grida il suo incitamento e tutto il suo entusiasmo all'amico che sta misurandosi nella dura competizione. Questa entra nella fase decisiva ed allora tutti gli spettatori sono in movimento. Al religioso silenzio dell'inizio, subentra ora un clamore assordante d'incitamenti e di urla. L'atmosfera così si riscalda e quando la giu-

ria emette le classifiche, i vincitori, fra i canti di esultanza di amici e compaesani sono portati in trionfo attraverso le vie del paese, fra due ali di popolo plaudente. Le musiche suonano, si elevano al cielo potentissimi i canti mentre gli sconfitti silenziosamente si allontanano dal campo di gara pensando già al modo di prendersi una clamorosa rivincita. Frattanto in paese le osterie vanno riempiendosi di gente e copiose libazioni vengono compiute prima che il pranzo dato in onore dei vincitori abbia ad iniziarsi.

Terminato il pranzo l'uomo più vecchio del paese premia i vincitori, mentre i presenti, fra i quali sempre si trovano tutte le autorità del paese, che dovrebbero, con la loro presenza, dare una veste ufficiale alla premiazione, applaudendo clamorosamente e cantano le più belle canzoni alpestri. Incomincia ad albergiare quando il popolo, dopo una notte continua di festa e di canti, inizia il ritorno alle proprie case.

A. P.



Il discobolo paesano riprende il lancio dal luogo ove la « ruzzola » è arrivata nel primo lancio. Eccolo su cattivo terreno. (foto Cav. O. Gandolfi).

Acchiata



Nel pugilato è invalsa da molto tempo una brutta abitudine: quella di criticare il verdetto. Siamo tutti d'accordo che la critica è un'arma alle cui ferite nessuno può sottrarsi; ma appunto per questo va adoperata al momento opportuno e con oculata parsimonia.

Un boxeur italiano va all'estero a combattere. Perde di misura, ma nettamente, ai punti. Nessun connazionale vuole però riconoscere la giustezza della sconfitta e tutti d'accordo se la prendono col verdetto... « che ha tolto al pugile X una meritata vittoria ».

Un boxeur, putacaso milanese, va a combattere a Roma. Perde regolarmente ai punti. All'indomani la stampa milanese (come la stampa torinese o napoletana o fiorentina a seconda che il pugile sia di Torino, di Napoli o di Firenze) scaglia folgori contro l'iniquo verdetto. Nessuno, insomma, o ben pochi si adattano a riconoscere l'insuccesso del proprio concittadino.

A questa che è ormai una pessima abitudine, non è sfuggito neppure il verdetto del recente incontro Venturi-Kid Frattini a Napoli. Vittorio Venturi ha perduto, di poco, ma ha perduto. Neppure il giudice romano ha avuto il coraggio di accordare a lui la vittoria: gli ha dato match nullo. Però tutti d'accordo, a Roma, nel criticare il verdetto e nel dire che Venturi era stato defraudato di una vittoria.

E' un viziaccio che deve scomparire. Specialmente nei confronti con l'estero, poichè seguitando a fare come si è fatto fino ad ora, si autorizzano gli altri a seguire il nostro esempio.



La questione, la polemica, la battaglia — chiamatela come volete — impostata in questa rubrica l'inverno scorso quando si parlò del Club Alpino Accademico e delle sue manchevolezze, che mettevano il sodalizio tanto lontano dalle correnti più giovani e più moderne dell'alpinismo italiano, è finita col riconoscimento di tutte le buone ragioni qui esposte. Prova ne sia l'ingresso nel C.A.A.I. del nostro Rudatis e del folto e valoroso gruppo di arrampicatori bellunesi. Commentiamo in altre pagine l'importante avvenimento; ma qui lasciateci dire che senza l'atteggiamento un po' battagliero (ci perdoni l'on. Manaresi il modo di dire... e il resto) non si sarebbe cavato il classico ragno del buco.

Si fa presto a dire, d'un giornale, d'un giornalista, che è battagliero! Se la gente sapesse quanti dispiaceri procura il prender posizione in certe questioni. Battagliero fummo in questa occasione, e battagliero vorremmo essere ancora, e non per mania d'attaccar brighe, ma perchè crediamo che il battagliare sia una espressione di salute e di giovinezza oltre che un modo aperto e leale di portare molte questioni a maturazione e molte opinioni al vaglio. Ma come fare se è tale in tanta gente la paura di comprometersi che appena ti arrischi a toccare un certo tasto qualunque, o a chiamare in causa qualcuno, inopinabili complicazioni ti si scoprono davanti, e vedi prestare alla tua mossa per chiara e semplice che sia chissà quali intenzioni e moventi e obbiettivi?

Così è stato per un momento la nostra questione col Club Accademico, quando c'era gente paurosa, quindi malevola, che cercava di farci passare per mestatori, ingarbugliatori, « individui da mettere a posto ». Ma siccome tenemmo duro, la pera giunse a maturazione. E il resto pure.



Una bella proposta la abbiamo trovata nel *Selvaggio* e, quasi quasi, ci viene voglia di pigliarla in giusta considerazione. Giudicatene un po' voi che ci leggete:

« Preoccupati dalla piega che sta prendendo il « buonraggismo » dell'interpretazione eccessivamente *prude* e quacquerica di alcune norme e precetti di vita, che hanno ben altra e superiore portata, abbiamo stabilito di istituire alcuni premi per giovinetti che si distinguono per cattiva condotta e birichineria. Un primo premio di lire cinquanta verrà consegnato a quel ragazzo che dimostri di aver fatto più volte di tutti a cazzotti coi compagni di scuola (è obbligatorio un minimo di teste rotte nella misura del 10 %), un secondo premio di lire venticinque a colui che dimostri di aver marinato la scuola, scaricato alberi di frutta, cavato nidi e suonato campanelli in misura maggiore dei compagni; un terzo premio o premio di consolazione, a colui che si riveli il più abile ad acchiappare le mosche, a spellare ranocchi e a tirare la coda ai cani ».

Certo, c'è ancora in aria troppo quacquerismo. E questo si sa bene in che cosa poi si risolve praticamente.



Dopo la brillante partita di caccia all'orso: S. E. Casalini, il gr. uff. Stacchini, la signorina Maria Tedesa Easso e un gruppo di altri cacciatori intorno alla vittima (foto Vitullo).

CACCIA ALL'ORSO E FANTASIA CINEGETICA

Descrivere una caccia all'orso nel Parco Nazionale di Abruzzo in un giorno nel quale solo i lupi e gli orsi sogliono vagare nella immensità di una plaga ove la neve cade ora candida e leggera, ora furiosa, sospinta dal vento a raffiche, mentre di tanto in tanto il sole bacia gli audaci che si inoltrano nel mistero della foresta e sulle balze dove solo i camosci e gli stambecchi dominano da padroni assoluti, non è impresa comune. Solo un pittore di profondo senso potrebbe riprodurre un simile quadro, solo un poeta di sensibile emozione potrebbe tradurre in un canto il potere rappresentativo di una natura così ampia e superba, espressione della bellezza creata da Dio. Qui la natura è tutta libertà e non teme inganni, nè tradimenti. Nessuno vi detronizza,

nessuno osa togliervi ciò che la terra, la foresta, il cielo vi danno agio di sentire. Nessuno può piegare a menzogna, nulla: non il canto della pernice, non l'ululato del lupo, non il muggito dell'orso, non il murmure dell'acqua che corre rapida fra le rocce e che disseta più di tutte le passioni, non il soffiare dei venti fra gli aceri secolari, non la purità delle nevi.

Questo è ciò che si prova nel Parco Nazionale, in questo angolo di paradiso dove la vita non stanca nemmeno colle sue dure fatiche. dove si sente dal primo soffio della vita all'ultimo respiro, presso la morte, sempre la stessa poesia, la stessa passione, gli elementi, cioè, che non muoiono nel nostro cuore di cacciatori, il quale lo si ha per crudele o insensibile ma che palpita invece sempre per tutte le cose

che ci danno la gioia di vivere, che ci esaltano in un ambiente puro, senza infingimenti, facendoci veramente comprendere che l'uomo è uomo solo quando si ricorda di essere il più forte di fronte alla ferocia delle belve così come non dimentica che tutto ciò che lo circonda è stato creato per lui.

La nostra giornata di caccia iniziata sotto il fioccare della neve, ebbe termine in un trionfo di sole. Al suono delle cornamuse, al crepitio delle piccole bombe, al vocare dei battitori, ha inizio la caccia all'orso, e le poste, sapientemente distribuite dall'onorevole Sipari sul costolone che mena al Balzo del Caprio, sono presto occupate. Fra noi sono S. E. Casalini e il Gen. Agostini, appassionati cacciatori.

Le voci si fanno sempre più forti. Il cuore pare resti sospeso a tratti perchè il battito non disturbi il silenzio solenne.

Il cadere di una foglia sotto il

vo, e fan sciogliere come sostanza liquida il chiarore delle lampade. V'è folla, nelle stazioni: una folla di gente stivalata che gli altri giorni non s'era mai vista: cacciatori d'ogni età e d'ogni ceto, pronti a dar l'assalto ai carrozzoni pur di raggiungere il luogo prescelto.

A quest'ora, gli appassionati che abitano in campagna han già schiuso la porta e son già scesi pel sentiero ciottoloso. Li raggiungerai fra poco. E sarà tardi, chè pel cielo si sarà diffuso un color rosato e sulle siepi non vedrai più le piccole fiamme delle lucciole. Ma la terra ti consolerà, e ti prenderà fortemente con la suggestione dell'aurora, delle sue visioni mutevoli. Quando arrivi, il primo colpo di fucile venuto di lontano ti comunica un fremito d'allegrezza. Aspiri fondo nell'aria, come per sentire l'odore della polvere bruciata assieme con gli aromi del mattino. Eccoli, i campi, i prati verdi, le messi ricche, i colonnati di alberi. T'incammini lesto, inciti il cane, e le mani ti tremano nell'introdurre le cartucce nello schioppo. Da ogni parte, ora, odi l'eco delle fucilate. Ti domandi se i tuoi colleghi non si divertano a tirare alle farfalle, o se le campagne — magari in virtù del... Testo Unico — non pullulino di selvatici. Rammenti le chiacchiere da caffè, quando ti lamentavi che

troppa gente, in Italia, andasse a caccia. Non sei maligno, ma ti chiedi se proprio tutti, codesti uomini armati, sian provvisti di licenza... Di subito, il cane comincia a muoversi con circospezione. Il corpo contratto, il collo teso, sembra seguire un invisibile filo conduttore. La ferma è improvvisa, decisa: ha pedonato poco, la quaglia. E schizza dalla stoppia col suo batter d'ali sonoro, s'arrovvescia nell'aria per la violenza della botta. Palpita ancora, mentre la toglia dalla bocca del cane. Ma non hai tempo di rimirartela, e la riponi di premura per correre a fucilarne un'altra. Stavolta la manchi. Si rimette laggiù, oltre la siepe. Frulla di nuovo, fuori tiro, e non la ritrovi. Cammini. un po' deluso, ma non sai bene dove andare: tutte le campagne, tutte le stoppie son popolate di cacciatori. Se appena si leva una quaglia, son dieci, son venti scariche di piombo che la salutano.

E senza volerlo ripensi alla solitudine del mattino in città, alle piazze ed alle contrade deserte... T'allontani, in cerca di luoghi meno battuti, e raggiungi una brughiera. Non v'è nessuno, qui; ma non ci sono nemmeno le quaglie. Il sole è salito in alto: brucia. Ma tu già le conosci, le camminate dell'ore afose, quando le canne del fucile scot-

tano e gli spari si sfoccano nello spazio con minor frequenza. Hai tempo, prima della tappa meridiana: e continui a vivere la tua avventura che tende al monotono, in attesa dell'imprevisto che ti può riserbare la sorpresa d'una quaglia quando meno l'aspetti. Con la tua, altre vicende si svolgono: protagonisti i tuoi colleghi. Il novellino, indispettito dalla scarsità di selvatici, si vendica tirando colpi ai passerai tra gli urli pazzi del cane. I due bravacci han sulle labbra un risolino ironico, e si tastano il carnierie rigonfio: ma son vittime da pollaio, le loro, uccise in barba alla massaia...

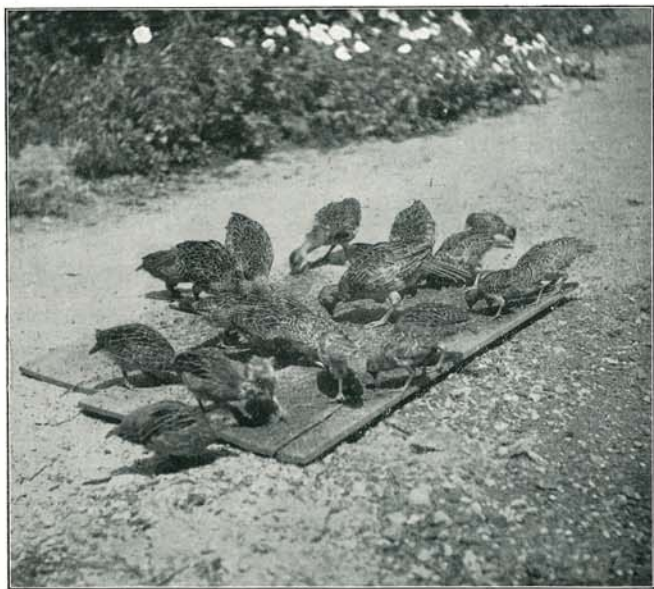
Il cinofilo è seduto presso una fontanella dal chiacchierio pettegolo, e confabula con l'uccellinaio. Ma è triste il colloquio, chè al primo è scappato il cane, ed al secondo un maldestro ha schioppettato la civetta. Più innanzi v'è un gruppo di cacciatori che litigano col contadino arrabbiato di vedersi pestare il raccolto: corron parole grosse, anche se gli archibugi e la falce rimangono al loro posto. Solo il veterano è contento, e l'ha piena di quaglie, la sacca. Dove l'abbia scovate non dice. Il mezzodi, con la pausa infinita di ogni suono, ti richiama al paese. V'è un'osteria con l'insegna di latta — il gallo tradizionale, dipinto a colori inverosimili — e nella corte, in cucina, persino nel gioco delle bocce, vi son tavoli apparecchiati in anticipo per la gente affamata.

Avrai pan duro, carne legnosa, e il cacio sarà verdognolo per la muffa. Ma avrai denti per ogni cibo. E nelle pupille dei colleghi, disposti gomito a gomito intorno ai tavoli, vedrai accendersi poco per volta lampi di furbizia. Nessuno vorrà confessare la propria sconfitta. Se non avrà trofei da mostrare, racconterà prodezze antiche. Favole e favole. Ma finirai per crederci, e per inventarne tu pure qualcuna.

Le ore passeranno rapide, tra lo zampillio del vino fresco dalle bottiglie e lo schiocco delle bocce contro le assi. Riprenderai tardi a cacciare. Andrai più lentamente del mattino per le campagne imbondite dal sole cadente e ti ostinerai a cercare l'ultima quaglia dell'apertura. Poi verrà la sera coi lumi tremolanti dei casinali, e ti darà un rammarico ignoto.

Penserai alle starme ed alle lepri delle prossime scorribande, alla vita ch'è diversa da come la vorresti. Porterai con te, sugli abiti, forse nell'animo, un po' di rugiada della prima notte.

NINO BROGLIO



Starnine e fagianotti al pasto.



Nei giardini dell'Hotel di Russia, a Roma, v'è un campo per il tommy-golf. Eccoli qui, ed ecco alcune assidue giocatrici. Come si vede, per praticare il nuovo sport non bisogna scalmanarsi tanto: lo si può fare anche in pelliccia! Proprio in carattere coll'Hotel...

Il "Tommy-Golf,, e l'obesità

Che l'etimologia della parola sia: ogni sorta di esercizi corporali richiedenti coraggio, forza e abilità è cosa assodata da un pezzo. Che la parola sport, invece, in linguaggio pratico e quotidiano sia usata per indicarci anche colui che commette azioni dannose, così, per... sport, è ormai un modo di dire che però non intacca il vero ed unico significato della parola stessa.

Ma fra il modo di dire e quello di fare i vecchi proverbi dicono che c'è di mezzo il mare. Ora, invece, c'è di mezzo semplicemente un sopruso... etimologico. Cioè far passare per sport valido e autentico una specie di giuoco che una volta si faceva da bimbi: mettere una pallina in una buca con alcuni leggerissimi colpi di bastone.

Questo nuovo sport, chiamato Tommy-Golf o Thumb-Golf, generato naturalmente nella grande America, ha trovato qui da noi subito molti cultori ed ammiratori.

L'abilità nell'infilare le buche col minor numero possibile di dolci mazzate date all'innocente pallina è il perno e lo scopo del giuoco. Naturalmente come ogni sport che si rispetti il Tommy-Golf è pieno di parole esotiche che danno maggiore valore al giuoco stesso che si presenta con più fascino al praticante. Quindi le diverse aiuole, in cui esso si svolge, sono chiamate greens; il tappeto di partenza: tee; la mazza: club, e così di seguito. Il tutto va pronunciato con la erre molle e sdrucciolevole altrimenti non si è in carattere col genere del nuovo... sport.

Il giuoco e i praticanti.

Prima, però, di esaminare minuziosamente lo svolgersi di una partita è bene dire che cosa è il Tommy-Golf. Dopo il ping-pong, o tennis da camera, gli Americani non potevano non creare il golf da giardino. Perciò essi, sempre animati da quell'alto spirito di magnanimità che tanto li distingue, hanno

inventato una serie di diciotto piccole aiuole, una diversa dall'altra: lisce, gobbe, biforcute, con ostacoli, con gallerie lillipuziane, in pendio, di tutti i gusti insomma, ed ognuna contiene una piccola buca dove la pallina, lanciata dall'estremità opposta, deve assolutamente entrare. Dopo di che lo sportivo la riprende e la pone su di un altro tee per avviarla ad un'altra buca. Così per tutte le diciotto greens. In ultimo, quando egli ha raggiunto il punteggio esatto che il regolamento prescrive, ossia il quarantadue o « par », si rimette il cappello ed assai soddisfatto se ne va.

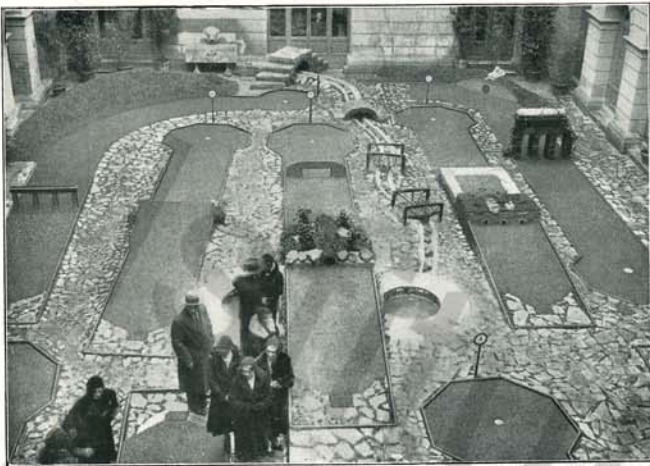
Se invece perde la pazienza perchè nella tredicesima o nella penultima buca la pallina non vuole entrare se non accompagnata con la mano e pianta la partita a mezzo o, anzichè far « par », assomma ottanta mazzate per finire il giuoco, egli è contento alla stessa maniera perchè più tardi dirà: « Sa, il golf è uno sport che mi appassiona e sento che mi prenderà tutto ».

Al contrario del golf autentico, quello per cui occorrono campi vasti ad adatta coltivazione e colpi da... orbi perchè la palla vada a finire in un dato posto, per il Tommy occorre essere assai leggero di polso. La distanza massima che la povera pallina deve percorrere, in qualunque senso, è al massimo di due metri. Quindi nessuna fatica nell'usare il club. Ma dato che riesce ugualmente difficile « far buca » tutto lo sforzo va concentrato nel fare due passi, curvarsi, raccattare la disobbediente pallina, rimetterla sul tee e tentare nuovamente il giuoco.

Anche Giobbe, il quale sopportò con olimpica pazienza la perdita dei beni, la morte dei figli ed una spaventosa lebbra, innanzi al Tommy-Golf rimarrebbe indeciso se ribellarsi o no.

Isolati, a coppie, a comitive i cultori di questo sport arrivano nei diversi minuscoli giardini, si provvedono di una « carta di score » o di punteggio ed iniziano la... singolare tenzone.

I terribili giuocatori, alcuni dei quali indossano anche vistosi abiti che del giuoco prendono il nome, diventano seri e cogitabondi. Le ammiratrici e gli



Questo è il campo di giuoco: sembra quasi una miniatura antica. Ci si stanca di più a fare un « tresette » seduti a tavolino che a fare qui 18 buche. (foto Del Papa).

amici che accompagnano i cultori seguono ai tavoli disposti lungo il terreno dei greens e sorbendo una bibita ed ascoltando un fox dell'immane vicina orchestra possono, di tanto in tanto, apprezzare lo stile di chi mette in palio il proprio prestigio per obbligare la riottosa pallina ad entrare in una buca.

Consigli ai giocatori.

Molti consigli vengono dati a chi maneggia un club ma i migliori ed i più sentiti sono quelli che la « carta di score » indica:

« La posizione del corpo al momento del gioco è cosa importantissima. Il peso del corpo deve trovarsi bene e « equilibrato sui piedi. »

« Stringere fortemente ma senza sforzo il manico del club a due mani, « la destra sotto la sinistra, ad una distanza di 8-15 cm. dall'estremità del club. Il polso sia elastico e flessibile! « Porre il centro della testa del club dietro la palla, in modo da toccare appena il terreno. »

« Curvarsi in modo che l'occhio del giocatore si trovi sulla verticale della palla. »

« Prima di giocare, mirare la palla

« col club come se la si dovesse lanciare; e, bilanciando la testa del club « avanti e indietro, cercare la buona « direzione. »

« Sollevare il club dietro la palla per « 10-40 cm. secondo la distanza da percorrere, senza muovere il corpo, azionando solamente le mani ed i polsi; « indi dare il colpo colpendo la palla in « modo che il club sfiori terra. »

« Finchè il colpo non sia partito guardare sempre la palla! ».

Dopo che il giocatore le ha dato la spintarella, cent'occhi ansiosi seguono... il lungo tragitto della rotolante palla e si assicurano che essa è finita circa a due centimetri dalla buca. Commenti in sordina da parte del pubblico, un risolino trattenuto dell'avversario ed un piccolo sbuffo da parte del... tiratore che con perfetta camminata inglese va a raccattare la palla e riprova.

Questo scherzo, quando va bene, ossia quando si riesce con facilità a far buca, va ripetuto su diciotto differenti aiuole. E non è detto che sia cosa da poco. Per esempio in un green la pallina deve percorrere circa un metro di terreno in salita, entrare in un pertugio, uscire dalla parte opposta e far buca dopo un altro metro di terreno in di-

scesa. Acrobazie vere e proprie! Soltanto che il giocatore si limiti a dare una spintarella e la bizzarra pallina combina poi, da sé, tutti questi entusiasmi itinerari.

Ascoltare le discussioni dei... competenti in materia è cosa assai spassosa. L'impugnatura sbagliata del club, la scarsa flessibilità del polso, l'inesatto « a piombo » del colpo d'occhio sono gli argomenti che più si spiatellano.

Per combattere il grasso.

Ma più che soffermarsi sui discorsi che si tengono è interessante sapere quale realmente sia il parallelo che corre fra il genere di questo sport ed il genere dei suoi praticanti. Uno sguardo d'assieme nei diversi giardini dà l'impressione che specie gli uomini « pesi ultra massimi » sono i più caparbi nell'insistere e voler compiere interamente le diciotto... belle figure o greens o aiuole. Essi, forse, credono di aver trovato lo sport più adatto alla loro persona.

Niente sforzi ma comode passeggiate di tre passi l'una e varie flessioni sulle ginocchia è la ginnastica ideale per chi non ama un'eccessiva obesità. Se poi si pensa che tale ginnastica vien fatta in nome di uno sport, con la platea e con degli avversari ci si convince immantinente come il Tommy-Golf abbia trovato molti cultori. Pur di dare battaglia all'obesità nascente o insistente questi « ultra massimi » si sottopongono volentieri ai capricci di una pallina. E perchè essa vada per diciotto consecutive volte in una buca e perchè la loro conferenza corporale si restringa di un centimetro, essi sono disposti a procurare qualunque divertimento, il più esilarante, agli astanti sornioni.

Giovanotti dall'aria distratta e damigelle impertinenti fanno corona ai primi ansimanti giocatori: e per sfoggiare appropriate divise e perchè il bel maneggiare un club denota una certa singolare eleganza. Ma soprattutto perchè il far buca o fallo, il vincere o il perdere una partita, il dolce e corretto lancio di una palla sono cose che confanno maggiormente con le loro più elevate discussioni e danno adito a cento altre... diverse cose.

UMBERTO FOLLIERO



L'on. Manaresi, presidente dell'Associazione Nazionale Alpini, pronuncia il discorso inaugurale del Rifugio « Ciao Pais » (foto Ottolenghi).

Prospettive presenti e future del Club Alpino Accademico Italiano

Domenica 8 novembre 1931, il rito inaugurale che apriva alla vita dell'alpe il bel Rifugio « Ciao Pais » costruito nell'alta Val di Susa dalla Sezione torinese dell'Associazione Nazionale Alpini, aveva chiamato lassù S. E. Angelo Manaresi, il quale nella medesima giornata scendeva poi subito a Torino, dove insediava il nuovo Consiglio Direttivo Centrale del Club Alpino Italiano, proprio in quelle sale del Castello del Valentino che avevano visto, oltre mezzo secolo fa, le prime riunioni della famiglia alpinistica italiana.

In occasione di tale insediamento, Torino, con la consueta cordia-

lità, ospitava per qualche giorno la maggior parte dei più notevoli rappresentanti del grande sodalizio alpino, convenuti da diverse e lontane regioni. Così, essendo già stato prima approfondito lo studio dei criteri relativi all'ordinamento del Club Alpino Accademico Italiano, si poteva portare tanto innanzi gli scambi di vedute tra i vari esponenti del movimento alpinistico emergente da una parte e dall'altra delle nostre Alpi, che S. Eccellenza Manaresi trovava poste le prime basi per una coordinazione veramente nazionale di intenti, tra questi stessi esponenti, destinata a potenziare intensamente il C. A. A. I.

Questa coordinazione, le cui contrastate esigenze e possibilità avevano appena principiato a delinearsi coi contatti determinati dal Congresso di Bolzano, e che nelle successive riunioni di Cortina d'Ampezzo e di Belluno era via via andata definendosi, specie con la attiva partecipazione del Segretario del C.A.A.I., dott. Piero Zanetti, ed attraverso varie corrispondenze, entrava infine in una fase concreta nella riunione del Consiglio Direttivo del C.A.A.I., avvenuta a Torino il 7 novembre, con la quale la formazione del « Gruppo accademico bellunese » diventava un fatto compiuto.

La natura e la portata di ciò sono tali da richiedere immediatamente congrue precisazioni.

Se, dopo il precedente atteggiamento di estraneità il nucleo alpinistico attualmente alla testa nella regione dolomitica ha dato la sua adesione all'« idea accademica »

ca » aprendo più vasti orizzonti e prospettando più elevate mete al C.A.A.I., non si può e non si deve scorgere in tale adesione il riconoscimento di un organismo possedente già la sua fisionomia definitiva e la struttura più adeguata per raggiungere le mete stesse. Ma significa bensì, questa adesione, lo impegno fermo e leale di cooperare alla costruzione di un più vasto, più forte e più vivo organismo attuante una sempre maggior potenza e fattività alpinistica nazionale. Impegno dunque reciproco, espressione di un interesse e di una comprensione veramente reciproca perché veramente nazionale, e, soprattutto, impegno di forze attive, crescenti, giovani, perché è soprattutto dei giovani il costruire.

Non si può rivolgersi ora al passato se non come ci si rivolta ad osservare i dossi e le antiche che si vanno man mano sorpassando durante una ascensione. Cioè, soltanto per rendersi conto della strada percorsa e dell'altezza superata, atto di coscienza dunque e non già atto di spregio, ché l'alpinista riguarda sempre sotto di sé, anche la sottomissione delle valli, con senso di amore. Si guardi dunque oltre con chiarezza e consapevolezza di intenti come chi realmente ascende. Riaffermo — e tutta la serie dei miei scritti sullo *Sport Fascista* organicamente lo dimostra — che l'alpinismo dolomitico attuale unicamente attraverso il suo proprio sforzo e la sua propria volontà ha realizzati i giganteschi progressi tecnici ed esplicito l'audacia che presentemente lo hanno elevato fino alle estreme conquiste internazionali dell'arrampicamento. E' ben noto ormai che un Comici, un Videsott, un Tissi, un Gilberti, un Carlesso, per fare alcuni dei nomi migliori, sono uomini che non solo si sono affermati, ma pure preparati, cresciuti, formati, da sé, indipendentemente tanto da ogni organizzazione accademica quanto da ogni tradizione. E non sarà mai rilevato abbastanza che sono state propriamente le prove di valore di questi uomini

a rialzare in maggior misura il prestigio dell'arrampicamento italiano all'estero, e che tali prove di valore hanno distaccato il passato tanto, da relegare la tradizione dell'arrampicamento senza guide in Italia tra le espressioni di importanza puramente verbale. Nella regione dolomitica anzi, solo per le nuove provincie si può parlare di una vera e propria tradizione di scalatori. Nelle regioni delle Alpi Occidentali invece, ben si sa, la tradizione alpinistica ha avuto una certa continuità di potenza e di sviluppo. Ma tuttavia, anche là, il progresso, quantunque più aderente al passato, ha sicuramente posto delle forti distanze tra la vecchia e la nuova generazione, e l'animo dei giovani è assai più richiamato dalle possibilità dell'avvenire che vincolato ai valori tradizionali. La esigenza dei giovani verso una generale definizione e precisazione dei valori, nelle Dolomiti, arriva logicamente e necessariamente a confinare la tradizione locale relativa alle vecchie provincie in un angolo, ed ogni travestimento retorico, artificioso, tradizionalistico della realtà viene sempre più e sempre meglio smascherato. Però, da questo atteggiamento dolomitico che è inerente all'enorme progresso effettuato dai giovani, all'aver questi per proprio conto assunto, con arditissimo orgoglio nazionale, a misura delle proprie opere il metro dei confronti internazionali, che è appunto quello che schiaccia la vecchia rinchiusa tradizione locale, trarre, dico, da questo atteggiamento la visione di una antitesi tra alpinismo dolomitico e alpinismo occidentale, perché quest'ultimo non può essere altrettanto poco tradizionale quanto il primo, sarebbe del tutto errato.

Il potenziamento dell'« idea accademica », l'adesione ad essa degli esponenti del progresso dolomitico, non esprimono dunque affatto la soluzione di detta antitesi, poiché vera antitesi sostanzialmente non c'è, ma invece una forma di superamento della tradizione, un primo esplicito adeguarsi al

presente, un affermarsi di criteri più vivi e più giovani.

Adesso si può parlare di spirito dolomitico determinatamente. Lo arrampicamento moderno nelle Dolomiti ha ormai acquisito nozioni sicure di misure e di valori, possiede una sua intima coerenza di metodo e di azione, ha, in una parola, una sua direttiva. L'attività alpinistica viene elevata fino ad un significato individuale eroico che va molto al di là dei risultati corrispondenti essenzialmente ai mezzi materiali, all'organizzazione, al numero.

Ci sono però molti indizi rivelanti dell'avvicinarsi dell'attività dei giovani nelle Alpi Occidentali a queste concezioni direttive. Né ciò avviene soltanto in Italia. Basta rilevare lo spirito che ha informato le più recenti imprese tedesche compiute o tentate su montagne vicine e lontane. Si ha la riprova che tutte le montagne possono venir affrontate con spirito dolomitico, cioè sportivamente, modernamente, giovanilmente. Tra i giovani ora, anche riguardo alle Alpi Occidentali, si comincia a discutere di graduazione e di valori, e l'esigenza verso giudizi ed apprezzamenti tecnici ben definiti è manifesta.

Indubbiamente nell'alpinismo italiano gli elementi più giovani e più validi delle Dolomiti e quelli delle Alpi Occidentali sono oggi molto meno lontani tra loro che dalla tradizione. Io, dolomitico, ho trovato ora a Torino in qualcuno dei giovani esponenti dell'alpinismo occidentale, che le Dolomiti non avevano mai frequentate, una comprensione ideale profonda. Ed è proprio e principalmente questa comprensione dei giovani tra loro, questo avvicinarsi di prospettive, questo convergere di tendenze nell'avvenire, che costituisce la giustificazione e la forza ad un tempo delle presenti adesioni al C.A.A.I. Perché è soltanto attraverso la cooperazione dei giovani che il C.A.A.I. potrà diventare eminentemente nazionale e moderno, e se da ciò alla sua recente ricostituzione esso era lontanissimo, già ora la si-

tuazione è ben diversa, ché le difficoltà pratiche più gravi per la partecipazione dei giovani sono state rimosse.

Presentemente, il potenziamento generale dell'« idea accademica », cioè dell'alpinismo di qualità, trova le sue basi programmatiche più conseguenti nei criteri che qui riassumo.

Valle a dire:

Il diritto dei giovani di prendere pieno possesso della propria epoca, la cui attualità viva ed operante il C.A.A.I. dovrebbe appunto esprimere nel modo più pronto, più aderente, più completo possibile.

La precisazione e il riconoscimento dei valori alpinistici all'interno di ogni preconetto sociale e professionale.

Il conferimento ai vari gruppi regionali « accademici » di una certa giurisdizione locale, che, per il fatto di essere il C.A.A.I. composto delle maggiori competenze tecniche alpinistiche attive, diventa esplicabile attraverso l'opera di rappresentanti dei gruppi stessi in seno alle diverse commissioni del C.A.A.I.

Lo stabilire una forma di collegamento tra i gruppi regionali del C.A.A.I. e le Sezioni del C.A.A.I. in modo che l'azione « accademica » regionale valga pure a promuovere e mantenere il carattere alpinistico alla vita delle sezioni, ed a svolgere una azione didattica fra gli elementi in formazione.

Orbene, la riunione del Consiglio Direttivo del C.A.A.I. del 7 novembre 1931 ha già portato il riconoscimento che il C.A.A.I. sta ora in una posizione piuttosto di partenza che di arrivo. Già la forma di accettazione dei nuovi soci è soddisfacente. Già S. E. Manaresi, con un gesto che è omaggio alla « idea accademica » ed ai giovani nello stesso tempo, ha concesso, nella sua qualità di Capo del C.A.A.I., la tessera vitalizia di questo ad ogni socio del C.A.A.I. Attualmente, dunque, l'impostazione ideale e pratica del C.A.A.I. va concordando coi criteri esposti.

Varie difficoltà di regolamenta-

zione e di applicazione restano tuttavia da superarsi. Per queste si richiede lo studio di particolari problemi.

Così, stabilito che il carattere « accademico », in un alpinista ha soprattutto significato di capacità e di attività prevalentemente pratica e solo secondariamente culturale, risulta evidentissimo che una ripartizione tra i soci operanti e quelli che hanno ormai perso il predetto carattere « accademico » è necessaria. Ripartizione questa che esiste in tutti i gruppi alpinistici stranieri più eletti, in seno ai quali le posizioni direttive sono sempre occupate dai soci operanti appunto per conservare nei gruppi stessi una atmosfera di vitalità e di attualità. E' del tutto chiaro infatti che una associazione con fisionomia accademica invecchia e si sfasa nella misura che la gioventù progredisce e che gli anziani si ostinano nelle posizioni direttive con criteri sorpassati. A riprova delle conquiste dello spirito moderno all'estero sta la magnifica attività del gruppo « Berggeist » di Monaco

guidato dal giovanissimo Franz Schmid, l'odierno vincitore della parete Nord del Cervino, e di altri gruppi « accademici » pure guidati interamente dai giovani.

Ora poi il contributo di studi sulla precisazione dei valori alpinistici è tale da permettere assai meglio di prima il riconoscimento tanto del formarsi quanto del decadere dei caratteri « accademici », nell'attività alpinistica individuale.

Ed in questi criteri rientra ancora l'atteggiamento moderno secondo il quale viene presentemente considerata l'opera di certi professionisti, che, per il carattere veramente « accademico » di essa, si sono elevati ad un grado di dignità che non si può non riconoscere. Valga l'esempio di A. Dibona e di T. Piaz nel passato, quello di A. Dimai e di E. Comici adesso. Del resto anche nelle Alpi Occidentali si è già lontani dalla tradizione secondo la quale la guida figurava come uno strumento, e le sterline e il valore alpinistico qualcosa di intercambiabile. Lo spirito moderno non è più quello della tradizione e certe guide oggi sono così lontane da quelle di un tempo che si dovrebbe addirittura designarle con un altro nome.

Parecchia strada è dunque ancora da farsi per dare al C.A.A.I. un ritmo di vita perfettamente corrispondente al progresso moderno. La cooperazione dei giovani non è completa, ma potrà forse diventarlo presto, ché oggi siamo ad un punto di partenza.

Il prossimo congresso annuale del C.A.A.I., il secondo dopo la ricostituzione, segnerà un altro grande respiro di giovinezza, perché organizzato dal più giovane dei gruppi accademici: quello « bellunese », nelle Dolomiti, proprio là dove l'alpinismo è stato ed è sempre soprattutto espressione pura ed eroica di giovinezza.

Io ho convinzione e fede che S. E. Manaresi potrà allora constatare con gioia l'affermarsi delle forze nuove e lo svelarsi di rinnovate prospettive in seno alla grande famiglia alpinistica che egli ha saputo vivificare.

DOMENICO RUDATIS





Come attrattiva per il viaggio a Los Angeles, questo gruppo fotografico che viene dall'America è abbastanza allettante. Che ne dicono gli atleti?

Ogni tanto ci tocca leggere su qualche giornale che le Olimpiadi battono alla porta. La frase non è peregrina, ma siccome fa parte del bagaglio che ogni diarista di cose sportive porta con sé, l'uso è talmente generalizzato che ci si è fatta l'abitudine e il suono ingrato non offende più le orecchie. In tema di Olimpiadi siamo avvezzi a ben altro, per esempio alla mostruosa corruzione del sostantivo «Olimpionico» (letterariamente: «vincitore di un'Olimpiade») in aggettivo di «attinente alle Olimpiadi» quando con maggior rispetto per la proprietà del linguaggio si dovrebbe usare «olimpico» oppure «olimpiaco». Sicché si è arrivati dritti dritti alla coniazione della orripilante nuovissima definizione di «gare preolimpioniche»! Roba da far rizzare i capelli.

(A proposito, chi ci può dare notizia del Dizionario sportivo per il cui compilazione erano stati invitati tanti illustri colleghi? Da allora sono passati due anni, e non si vorrebbe, per analogia, pensare al vocabolario della Crusca).

Messa la coscienza a posto per la partelinguistica — un niente per quello che ci aspetta —, ci sembra il caso di domandare fino a quando durerà l'ipocrisia del giuramento olimpico, col quale tutti i partecipanti ai Giochi affermano, per la bocca d'uno di essi, la loro qualità di dilettanti.

Alzando il braccio in segno d'assenso al giuramento, il 90 per cento — se volete mettiamo soltanto l'80 per cento — degli atleti che sfileranno nello stadio di Los Angeles avranno commesso uno spergiuro, perchè essi sono dei professionisti o, se la definizione non piace, non sono dei dilettanti nel significato letterale della parola.

Ma il peggio è questo: che nessuno dei dirigenti della manifestazione si fa delle illusioni sulla purezza e sul disinteresse degli atleti colà convenuti, tutti sanno che la maggioranza di questi atleti commette una menzogna pronunciando il giuramento.

Questa menzogna ha le sue origini negli ordinamenti che regolano le singole Federazioni sportive nei singoli Stati. Fino a quando l'ipocrisia detterà le deliberazioni del Comitato Internazionale Olimpico attraverso i suoi componenti che rappresentano i vari paesi, la menzogna trionferà. Nessuna Federazione al mondo applica alla lettera, nei riguardi dei suoi affiliati, le misure che, sole, potrebbero fare dell'atleta il «dilettante integrale».

Tutte hanno il miraggio dell'Olimpiade, alla quale portare gli uomini che più danno affidamento per un'eventuale vittoria. Esse sanno che Nurmi, che Ladoumègue, che Taris intascano i proventi degli spettacoli di cui sono gli attori principali, ma stanno zitte. Fingono di non vedere, di non sapere; e, per salvare le apparenze, mostrano disdegno e repugnanza per i pochi atleti che



Veduta nel suo complesso, l'arena che è stata costruita a Los Angeles per ospitare i Giochi Olimpici del 1932 è davvero imponente. Osservatela dall'alto, a costruzione finita.

hanno affermato in faccia al mondo di preferire il professionismo dichiarato a quello larvato.

Pur che si vinca all'Olimpiade, l'ipocrisia trionfa. Viva la faccia!

Noi siamo per la cessazione di questa menzogna. E poichè il dilettantismo integrale è difficilissimo, forse impossibile, da istituire, tanto vale aprire la partecipazione all'Olimpiade a tutti gli atleti, anche se professionisti dichiarati.

Da un po' di tempo, provenienti specialmente da fonte francese, vengono diramate notizie circa l'assenza che certe nazioni decideranno per Los Angeles. Vi deve essere, nella vicina Repubblica, una fucina specializzata per lanciare ogni giorno canards del genere, il più colossale dei quali con compiacimento di alcuni giornali italiani, è stato quello riguardante la domanda, avanzata dalla Gran Bretagna, di rinvio dei Giochi al 1933. Con grave aria di competenza si è discusso sulla stampa di tale rinvio, e non si sono accorti che la discussione era oziosa. Lo statuto — si chiama così? — delle Olimpiadi dice che i Giochi sono quadriennali, o si fanno nel 1932, o si sospendono fino al 1935 e in tal caso deve essere la Nazione organizzatrice a rinunciare, a meno che intervenga un fatto gravissimo come quello avvenuto nel 1916: la guerra europea.

Adesso, dicono, c'è la crisi, e questo giustificerebbe altri minacciati forfait. La crisi mondiale: è una verità dura anche questa contro la quale però bisogna reagire con energia e non assopirsi: di questa magnifica forza di reazione dà ogni giorno magnifico esempio l'Italia.

E l'Italia, in quali forze si presenterà a Los Angeles? Vi sono al proposito numerosi quanto sedicenti «ben informati» che appena sul discorso vuotano il sacco di notizie, una più strampalata dell'altra. All'ingrosso, essi si dividono in due categorie: quelli della partecipazione in grande stile — per una ragione di prestigio che proprio non si riesce a condividere — e quelli favorevoli all'invio d'una rappresentanza ridottissima, di pochi atleti scelti fra quelli che possano vantare probabilità se non di vittoria almeno d'ingresso nelle finali. Si deve dire che anche questa seconda ipotesi non piace?

S'ha da riconoscere piuttosto che abbiamo nell'on. Bacci, reggitore del C.O.N.I. e nei suoi collaboratori più vicini, le autorità che, sole, possedendo tutti gli elementi necessari per decidere, questa decisione prenderanno al momento opportuno. Ogni discussione, oggi e senza conoscere la condizione in cui si troveranno a giugno i nostri atleti delle varie specialità, è prematura, quindi inutile e da scartare.



La squadra calcistica del « Conte Grande », una delle migliori fra le « mercantili ».

GLI SPORT A BORDO

Al rinnovamento della vita italiana che s'è realizzato nei pochi intensi anni del Regime fascista corrisponde un analogo rinnovamento della vita che si vive sulle navi magnifiche della nostra Marina mercantile. Lo straniero che non ha conosciuto ancora l'Italia nuova già ne avverte qualche carattere essenziale viaggiando a bordo d'un transatlantico italiano o conoscendo, in qualche porto lontano, il personale di bordo.

L'ordine e la disciplina, la dignità e la cortesia della nostra gente di mare sono attualmente oggetto d'ammirazione universale: passeggeri d'ogni razza e d'ogni nazionalità sono concordi nell'elogio al personale di bordo. Ma le nostre Compagnie di navigazione hanno

rinnovato il carattere ed il ritmo della vita di bordo, offrendo ai passeggeri conforti di ospitalità che si sono evoluti e perfezionati, durante un decennio, con progressione costante.

La vita di bordo tende ad avvicinarsi sempre più e ad adeguarsi sempre meglio alla caratteristica vita moderna: così oltre il giornale quotidiano stampato nella tipografia di bordo ed oltre la ricca biblioteca a disposizione dei viaggiatori, s'alternano concerti e spettacoli cinematografici e rappresentazioni teatrali, e si organizza una vita sportiva che permette ai passeggeri di curare la propria educazione fisica — durante una traversata — coltivando lo sport preferito ed abituale. Le navi dell'Italia fascista non potevano trascurare

lo sport: ed esse vantano oggi ciascuna un « ponte degli sport » sul quale trascorrono la maggior parte del tempo i giovani dei due sessi che in epoca non lontana non avevano a loro disposizione che i tavoli da giuoco ed i liquori del bar...

Delle nostre grandi navi il ponte degli sport è oggi la zona più interessante. La maggior parte è occupata dal campo di tennis e dalla piscina per i bagni in acqua marina: ed è la parte frequentata non soltanto dai giuocatori e dai nuotatori, ma anche dal grande pubblico spettatore dei giuochi e delle gare quotidiane. Alla lussuosa piscina — circondata da eleganti camerini — concorre il pubblico cosmopolita: si tratta d'una caratteristica stazione balneare che, lungo gli itinerari fra l'Italia e l'A-

merica Latina, è aperta in tutte le stagioni. Intorno — sul « lido senza spiaggia » — si raccoglie, in tranquillo riposo, la folla degli anziani e dei bambini, e di quelli che non amano il bagno di mare.

Il libero ambiente è propizio ai bagni di sole, naturalmente: ed il ponte degli sport è un vero paradiso per i « naturisti »....

Al tennis si dedicano specialmente le signore e le signorine, ben curanti dell'agilità fisica minacciata dalla vita sedentaria e dell'abbondante alimentazione di bordo.

A disposizione dei passeggeri è anche una ben attrezzata sala di ginnastica, specialmente frequentata nelle ore del mattino: ivi e sul ponte gli sportivi provvedono al quotidiano allenamento delle singole specialità.

Scherma e boxe e lotta dan luogo ad esercitazioni ed a gare frequenti: intorno gli appassionati non mancano mai, specialmente quando è un noto campione che si esibisce in un allenamento di grande interesse. E simili esibizioni capitano spesso, in occasione dei viaggi transoceanici dei nostri maggiori campioni: gli sportivi appassionati di bordo si reputano sommatamente fortunati quando scorgono, fra i compagni di viaggio, Alfredo Binda o Primo Carnera.

Nè mancano altri sport, durante la traversata: dal tiro al piattello che mantiene in esercizio gli abili cacciatori, al ping-pong che attrae le più tranquille fra le signore e le signorine.

Bruno Frattini, il popolare pugilatore che fu Campione d'Europa, è sempre stato un entusiasta della vita sportiva di bordo, e fra i suoi ricordi più piacevoli non sono pochi quelli che si riferiscono ad episodi avvenuti sulle tolde delle navi che lo ebbero come passeggero.

« Quando è annunciata la presenza a bordo di qualche pugilatore — scriveva il Frattini qualche anno fa — i suoi allenamenti costituiscono uno fra i più graditi di-



Un gruppo cosmopolita di bagnanti sul bordo della piscina del « Conte Grande ».

versivi alla monotonia inevitabile di una lunga traversata. Mi è successo più volte di non aver nessuna voglia di allenarmi, e di non poter resistere alle insistenze di una deputazione di passeggeri.

Com'è naturale, fra gli spettatori non mancano le spettatrici, e quante volte ho infilato i guanti soltanto perchè sapevo di far piacere alla proprietaria di un bel paio di occhi neri o di un sorriso luminoso!

Devo dichiarare che in tutte le mie traversate ho trovato negli uf-

ficiali e nel personale di bordo un'assistenza premurosissima, palestre completamente attrezzate e *sparring-partners* pieni di buona volontà.

Ricordo a questo proposito un bel tipo di dispensiere a bordo del « Conte Verde », il quale, non riuscendo ad ottenere per altra via qualche giorno di riposo, pensò di infilare i guanti con me, sferrando dei pugni tanto appariscenti quanto inoffensivi. Per un po' lo lasciai fare, ma poi, non volendo che il giuoco durasse troppo a lun-



Alfredo Binda, in rotta per le « Sei Giorni » americane, si allena a bordo dell'« Augustus ».

go, smorzai la foga del bollente dispensiere con un fulmineo doppietto che lo spedì nel paese dei sogni e indusse il medico di bordo a concedergli qualche giorno di meritato riposo. Com'è facile capire, questi allenamenti di bordo assolvono a un'alta missione di propaganda sportiva, e se mi è avvenuto talvolta di dover rintuzzare le velleità di qualche fanfarone, posso vantarmi di non aver mai iniferito sui miei allenatori occasionali ».

La vita sportiva di bordo — diciamo — s'adeguava sempre più alla ordinaria vita moderna d'ogni terraferma di Paese civile: a persuadersene basta assistere alla distribuzione del giornale di bordo, che reca quotidianamente anche le notizie sportive di maggiore interesse. Allora i « tifosi » d'ogni razza dominano, con le loro discussioni, ogni altro commento alle notizie del giorno: critiche e previsioni; esaminano ed analizzano l'avvenimento sportivo di ieri e di

domani. Ogni grande prova classica ed ogni importante gara di campionato son seguite, giorno per giorno, con interesse non meno ansioso di quello che anima gli sportivi d'ogni città nostra.

E, con i passeggeri, il personale di bordo vive la sua vita sportiva; ma i passeggeri mutano ad ogni viaggio: il personale resta sulla nave. Ed ecco, tra il personale stesso, formarsi magnifiche squadre sportive che portano trionfale il loro gagliardetto nazionale nei porti stranieri nei quali la nave fa scalo: i nostri calciatori ed i nostri vogatori rappresentano frequentemente e degnamente all'estero il nome della loro nave ed il nome augusto della Patria.

E' tutto il tono della vita sportiva sulle navi nostre che suscita l'ammirazione specialmente dei rappresentanti dello sport straniero: così il ponte degli sport d'una delle nostre navi maggiori fu specialmente ammirato dalle squadre calcistiche della Francia, della Rumenia e del Belgio che vi si imbarcarono per avviarsi al campionato mondiale di Montevideo.

Delle magnifiche moderne navi nostre è assai importante la funzione rappresentativa: esse costituiscono, nell'organizzazione dei loro servizi e nell'attività del loro personale, veri e propri lembi della Patria offerti alla prima impressione ed al giudizio iniziale di genti straniere. Tale delicata funzione nazionale la nostra Marina mercantile adempie in modo perfetto, offrendo ai passeggeri d'ogni razza e d'ogni classe il modello dell'ospitalità dell'Italia fascista, ospitalità che non si limita all'organizzazione alberghiera di bordo ed agli ordinari divertimenti del salone di danze e delle sale da giuoco.

E questa è la massima benemerita della nostra Marina mercantile: di offrire agli stranieri una prima degna visione dell'Italia nuova, una prima gradita impressione della vita nuova caratteristica di quest'era fascista.

UGO E. IMPERATORI



Glorie del passato e del presente della « Bentegodi »: Alberto Masprone, primo vincitore del Pentathlon Reale nel 1906 e Virgilio Tommasi attuale campione e recordista italiano del salto in lungo.

LA "BENTEGODI,, DI VERONA

Se si dovesse assegnare un premio a [quella tra le società sportive italiane che più e meglio ha saputo meritare nella propaganda di tutti gli sport e che ha saputo creare il maggior numero di campioni, io penso che, tra le concorrenti a questo premio o a questa palma, con maggiori probabilità di aggiudicazione vi sarebbe certamente la Bentegodi di Verona. Quello che, nei suoi anni di vita, questa Società ha fatto e quello che sta facendo tuttavia è cosa veramente ammirevole e tale da meritare il più alto elogio, non solo, ma renderla benemerita tra le benemerite e da essere additata ad esempio alle consorelle più giovani oggi che il Regime Fascista avvia i giovani sulla strada della palestra e sulla via dei campi agonistici come condizione *sine qua non* per dare alla Patria una gioventù forte e gagliarda, degna di lei e della figura del cittadino romano.

Se ci fosse la possibilità di chiudere in un numero tut-

E' doveroso conoscere, e riconoscere, il grande apporto che alla causa sportiva danno le benemerite associazioni sparse in tutto il Paese. A quelle che abbiamo illustrato recentemente, aggiungiamo oggi la Bentegodi di Verona, i cui titoli di gloria riempiono la storia degli ultimi venticinque anni dello sport nazionale.

ti coloro i quali, appartenendo alla Società, nei suoi 56 anni di vita, hanno partecipato, sotto l'insegna bianca e nera, alle riunioni sportive nazionali e internazionali a cui la Bentegodi non è mai mancata, si otterrebbe una cifra tale da far rimanere a bocca aperta: migliaia e migliaia. Si può dire, così, che buona parte del buon seme sportivo, quello che oggi permette alla

gioventù italiana di raccogliere tanti allori, sia stato sparso dall'entusiasmo, dalla propaganda, dalla fattiva opera sportiva svolta da questa Società e dalle consorelle. Le sue origini risalgono, virtualmente, al 9 agosto 1873, giorno in cui a Verona moriva il dott. Marcantonio Bentegodi nel testamento del quale veniva destinata la quarta parte della sua sostanza per l'insegnamento della ginnastica e scherma nella città. Con questo fondo, nel 1875, dopo una serie di studi compiuti da apposita commissione, veniva fondata la Società — alla quale si impose il nome



Atleti d'una volta: Erminio Lucchi, della « Bentegodi » di Verona, primo vincitore del Pentathlon della Federazione Atletica.

del donatore chiamandola « Istituzione Comunale Marcantonio Bentegodi » — e affidandole lo scopo di propagandare, a mezzo di lezioni gratuite e colla distribuzione degli attrezzi necessari, le varie branche della ginnastica.

In realtà, però, le origini della Società sono molto più remote perchè la Bentegodi — sorgendo fornita di quei mezzi che prima mancavano — non fu che l'espressione, la migliore continuazione, anzi, di una necessità sportiva maturata nell'ambiente, negli anni precedenti alla sua costituzione, per l'attività che era stata svolta da una Società locale che aveva avuto la forza di richiamare a sé molta parte della gioventù scaligera invasa dalla « grande passione ».

La Bentegodi, quindi, assorbendo quanto di meglio questa Società Ginnastica aveva in sé, fu la degna continuatrice di questa passione, la galvanizzatrice di essa, la scintilla che servì ad appiccare il gran fuoco che, attraverso gli anni, doveva forgiare tanti campioni. Per lo sport in genere, quelli non erano tempi aurei — intendi economicamente parlando — e, malgrado il lascito, la Bentegodi si sorresse più per la passione che animò sempre i suoi soci che per quello di cui essa poteva disporre in liquido. Al punto che una sede vera e propria e una palestra che si potesse chiamare con tal nome la Bentegodi non l'ebbe che nel 1905. Primamente, i bianco-neri si

erano accomodati alla bellemeglio, piantando le proprie tende in una sala adibita a palestra del vecchio Liceo Maffei e, più tardi, nel 1902, a Palazzo Bevilacqua.

Lo sport scaligero nei primi anni non aveva grandi esigenze nè comprendeva in sé tutte le branche d'oggi. Le manifestazioni si compendiarono, per i più, in esercitazioni agli attrezzi e nella scherma che era ancora molto in auge e certamente più di quanto non lo sia oggi. Di quel primo periodo poco è dato sapere con precisione, anche perchè poco si faceva: poco, se lo confrontiamo allo sviluppo odierno, ma, per allora, tale attività, ch'era guardata dai più anziani come una temerarietà da pazzoidi, era semplicemente prodigiosa. I giovani erano tutti invasi delle « performances » che si andavano assommando e guardavano con ammirazione ai maestri d'allora, veri apostoli dello sport. Molti di essi ebbero anche una certa notorietà e tra i vecchi c'è ancora chi ricorda il maestro Cortinovis, il maestro Marengo, che insegnava scherma, e il maestro Girelli che era insuperabile agli attrezzi e che finì miseramente annegato alla piscina di Campagnola, forse colto da malore, malgrado gli sforzi del popolare « Rizzetto » che aveva fatto di tutto per trarlo a galla. Il quale « Rizzetto », poi, noto maestro di nuoto, aveva fatto anche lui del suo meglio per dare incremento a tutti gli sport che apparivano all'orizzonte, anche ai più pericolosi.

Di lui si ricorda ancora un episodio accaduto quando l'aero-navigazione era bambina. Con uno dei primi aerostati, le vecchie mongolfiere, « Rizzetto » davanti a tutta la città che s'era riunita per l'occasione in Arena, lanciando il fatidico grido dei vecchi bentegodini che partivano per acquistare alla Società nuove benemerenze, « Addio, Verona », si era alzato nel cielo. Il vento, però, che durante i preparativi aveva avuto modo di girarsi, gli prese la mano e lo spinse verso l'Adige minacciando di abbassare la mongolfiera prima del tempo. « Rizzetto » tanto fece, per non fare il bagno, e tanto si dimenò nell'aria che, per evitare il pericolo, rasentando l'aguzzo culmine d'un campanile vi si abbarbicò come un mollusco atterrando, quindi... su esso da dove poi, con gran fatica, fu tolto. Come audacia e come originalità... d'atterraggio non c'è male, vero? Credo che sia un caso più unico che raro.

A parte ciò, il fatto sta a dimostrare che la Bentegodi, attraverso i suoi uomini, fu sempre antesignana e non si rifiutò mai di accettare il compito sportivo — anche se duro, difficile e pericoloso — che le veniva additato raccogliendo sempre gli appelli lanciati e guadagnando il favore della folla ad ogni causa: anche a quella aeronautica — guardate — chè coloro i quali, come il « Rizzetto », avessero avuto il coraggio di librarsi nell'aria su uno strumento che andava... « a fumo di paglia », come diceva il popolo, allora, in Italia, si sarebbero contati sulle dita d'una mano.

Naturalmente col passare degli anni, la causa qua-

dagnava sempre più terreno specie quando nel 1903, da Trieste ove era stato fiaccola vivissima di irredentismo in una di quelle Società, passò alla Bentegodi il Cav. Prof. Guido Vivi ancor oggi infaticabile animatore della istituzione e tenace assertore di tutti gli sport. E' a lui, in gran parte, che la Bentegodi deve i suoi allori più ambiti, ed è sotto di lui, alla sua scuola, che si sono formati tutti i campioni bianco-neri e che si stanno preparando i giovani.

La scherma, dunque, fu il primo sport che, per essere stato curato in precedenza, diede i primi allori alla Società col campione italiano di fioretto Scansi che col Pini doveva poi fare scuola in Argentina. La ginnastica venne a ruota della scherma e con questa, per molti anni, fu l'espressione migliore della Società, fino allo svilupparsi, cioè, dell'atletica.

Il grosso degli allori doveva venire con quest'ultima specializzazione in quel periodo aureo, diciamo così, per la Bentegodi, che s'iniziò nel 1903.

Quegli che oggi è il Comm. Alberto Masprone era riuscito, allora, a radunare un pugno di autodidatti che in breve, alla chetichella, in una ricerca volitiva e tenacissima, avevano compiuto la preparazione debuttando felicemente a Vicenza ove Erminio Lucchi vinceva la prima gara di Pentathlon che veniva effettuata in Italia. Poco dopo, a Savona, ai Campionati Atletici Italiani, la squadra bentegodina, che aveva curato particolarmente i lanci, stravinse. Masprone si classificò, fra lo stupore generale, primo e dietro a lui, a chiudere meravigliosamente tutti gli altri, si piazzò il Cav. Lucchi. Da qui si passò a Roma, ove si erano organizzate le eliminatorie per la partecipazione alle Olimpiadi del 1906 e alle quali presero parte tanto il Lucchi quanto il Masprone. Entrambi, dopo aver battuti tutti gli avversari, furono inviati ad Atene ove per la loro Società iniziarono una brillantissima tradizione olimpionica che non ha certamente riscontro per nessun'altra.

Da Atene a Milano, nello stesso anno, al Concorso Internazionale, e poi, nel 1908, a Venezia, ove Masprone vinceva il Pentathlon Reale e, incoronato d'alloro, veniva presentato a S. M. la Regina assieme al famoso « Plotone nero » composto di 120 atleti che s'erano acquistati fama mondiale, e a Piacenza, nel 1910, ove altre vittorie furono mietute, fu un continuo crescendo. Masprone, il più completo atleta che si ricordi, facendo sempre più larga la sua attività in ogni ramo dello sport e riuscendo in tutte magnificamente, poté ben dire d'aver acquistato a Verona la palma dell'atletismo nazionale. Pioniere del foot-ball, fondò la gloriosa squadra calcistica dell'Hellas, in essa giocò, e di essa fu per molti anni il capitano.

La Bentegodi, a cui si innestavano ormai tutti gli sport, negli anni che seguirono costituiti nel suo seno una vera e propria Federazione in cui ogni sport era coltivato, curato e incoraggiato. Sorsero, così, i campioni, della cernita di una massa enorme di appassionati che trovavano il modo di provare le loro possibilità in ogni branca.



Atleti della « Bentegodi »: Dominutti campione e recordista italiano del lancio al giavellotto (m. 61,65) e Pighi recordista del lancio del disco (m. 44,44) e del peso (m. 13,65).

Così, nella lotta, Covre, Manzatti e Carcereri, in breve tempo, seppero portarsi all'altezza dei campioni di fama mondiale formando quel trio greco-romano della Scaligera che ebbe grande rinomanza.

Alessandro Covre, nel 1908, a soli 19 anni, debutta a Trieste in modo strabiliante aggiudicandosi il Campionato internazionale di lotta greco-romana e atterrando, in tempi che variarono da 11 secondi a 10 minuti, uomini della forza di Minkus, di Arkops e di Raimondi e costringendo i rappresentanti turchi e russi all'abbandono.

Nel 1912 Covre, che aveva già avuto modo di distinguersi ovunque, fu scelto per rappresentare l'Italia a Stoccolma e si aggiudicò un'ottima classifica. Ma anche Covre non si arrestò alla sua specialità e fu, in pari tempo, attrezzista al 5° grado, ginnasta di 1.a categoria, lanciatore di palla di ferro, peso, disco e giavellotto. Sfidato dal famoso Campione di lotta libera giapponese, Tora Mikaki, di Tokio, egli accettò la lotta. La sfida ebbe luogo in Arena, a Verona, e per quanto Covre non sapesse quasi nemmeno in che cosa consistesse la lotta libera, vinse come volle. Nel 1913 lo troviamo a Copenaghen mentre si allena con Petersen. In gara, allora, finisce alla pari con un campione russo. Durante la guerra l'eclettico campione vinse la gara interalleata di lancio della bomba con metri 74,50.

Alla vigilia delle Olimpiadi di Anversa, quando già era pronosticato vincitore, dopo un bagno fu colto dalla

febbre e non potè presentarsi. La sua fama rimane viva ancora oggi come quella del più abile applicatore di colpi a terra. I giornali lo chiamavano: « l'uomo dall'astuzia senza fine ».

Quanti furono ancora i campioni di larga fama? Se lo spazio non ci richiama a giuste proporzioni potremmo aggiungere pagine a pagine. Chi non ricorda, per non parlare che dei campioni del nostro tempo, a Stoccolma, ad Anversa, a Parigi, ad Amsterdam, nelle Olimpiadi, i nomi di Pighi, Tommasi, De Martini, Menegazzi, Dominutti, Pancera, Sittoni, ecc. tutti campioni italiani nelle varie specialità, tutti usciti da questa fucina magnifica di fecondità? Le loro glorie sono ancora nella memoria di tutti, perchè ci sia necessità d'illustrarle, e noi non ci diffonderemo. Parleremo piuttosto del vivaio, della schiera dei giovani che si accingono a rimpiazzare i compagni più anziani.

Il fratello di Tommasi, Angiolino, tende come Virgilio ai salti. Difatti egli si specializza nel salto in alto ove ha già vinto il Gran Premio dei Giovani. Nel luglio scorso ha superato m. 1,80 in altezza. Non ha che 19 anni e già si profila come il miglior saltatore italiano. A fianco di lui, nella Nazionale B, contro la Spagna, si è battuto anche Lui-

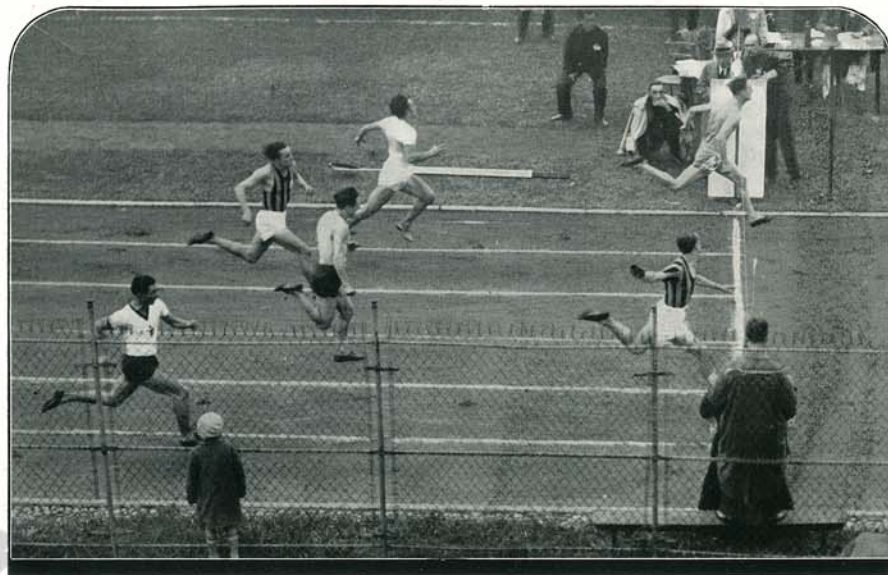
gi Pagani — in questi giorni granatiere a Roma — Campione Italiano Allievi e Juniori di salto con l'asta: m. 3,40.

Ai Campionati Veneti Allievi Gino Galletto ha vinto la gara di marcia dei 5000 metri. Anch'egli giovanissimo, ventitrè anni, è una delle più belle promesse. Nelle altre specialità il diciottenne Giuseppe Zanoni cura con successo il giavellotto e Bruno Benetello, 17 anni, l'atleta più completo tra i giovani, il salto in alto ed altri sport. Leopoldo Jodice, 18 anni, ha vinto già il Gran Premio dei Giovani di salto in lungo. Di lui Tommasi ha detto: « Ho trovato chi mi sostituirà nelle file bentegodine, quello che certamente continuerà la tradizione ». Ricordiamo ancora il diciottenne Giovanni Pellini che, oltre ad essere un ottimo pentathleta, supera i tre metri con l'asta e Sergio Segattini anche lui una magnifica promessa.

Come ognuno vede, mentre i campioni italiani della Scaligera sono ancora sulla breccia, la Bentegodi ha già pronte delle promettenti riserve che le consentiranno di continuare sulla via che da oltre cinquant'anni essa batte con gagliarda sicurezza.

Additando la Bentegodi alle consorelle come magnifico esempio, noi la citiamo, oggi, all'ordine del giorno poichè essa ha ben meritato dello Sport italiano.

CARLO MANZINI



L'eterno duello Toetti-Maregatti. Nell'ultima corsa di 100 metri (28 ottobre, Milano) Toetti ha battuto il rivale come vedesi nella fotografia.

FINE DI STAGIONE

Le manifestazioni che dal punto di vista strettamente tecnico hanno maggiormente interessato gli appassionati in questa fine di stagione, sono stati il Gran Premio dei Giovani, prova base del nostro futuro progresso, e la Maratona internazionale di Torino, attesa come termine di confronto per gli elementi nuovi apparsi nel corso dell'annata alla ribalta della notorietà. Delle due prove parliamo a parte; oltre ad esse, altre manifestazioni atletiche hanno avuto il potere

di interessare.... sollevando un coro di scorde di commenti e di impressioni. Si tratta di manifestazioni di reale importanza, che forse si sono svolte in una epoca non troppo felice.

Quest'anno, infatti, abbiamo avuto un calendario di prove tutt'altro che equilibrato e proprio a stagione in corso di esaurimento è stato un crescendo impressionante di manifestazioni che hanno costituito un finale pletorico. E' indubitato che per la prossima stagione tutto l'attuale ordinamento di manife-

stazioni debba venire modificato anche perchè quest'anno alcune classiche prove, come il Gran Premio Bologna, non hanno potuto svolgersi e altre, ad esempio la Coppa Bossi-Montalcini a Torino, hanno avuto ben scarso numero di concorrenti.

Una prova che ha interessato vivamente il pubblico, e un po' meno i tecnici, è stato il Gran Premio delle Regioni svoltosi a Firenze il 28 ottobre. La vittoria è toccata alla Lombardia, seguita a solo un punto di distanza dal Veneto. Diremo di più. Se una regione ha mostrato di meritare la vittoria per il lavoro organizzativo svolto,

essa è proprio quella veneta che però ha dovuto soccombere soprattutto perché assente nella gara di lancio del martello. Una deficienza assoluta in una gara costituisce un peso morto che difficilmente può essere superato. Comunque, il Veneto ha dato una prova magnifica di compattezza, di disciplina, di entusiasmo, di organizzazione. Commentare i risultati del Gran Premio delle Regioni vuol dire anticipare quanto diciamo più oltre, in misura più accentuata però, per il Gran Premio dei Giovani.

La Lombardia ha vinto in virtù della classe dei suoi uomini di punta, dei campioni, degli Assi che dir si voglia che hanno saputo affermarsi con grande autorità. La Lombardia resta pur sempre la regione meglio attrezzata, in fatto di uomini, e per conservare il magnifico primato odierno è soltanto necessario intensificare le prove di reclutamento.

Prescindendo dai risultati collettivi, possiamo registrare alcune belle prove individuali particolarmente significative. Così Dominiutti ha superato, per la prima volta in Italia i metri 60 nel giavellotto. Nella stessa gara fu ammirato il giovane Bossalino, atleta asciutto asciutto e dai nervi di acciaio, che ha superato i 57 metri assumendo quindi il posto di vedetta in una specialità nella quale siamo particolarmente in arretrato. E' ancora presto per fare sicuro affidamento su Bossalino, ma i progressi compiuti dallo scorso anno dal giovane atleta, sono veramente ottimi e la prossima stagione speriamo ci possa dare in lui un altro Asso.

Brogli ha superato i metri 1,84 nel salto in alto. Ecco un altro giovane che marcia sicuramente verso la conquista del record della specialità. Poco da dire sugli altri risultati, salvo per la gara di salto in lungo dove abbiamo



GIANNI CALDANA

Caldana: ecco un prodotto puro e genuino della attività propagandistica del Gran Premio dei Giovani, ed ecco anche un atleta serio, appassionato, valente, destinato a conseguire ulteriori progressi e ad affermarsi fra le vedette del nostro atletismo. Vincitore, nel Gran Premio dei Giovani del 1929, della gara del salto in alto, nell'anno successivo, vinse, nella stessa prova, la corsa dei 75 metri ad ostacoli. Regolarmente raggiunge metri 1,80 nel salto in alto e corre i 110 ostacoli in meno di 16". Giovannissimo, ha già indossata la maglia azzurra negli incontri atletici contro Ungheria, Inghilterra, Polonia, Svizzera, sempre bene affermandosi e battagliando con giovanile entusiasmo e tenacia fortissima.

Caldana migliorerà ancora. Possiede doti fisiche appropriate ed ha la passione e la volontà necessarie per bene affermarsi. Se saprà ancor meglio affinare il suo stile, razionalizzare la preparazione, scalfire la condotta di gara, presto il giovane studente vicentino si affiancherà ai nostri « fuori classe » proprio in una specialità, i 110 ostacoli, tra le più difficili. Ma anche per questo, niente paura; Caldana è allievo di Colbacchini, maestro insuperato di stile, e quindi non vi è che da attendere fiduciosi le prove future.

tre atleti che regolarmente superano i sette metri. Cortopassi, il consocio di Maffei, ormai si è affermato come elemento sicuro sulla distanza ed anche stilisticamente pregevole. Ecco un'altra vedetta.

Per le altre gare stazionarietà completa o quasi. Molti dei concorrenti che hanno sollevato più interesse, sono reclute giovanissime e che hanno poi successivamente disputato il Gran Premio dei Giovani, segno che i nostri quadri stanno rinnovandosi. Citiamo, fra gli altri, Craighero, Bortoluzzi, Nannetti, Guerci, Setti, Dotti, Giovannoni, Mastrangelo, Francesconi.

Altra riunione che ha presentato alcune cose interessanti, è quella tenuta per il Gran Premio Milano, nell'annuale della Marcia su Roma. Una delle cose più notevoli di tale riunione è stato l'interesse della vigilia dovuto alla strombazzata presenza di Nurmi, lo Asso degli Assi e che avrebbe gareggiato contro Petchiewicz. I commenti negli ambienti erano animatissimi ed una folla degna di una partita di calcio si riversò all'Arena dove il Finlandese non era presente, imitato, del resto, dal Polacco ed anche dal tedesco Wichmann. La cosa ha giustamente irritato la folla che ha inscenato una tumultuosa dimostrazione. Comunque, a parte la mancanza degli Assi internazionali, la riunione ha mostrato cose assai belle e tali da giustificare la presenza di un pubblico di eccezione. Così nei cento metri l'eterna lotta fra Toetti e Maregatti ha avuto un'altra alternativa con la vittoria del giovane socio dello Sport Club Italia. Al solito i due valorosi atleti, finiti a spalla, hanno segnato l'abituale 10"4/5. Faccelli ha potuto compiere i 400 metri nel tempo ottimo di 48"4/5 destando ogni più giustificata meraviglia nella massa dei presenti. E'

un « duro da morire » e che migliora col progredire degli anni e della carriera.

Nella marcia, il duello fra il nostro Frigerio e lo svizzero Schwab, recordista del mondo, ha toccato le alte vette della passionalità la più accesa e sul traguardo soltanto pochissimo spazio separava i due campioni. Infine la staffetta dell'Ambrosiana ha battuto il record della 4 x 100. Bilancio lieto, dovuto ad anziani, ma che, comunque, ha in parte ripagato il pubblico per la latitanza di Nurmi.

A proposito della presenza di Nurmi in Italia dobbiamo incondizionatamente elogiare i dirigenti milanesi che hanno pensato ad invitarlo, sostenendo naturalmente gravi sacrifici. La presenza dei grandi campioni è un mezzo potente di propaganda fra il pubblico, come non vi è niente di più deleterio che una aspettativa delusa. Così la giornata del 28 ottobre, che avrebbe dovuto essere di proficuo lavoro, è divenuta purtroppo negativa. La colpa non va certo a chi la riunione ha organizzato con ogni cura, ma risale direttamente agli stessi campioni che troppo spesso assumono impegni che poi non sanno o non possono rispettare. Al caso pratico sembra che il divieto sia venuto, all'ultimo momento, come per ripicca, dalla stessa Federazione Finlandese. Mica male in materia di sport.

A Torino edizione ridotta della Coppa Bossi e Montalcini con risultati di poco conto. E' bene pensare seriamente, per la prossima stagione, a non sacri-

Dodici fascicoli all'anno; mille pagine di « storia sportiva » abbondantemente illustrata da fotografie originali: questo è « Lo Sport Fascista ».



IL "NEGRO VOLANTE",

Ecco, nell'istante in cui, con impegno disperato, si getta fulmineo alla conquista del record più ambito, il negro Eddie Tolan, l'uomo più veloce del mondo, il pronosticato vincitore della corsa dei 100 metri piani alle prossime Olimpiadi.

Tolan è studente. La sua fama risale soltanto al 1929 quando si impose ai tecnici americani nei campionati universitari degli Stati Uniti. In una breve apparizione europea ha battuto, ed è stato battuto, dai velocisti tedeschi, ma era agli inizi della carriera. Dal 1930 però domina incontrastato. Ha eguagliato il record del mondo dei 100 metri con 10" e 4 decimi e recentemente, a Vancouver, ha segnato il tempo di 10" e 3 decimi. Tale limite, che ha dell'incredibile, attende l'omologazione degli organi ufficiali, al solito tardi e burocratici nelle loro procedure, ma la folla ha già classificato l'atleta straordinario chiamandolo come un grande campione d'altri tempi: « il negro volante ».

Ed infatti 10" e 3 decimi sui 100 metri non rappresentano un volo verso il filo di lana che segna la mèta ed insieme verso la celebrità ed il primato indiscusso in una delle prove più difficili e più ambite?

ficare riunioni ormai classiche e che spesso vogliono dire la vita di una società o la stessa esistenza dell'atletismo locale. Lo stesso dicasi per il Gran Premio Bologna organizzato sempre con grande signorilità dalla Virtus e che quest'anno non ha trovato una domenica in cui potersi svolgere.

Ultimo quadro di questo scorcio di stagione il Campionato di decathlon e di staffetta 3 x 300. Nel decathlon ha vinto il goriziano Tabai, anche recentemente messi in bella luce nelle prove di salto in lungo, ma il punteggio 6.200 è modesto in campo internazionale dove bisogna largamente superare i settemila punti per essere considerato qualcuno. Tabai è giovane e molto può migliorare, ma per il decathlon è necessaria una preparazione accuratissima e diretta da un competente in modo che l'atleta possa raggiungere tutti, o quasi, i suoi massimi.

Fra gli altri concorrenti fu notato Agosti che però conduce una preparazione non sempre accurata. Contieri non ha finito la prova, inizio di scarso allenamento. Comunque, scomparso Contoli e a riposo Carlini, non vediamo, perdurando l'attuale stato di cose, chi possa da noi raggiungere un limite di carattere internazionale.

La gara di staffetta 3 x 3000 ha visto la prevista vittoria della Giglio Rosso. Ecco una gara che avrebbe grande utilità per la creazione di buoni mezzofondisti purchè, per il desiderio della buona affermazione, non vengano sfruttati altri concorrenti meglio adatti ad altre distanze.

G.

Tutti dicono che la nostra è la più bella Rivista del genere; ma per testimoniare efficacemente la propria simpatia il mezzo più persuasivo è l'abbonamento.



La squadra del Veneto, formata da Brusè, Bortoluzzi, Craighero e Beretta, vincitrice della staffetta 4x80 (foto Bendini e Cantarelli).

GRAN PREMIO DEI GIOVANI

La sesta edizione del Gran Premio dei Giovani offre ampia materia di critica e di insegnamento, non solo ma, analizzando i risultati ottenuti e soprattutto la organizzazione e la preparazione delle varie regioni scese in campo, è facile il ricavare, sintesi delle nostre indagini, un complesso di verità che dovrebbero essere il tema obbligato di tutta l'attività futura. In altre parole, crediamo che la nostra massima prova riservata ai giovanissimi e disputatasi nella magnifica cornice del Littoriale, sia la conferma di quanto da tempo abbiamo segnalato e che viceversa non molti vogliono o sanno comprendere.

La cronaca delle gare svoltesi il primo novembre al Littoriale dice che il Veneto ha vinto e ha vinto bene. E' la seconda vittoria consecutiva che questa regione, mostrando una continuità di sforzo veramente notevole, strappa alle consorelle anche di più chiara fama, di maggiore maturità tecnica, di più forti possibilità finanziarie, in questa prova che ormai possiede tutti i requisiti della classicità. La prima vittoria, riportata nel 1930 fu come il classico fulmine a ciel sereno per gli osservatori superficiali, ché viceversa, chi segue gli avvenimenti atletici non mostrò di soverchiamente meravigliarsi. La affermazione o-

dierna, con la eccellenza dei suoi risultati, conferma la legittimità del trionfo dello scorso anno e soprattutto insegna come la vittoria sia della regione meglio organizzata, più compiutamente attrezzata, con dirigenti fattivi e dominati da sereno spirito altruistico. Dopo la prova recente è la continuità dello sforzo che occorre segnalare, ed è opportuno anche rilevare come il Veneto abbia perfettamente compreso che i concetti propagandistici messi a base del Gran Premio dei Giovani non siano parole vuote o povere di contenuto, concetti astratti od oziosa accademia, ma viva, vivissima, inderogabile realtà. Oggi, nel Gran Premio dei Giovani, preludio obbligato alle maggiori prove di carattere collettivo; vince chi ha la organizzazione più completa, minuta, perfetta, onnipresente.

Perciò gli sconfitti debbono oggi recitare il « mea culpa » e pensare all'avvenire se vogliono riprendere il terreno perduto e la marcia ascensionale.

Il Gran Premio dei Giovani, secondo gli intendimenti del suo ideatore e primo animatore, il compianto Bononcini, rappresenta, o dovrebbe rappresentare, la prova destinata al reclutamento ed alla propaganda in superficie, quasi una leva in massa delle forze a-

tletiche o presunte tali. Non solo, ma il Gran Premio dei Giovani deve servire per la penetrazione in ogni centro abitato dell'atletismo che è pur sempre la base di ogni attività ginnico-sportiva ed insieme elemento fondamentale della educazione giovanile. Con una ordinata serie di eliminatorie comunali, provinciali, regionali, la prova finale dovrebbe assumere i caratteri inconfondibili di sintesi delle nostre forze e delle possibilità giovanili in campo atletico, cioè indicazione degli elementi migliori destinati a rafforzare il nostro atletismo che sta passando una patrosa crisi di anemia. Ma, dietro al gruppo degli eletti vi deve essere assolutamente un grande compatto serrato esercito di gareggianti, massa grezza ed ancora informe, ma che è insieme il vivaio per i campioni che si attendono e l'esercito degli appassionati che, con ogni mezzo, viva tengono la debole fiamma dell'atletismo. Così facendo, e soltanto così, sperando su masse sempre più numerose, con un seguito costante di selezioni e di eliminatorie, è indubitato che gli elementi più adatti alle varie specialità vengono messi in giusta luce ed avviati gradualmente alle prove maggiori, senza naturalmente trascurare i benefici che con tale intensa propaganda si ottengono a riguardo della educazione fisica della gioventù. Così facendo il Gran Premio dei Giovani raggiunge compiutamente i suoi scopi, riuscendo a valorizzare e a potenziare il nostro atletismo. Va da se che una volta individuati gli elementi migliori questi debbano essere seguiti, curati, guidati sino alla loro completa maturità tecnica e così si ha una ideale, diretta corrispondenza fra prove di reclutamento e gruppo dei migliori campioni.

Concetti, questi, che possono sembrare ormai risaputi, ma è bene avvertire che non ovunque il Gran Premio dei Giovani ha raggiunto compiutamente gli scopi per i quali è stato istituito e quindi, mancando il necessario movimento di masse, la penetrazione in ogni centro, il lavoro di propaganda e di selezione, anche le vittorie dei singoli o le affermazioni collettive dovute ad alcuni buoni elementi di uno o pochi centri, non prendono risalto, dicono poco, o, meglio, ammoniscono che gli obiettivi ultimi della gara non sono stati raggiunti. Si ha cioè sconfitta netta sul terreno organizzativo anche se si raccolgono vittorie in campo di gara. Ma, e qui ricordiamo quanto altre volte è stato scritto su queste stesse pagine, il Gran Premio dei Giovani

che viene disputato quasi generalmente con elementi grezzi, non ancora tecnicamente e fisicamente formati e quindi tutti su uno stesso piano di maturità, si vince soltanto dopo un intenso lavoro di scelta, di preparazione, di selezione. La vittoria ultima è in funzione della organizzazione migliore e va alla regione che ha fatto disputare il maggior numero di eliminatorie ed ha saputo portare sui campi di gara la massa quantitativamente più notevole di giovani. Ecco perchè vince il Veneto, è in declino la Lombardia, è pressoché nulla la Venezia Tridentina.

La vittoria del Veneto è soprattutto vittoria di dirigenti regionali e provinciali che hanno passione, fede, costanza. Se, in base alle statistiche delle eliminatorie comunali disputate e del complessivo numero dei partecipanti selezionati, si facesse una graduatoria nazionale, il Veneto riuscirebbe clamorosamente, a gran distanza delle altre regioni, il primo. E le cifre potrebbero essere non soltanto assolute, ma anche relative alla popolazione e il risultato ultimo sarebbe il medesimo. Sono questi i fattori che spiegano esaurientemente la vittoria di una regione che a



L'emiliano Setti, primo classificato nel salto in alto con m. 1,70 (foto B. e C.)



Il veneto Oberveger, nuovo campione di pentathlon e l'emiliano Zini, campione nel getto del peso (foto B. e C.)

rigore, come eccellenza di singoli atleti, non è la prima. La massa, ecco dove il Veneto ha cercato la sua forza che non è soltanto nel movimento giovanile, ma investe tutte le categorie di atletismo. Ed oggi il Veneto lavora per l'avvenire e non passerà tempo che, perdurando l'entusiasmo fattivo di oggi, esso potrà nettamente distanziarsi dalle altre regioni.

Si è detto che la gran fortuna del Veneto risiede soprattutto nello scarso sviluppo che nella regione ha il gioco del calcio. L'affermazione ci sembra viziata di un semplicismo troppo assolutista anche perchè in ogni comune veneto vi è la squadra, grande o piccola non importa, di calciatori. Piuttosto è bene insistere che in ogni regione italiana possono ottenersi i risultati del Veneto, purché vi sia una massa di dirigenti veramente appassionati, disposti ad ogni sacrificio, organizzatori di polso, abili nello stringere contatti con le altre organizzazioni sportive e soprattutto con le falangi giovanili inquadrare nell'Opera Nazionale Balilla e nelle Avanguardie. Questa è forse la base di ogni lavoro utile e proficuo. Si tratta di fare in modo che ogni Balilla possa eventualmente, possedendo i mezzi fisici necessari, diventare un atleta. E' necessario che alla educazione fisica dei giovani siano preposti dei competenti di atletica leggera e questa competenza può anche essere data attraverso una opera assidua di insegnamento offerta agli stessi istruttori. E lavorare anche fra i premilitari

e soprattutto cercare ed ottenere l'appoggio delle autorità politiche. Se ogni Podestà di comune; ed ogni segretario di Fascio fosse tempestato di lettere e di sollecitazioni sino ad ottenere la disputa della eliminatoria comunale, un gran passo sarebbe compiuto. E si noti, per dichiarazione degli stessi dirigenti, che sempre le autorità politiche ed amministrative hanno dato il loro appoggio, che non è soltanto utile ma diventa addirittura necessario. Si tratta soltanto di cercare gli aiuti, di provarli e non di aspettarli con beato ottimismo che porta poi ad un movimento esiguo prima, alla sconfitta poi.

Sveglia ai dirigenti! Ecco il monito del VI Gran Premio dei Giovani.

Chi si attendeva la brillante affermazione degli atleti del Centro-Sud? Pochi, e al primo motto di sorpresa fu seguito oggi il lieto applauso. La bella classifica collettiva e le affermazioni individuali ottenute dagli atleti meridionali sono uno degli aspetti più simpatici del Gran Premio dei Giovani: mostrano come la propaganda sia effettivamente condotta in ogni luogo e fatta con illuminato criterio. Ma le affermazioni del Centro-Sud sono dovute



Grazio Mariani, il lombardo che ha vinto negli 80 piani (foto B. e C.)



Giovanconi, Nannetti e Craighero, rispettivamente vincitori nel lancio del disco, nei 3000 metri e nei 250 piani (foto B. e C.).

all'entusiasmo e manca ancora la maturità tecnica che viceversa è il portato di una lunga opera di penetrazione fra i dirigenti che debbono anche trasformarsi in istruttori. Un fatto sintomatico da segnalare è costituito dal numero considerevole di eliminatorie che si sono disputate in Sicilia ed in Sardegna, cioè nei centri dove le installazioni sportive sono soltanto un pio desiderio. Questo dimostra che dove vi è entusiasmo l'atletismo compie dei progressi mentre dove manca la molla della passione non contano i campi perfetti, le piste con ogni possibile impianto, i mezzi finanziari cospicui. L'atletismo non si crea con la carta moneta, pur concedendo che il fattore denaro possa contribuire al suo perfezionamento successivo. Prima si ha da creare l'ambiente di passione e poi l'organismo tecnico. Almeno nelle attività prettamente dilettantistiche è necessario fare così.

Ultima osservazione riguardante alcune regioni che, pur essendosi piazzate ottimamente, non meritano, secondo noi, lode incondizionata. Ad esempio, l'Emilia si è classificata al secondo posto e avrebbe anche potuto minacciare il Veneto per il primato finale, ma i risultati ottenuti sono il prodotto di pochi elementi, reclutati in un numero limitatissimo di centri sportivi. Bologna, poi, vi fa la parte del leone. Significa che nella regione emiliana il Gran Premio dei Giovani ha mancato ai suoi scopi. I buoni risultati si ottengono egualmente perché nei pochi centri in cui si seleziona si opera su grandi masse, ma l'Emilia potrebbe

agevolmente dominare tutte le regioni italiane soltanto se in ogni provincia si facesse quello che viene fatto a Bologna dove ogni giovane è inquadrato nella falange degli sportivi praticanti, portato in campo, fatto gareggiare.

Poche osservazioni sui dati tecnici. Sette sono i records della prova battuti; questo numero è consolante, soprattutto perché si tratta di elementi giovani. In generale dobbiamo però notare che lo stile manca in tutti, o quasi, il che vuol dire che la preparazione non è affidata a tecnici di valore. Il problema è quindi pur sempre di organizzazione. Il getto del peso, il



Il nuovo campione e recordista sugli ostacoli, Guerci; il 2° classificato nel salto in lungo, Baldi; e il campione dei giavellottisti, Mastrilli (foto B. e C.).

lancio del disco, il tiro del giavelotto, e soprattutto il salto con l'asta hanno mostrato delle cose assurde in fatto di stile. Nel disco, molti concorrenti probabilmente raggiungono distanze maggiori lanciando da fermo invece che con il giro in pedana. Non parliamo di lanci nulli, che sono stati frequentissimi. Nel salto con l'asta molti hanno tanta forza e scatto di elevazione da poter oggi superare agevolmente i metri 3,50 ma invece si debbono fermare ai soliti e miseri 3,20, od anche meno, perché non riescono a raggiungere la velocità necessaria per effettuare il passaggio dell'asticella. Infatti molti concorrenti sono caduti addirittura fuori dalla fossa di arrivo perché fermati a metà altezza dalla mancanza di velocità.

Il rimedio è ancora uno e solo. Creare dirigenti che sappiano essere istruttori, ed affinare gli istruttori che esistono e soprattutto ottenere uniformità di concetti. Se domandate notizie sullo stile di un atleta a parecchi dei cosiddetti tecnici che bazzicano i campi di gara troverete tanti pareri quanti sono gli interpellati e quello che per uno è ottimo per l'altro è errato e così via con la massima disinvoltura.

Fra i molti atleti convenuti a Bologna uno dobbiamo segnalare all'attenzione degli appassionati: Craighero. L'Udinese è ben formato fisicamente, corre con stile piacente e con grande naturalezza. Ha doti naturali grandissime e soprattutto possiede uno stile. Dovrebbe essere uno dei nostri futuri quattrocentisti di fama. Ma quello che

ci è piaciuto di più in Craighero è stata la volontà quasi rabbiosa con cui gareggiava, quella volontà che manca a molti. Di Craighero abbiamo ammirato maggiormente la frazione nella staffetta che non la sua gara individuale in cui, partito in testa, è finito come ha voluto. E soprattutto, oltre allo stile, egli ha anche senso tattico. Lanciato, nella staffetta, all'inseguimento del rivale lombardo, quando è stato in curva ha allungata la falcata, ma ha rallentato la velocità per riprendere poi più forte in rettilineo. E' elementare che in curva la velocità debba subire una lieve diminuzione e che sia necessario, per non disunire l'azione armonica di tutto il corpo, allungare la falcata abbassando il torace. Quanti sono in Italia, anche fra i seniori, che così fanno? Ecco perché il Veneto ci è piaciuto, e non esitiamo a pronosticargli un lieto avvenire.

Fra gli altri citiamo Nannetti, buon mezzofondista, non molto ricco di mezzi, ma tattico accorto e consumato e che soprattutto sa gareggiare sul tempo impedendo così, già alla partenza, ogni sorpresa. Oberverger ha tutte le doti per riuscire un ottimo decathleta e Giovannoni ha pienamente confermato le prove precedenti. L'ostacolista Guerci ha stile, ma manca di velocità e per questo non possiamo ancora considerarlo come una vedetta.

Ultimissima osservazione. L'epoca di svolgimento, portata al primo novembre non è assolutamente adatta per una prova del genere. Il freddo è il grande nemico dell'atletismo ed infatti abbiamo visto molti gareggianti dover saltare e lanciare con i maglioni. Senza contare che non è nemmeno igienico pretendere degli sforzi notevoli da giovani quando la temperatura è piuttosto pungente. Al Gran Premio dei Giovani è necessario pensare in inverno predisponendo tutto il lavoro organizzativo. Entro aprile deve essere fatta la leva atletica, cioè il complesso delle eliminatorie comunali. In maggio le eliminatorie provinciali e regionali e nella prima quindicina di giugno la finale. Ecco un programma che ha il pregio della razionalità. Se il Gran Premio dei Giovani deve essere puramente educativo, le date proposte sono le migliori. Si dirà che vi sono ostacoli relativi alle scuole, esami, ecc. ma anche questi possono eliminarsi. In ogni caso è bene anticipare a maggio piuttosto che ritardare. Mai svolgere gare del genere in autunno.

CESARE GRATTAROLA



Roccati, il vincitore della recente maratona internazionale di Torino, compie gli ultimi passi (foto Bettrone).

MARATONA

Maratona internazionale di Torino. Ecco una prova che presenta un interesse vivissimo dal punto di vista tecnico e che, come sempre, ha toccato le più alte vette del successo dal punto di vista spettacolare. Alla vigilia, il pronostico era unanime e la vittoria di un giovane, cioè dell'elemento nuovo postosi in luce nel corso dell'annata era ritenuta sicura. Per molti l'interesse andava anzi al tempo che Fanelli avrebbe segnato ed alla sua condotta di gara. Qualche prudente timidamente faceva delle riserve, sottovoce però, quasi per farsi sopportare, ammonendo che una Maratona è prova assai severa, la più severa fra le tante manifestazioni atletiche, e che vuole maturità, non soltanto di mezzi fisici, ma anche, e soprattutto, di energia morale e di accorto senso tattico. Ma queste riserve sembravano soltanto il necessario contrasto con la folla osannante e così si creò un ambiente speciale, una massa di pubblico enorme che dava favorito Fanelli e vedeva nel giovane Pugliese il campione da inviarsi a Los Angeles.

Alla vigilia, Fanelli mostrò chiaramente le sue intenzioni di battaglia ed il suo programma fu sbandierato con lusso di particolari. Attaccare, prendere la testa dall'inizio, volare verso la vittoria clamorosa. Il Pugliese era convinto di essere il migliore e che nessuno potesse minacciarlo. Essendo il migliore

doveva quindi subito fare la sua gara, battere il suo passo, essere solo. Gli altri dovevano essere disseminati a suo piacere lungo i 42 chilometri della gara e se qualcuno, più resistente o più audace, avesse osato resistere al passo del campione, ecco che doveva iniziarsi la offensiva. In sostanza, Fanelli aveva una convinzione ferrea della sua superiorità, alimentata da molta stampa compiacente e dagli osanna di tutti gli improvvisati amici che attorno ad un campione spuntano come i funghi dopo la pioggia autunnale. Ed è stata questa convinzione che lo ha tradito; lo ha fatto fermare dopo 35 chilometri di percorso, lo ha fatto arrivare al nono posto, quando invece doveva essere l'acclamato vincitore.

Dobbiamo per questo perdere la fiducia nei Pugliese? No. Un particolare della sua gara ci è molto piaciuto e, voce discorde fra il coro unanime degli affossatori di ogni dopo-gara, elogiando Fanelli per non aver « mollato », per aver tenuto il campo di gara sino alla fine, per aver finito. E' pregio di non poco conto, per noi, l'aver accettato un meschino piazzamento quando si era pronosticato come vincitore indisturbato. I divi, quando si accorgono di essere battuti, assai spesso disertano la battaglia e si trova sempre la scusa pronta, il cronista compiacente, l'indulgenza della folla. Ci vuole maggior coraggio, invece, nel riconoscere la propria sconfitta e sanzionarla con un piazzamento che passa dalla cronaca alla storia. Fanelli, arrivando al nono posto, ha riconosciuto la sua inferiorità e non ha mendicato scuse. Ha finito la gara ed è stato battuto regolarmente senza possibilità di cavilli. Questo è il suo merito. Per chi parte con la vittoria in tasca, e deve riconoscere a tre quarti della gara di essere invece fra i battutissimi, non è poco. La Maratona di Torino insegnerà a Fanelli molte cose, e molte ne insegna anche a noi commentatori in sede di consuntivo.

Ma si ricordi quanto abbiamo già scritto, su queste stesse colonne, a proposito di Fanelli. Grande atleta, purché non sia fuorviato da troppi elogi. La Maratona di Torino conferma il nostro dire che poteva sembrare dettato da congenito pessimismo, mentre era fredda valutazione di uno stato di fatto che spesso si ripete e di cui abbiamo esperienza.

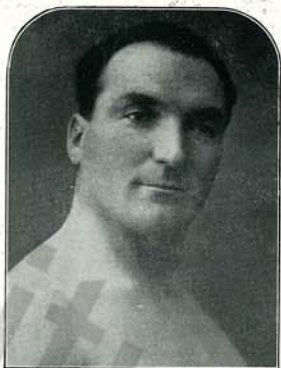
La Maratona è una gara difficilissima. Non vogliamo discutere se sia pro-

va atletica o gara spettacolare. Rileviamo soltanto che si vince una Maratona più con la testa che con le gambe. Meglio ancora potremo dire che nella Maratona le gambe debbono essere assolutamente uno strumento puro e semplice del cervello. Lo sforzo, in tale gara, è prolungato per oltre due ore e mezzo e si tratta di distribuire le proprie energie secondo il lento progredire del cronometro. Il volere fare la gara secondo le particolari contingenze di essa è azzardato. Se tutte le gare si vincono correndo sul tempo, questo assioma deve essere assolutamente dogma, in fatto di Maratone. Ad Amsterdam, nelle Olimpiadi del 1928, l'ambiente, già alla vigilia, era montato sul duello fra Finlandesi e Giapponesi ed infatti lungo il percorso la battaglia fu fra gli atleti di queste due nazioni, atleti che si fiaccarono, non ressero sino alla fine ed El Ouafi poté agevolmente vincere.

Lo stesso dicasi per la Maratona di Torino. Fanelli, convinto di dominare, partì in testa. Visto che alcuni concorrenti resistevano, sferrò una offensiva durata oltre trentacinque chilometri con un seguito affascinante di alternative per il pubblico, ma con evidente pregiudizio per l'atleta. Duello con Signorelli; duello, con Balbusso, duello con Morier: ecco altrettanti episodi che hanno richiesto una somma enorme di



Il pugliese Fanelli, seguito da Balbusso, lungo il percorso della maratona di Torino (foto Bettrone).



GIUSEPPE MERLIN

Fra i dirigenti dell'atletismo italiano una delle figure più notevoli è quella di Giuseppe Merlin, attuale membro del Comitato regionale lombardo della F.A.I., della Commissione Tecnica Nazionale e prescelto per la istruzione dei partecipanti alle prossime Olimpiadi. Ha effettivamente praticato lo sport, e la sua competenza è sorretta da una pratica ormai ventennale.

Cominciò a dedicarsi all'atletica pesante da giovanetto, fra i campioni del Club Atletico Milanese. Chiamato al servizio militare a Venezia, fu istruttore della S. A. Rajer; durante la campagna libica fondò a Bengasi lo Sport Club Capitano Verri; e nel corso della guerra mondiale, alla quale partecipò come artigiere, ebbe varie volte occasione di mostrarsi in esercizi sportivi. Congedato, entrò a far parte dello Sport Club Italia, iniziò la serie delle sue vittorie nel Campionato italiano, conquistando il titolo che difese per cinque anni consecutivi.

Nel 1920 vinse la Corona Giudici e nel medesimo anno partecipò vittoriosamente alla gara sociale del C.A.M. contro una squadra francese. Susseguentemente concorse a tutte le gare di sollevamento pesi, riuscendo sempre vincitore. «Azzurro» alle Olimpiadi di Parigi, e da cinque anni istruttore alla Pro Patria. Ha «creato» degli allievi di valore, fra essi il Bescapè, campione italiano.

energie e che hanno portato Fanelli all'insuccesso. L'avversario più tenace del nostro campione è stato Morier che però, vinto dallo sforzo ha dovuto anche lui cedere e lasciare la vittoria a Roccati.

Il vincitore non è nuovo a prove del genere e già lo scorso anno, nella stessa gara, seppe piazzarsi ottimamente. E' il grande campione che aspettiamo?

Su questo punto facciamo alcune riserve. Roccati è un ottimo elemento di rincalzo, potrà ancora migliorare, ma forse non è l'atleta capace di affermarsi in una prova olimpica. Crediamo quindi che la nostra preparazione al riguardo debba ancora impennarsi su Fanelli che deve essere amorosamente curato, guidato, istruito per le prove future.

Ma dicendo ciò non si vuole svalutare la prova del vincitore. Anzi crediamo che il Torinese sia elemento che debba essere seguito e portato a gareggiare soprattutto in prove più veloci per sveltirlo sul passo. Potrà essere un nostro elemento utilissimo.

Ma, ripetiamo, se si vuole un atleta che possa darci un buon piazzamento in campo internazionale, nelle prove del genere, è sul Pugliese che dobbiamo concentrare la nostra attenzione soprattutto insegnandogli come si corre una Maratona. Abbiamo detto che è una prova difficilissima. Aggiungiamo che vuole molta intelligenza e molta forza d'animo. Dopo il trentesimo chilometro di gara un nonnulla può compromettere qualunque grande atleta. Preparare a dovere Fanelli vuol quindi dire insegnargli a fare la sua gara, senza eccessiva preoccupazione di quello che gli altri concorrenti hanno in animo di fare. Ecco il segreto, assai semplice. G.



Il napoletano Zendri, secondo classificato nel lancio del peso al Gran Premio delle Regioni (foto Carbone).



Una fase della drammatica quarta ripresa del match Carnera-Sharkey: il gigante friulano è a terra, mentre l'arbitro scandisce il tempo del knock-down, che durerà sei secondi.

L'ostacolo insormontabile

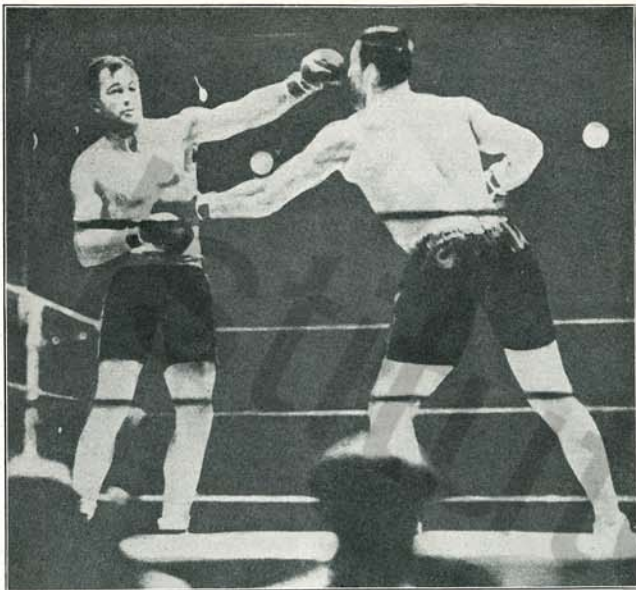
L'esito del match Sharkey-Carnera è venuto a dimostrare ancora una volta che il pugilato moderno è un'arte non annullabile sul ring dalla preponderanza fisica intesa questa come mole e forza bruta.

Quest'incontro sembra fatto apposta per porre nuovamente sul tappeto il problema che pure era

venuto in discussione decine di volte a lunghi intervalli: può un uomo di statura, corporatura e forza comune, abbattere coll'ausilio dell'arte pugilistica un avversario che lo superi grandemente in queste qualità fisiche; oppure la sproporzione, quando è molto accentuata, mette l'uomo normale in tale stato d'inferiorità da non poter

assolutamente competere col gigante?

Nel caso di Carnera e Sharkey si tratta appunto di due pugilatori dei quali uno di proporzioni gigantesche (metri 2,02 d'altezza e Kg. 120 di peso) e dall'enorme forza bruta quale quella che racchiude nelle sue poderose braccia ed enormi pugni il Friulano, l'altro di proporzioni normali (metri 1,80 di altezza, e Kg. 90 di peso) tali essendo appunto le proporzioni di Jack Sharkey, ma che erano giudicati



Verso la fine del terzo round, Carnera piazza un preciso sinistro allo stomaco del rivale, che incassa senza batter ciglio.

dai tecnici, distanti tra loro come abilità, come arte pugilistica.

Il gigante da poco laureato pugilatore, non molto addentro nei segreti del ring, naturalmente meno veloce e mobile data la sua mole; l'altro, profondo conoscitore della scherma del pugno, perfetto tattico del ring, rappresentante insomma di quella schiera di pugilatori, purtroppo molto esigua, che sono astri di prima grandezza nel firmamento pugilistico mondiale.

Ebbene, la prova dei fatti ha, ripetiamo, ancora una volta dimostrato che l'arte pugilistica, quando è veramente tale, costituisce un ostacolo insormontabile per la forza bruta, non solo, ma che un uomo di 85-90 Kg. ben allenato e abile, può non solo difendersi, ma più efficacemente offendere di un uomo di 120, pur essendo quest'ultimo un atleta allenato.

L'arte pugilistica dunque non può essere annullata che dalla stessa arte se superiore, più raffinata, più perfetta.

Quando Carnera abbatteva in

pochi minuti i suoi avversari e specialmente dopo la sua vittoria su Paolino Uzcudum, si sentivano spesso dire e si sono anche scritte frasi di questo genere:

« Bella forza, bella bravura per un uomo alto più di due metri che pesa 120 Kg. con una forza di Sansone, abbattere degli avversari che non gli arrivano nemmeno alle spalle, che sembrano dei ragazzi nei suoi confronti! ».

M'ero permesso di far notare in quell'occasione che non vi poteva essere teoria più falsa di quella ed in appoggio della mia tesi portavo esempi sparsi nella storia del pugilato degli ultimi cinquant'anni, esempi che dimostravano come i giganti avessero sempre dovuto abbassare bandiera davanti ad un pugilatore di normali proporzioni padrone di una tecnica raffinata e di una lunga esperienza di ring.

Aggiungevo che le vittorie di Carnera non erano dovute alla sua mole ed alla sua forza bruta, ma alla sua abilità ed intelligenza ben

coadiuvate, s'intende, dai suoi grandi mezzi fisici.

Carnera a differenza di tanti altri giganti di queste qualità non era privo e perciò ha potuto far carriera fino ad arrivare agli ultimi gradini nella scala dei valori mondiali, ma, salendo sempre più in alto ha trovato l'uomo che gli era maestro nell'arte del ring ed a questi ha dovuto soccombere.

Ecco perchè il pugilato è un'arte, un'arte che richiede intelligenza e speciali doti fisiche sapientemente educate e la cui perfezione è irraggiungibile o almeno è appannaggio di pochissimi. Su centomila pugilatori, solo una cinquantina eccellono, nemmeno uno su mille dei giovani che fanno del pugilato il loro sport o la loro professione raggiungono un grado di eccellenza che lo possa far distinguere dalla massa.

Gli Stati Uniti d'America per formare la loro squadra dilettantistica da inviare alle Olimpiadi di Amsterdam del 1928, selezionarono ben cinquemila giovani e con tutto questo gli otto campioni portati sul ring del grande Torneo mondiale, dimostrarono di non essere all'altezza di quelli presentati a Parigi quattro anni prima.

E' così difficile trovare dei pugilatori fuori classe, come si usa chiamare i grandi campioni, che in una nazione che pur coltiva lo sport del pugno intensamente, si può stare parecchi anni senza vederne sorgere uno.

Ma dove più scarseggiano gli uomini con qualità pugilistiche eccezionali, è appunto nella categoria dei pesi « massimi », dei pugilatori cioè il cui peso supera i chilogrammi 79,500.

In base a questa constatazione è sorta la teoria che la corporatura gigantesca, l'esuberanza di masse muscolari, è in antitesi con l'arte pugilistica; si è cioè stabilito che è più facile trovare atleti al disotto dei 79 chili che siano dei perfetti tecnici che non tra quelli che superano questo limite di peso; gli esempi diventano sempre più rari mano mano che la lancet-

ta della bilancia sale verso i cento e più chilogrammi.

Dal 1880 in poi i « fuori classe » della categoria dei « massimi » sono stati in ordine di tempo: Fitzsimmons, Jeffries, Johnson, Dempsey, Carpentier e Tunney. Tra gli attuali migliori « massimi », Schmelling e Sharkey non hanno ancora dimostrato di guadagnarsi la classifica di « fuori classe », il primo perchè ha disputato fino ad oggi un numero troppo esiguo di combattimenti duri, il secondo perchè ha alternato a prove superbe dei poco convincenti matches.

Nessuno dei sei grandi campioni sunnominati, sorpassava i 90 Kg. nel momento del massimo splendore, anzi due di essi: Fitzsimmons e Carpentier pesavano meno di ottanta chili e lo stesso Dempsey, quando conquistò il titolo mondiale liquidando in quattro riprese il gigantesco cow-boy Jess Willard, pesava 85 Kg.

Ed è appunto per questa ragione che Primo Carnera ha attirato e attira l'attenzione dei tecnici e delle folle di tutto il mondo, perchè un pugilatore di proporzioni gigantesche che sappia guidare i suoi pugni con intelligenza, che sia insomma un tecnico, costituisce più che una rarità, un fenomeno.

Quando il gigante è lanciato, la folla è trascinata dalle sue gesta, lo esalta e lo dichiara invincibile, perchè il profano non può assolutamente ammettere che un uomo qualunque possa darle ad un colosso dal torace imponente come una rupe e dalle braccia lunghe e robuste come due rami di quercia.

Ma i tecnici sanno come i giganti sul ring abbiano sovente i piedi d'argilla. Hanno fermato la loro attenzione su Carnera perchè il Friulano non è solo un gigante, ma anche un boxeur; la sua tecnica è al disotto di quella dei grandi astri del ring, ma è pur sempre tecnica e su di essa ha basato spesso le sue vittorie.

L'ideale insomma sarebbe di trovare un atleta come Carnera che fosse un perfetto pugilatore; allora nella ricerca mondiale del migliore



Un'altra fase della quarta ripresa: l'Italiano sta rialzandosi, mentre Sharkey è pronto per l'offensiva.

si sarebbe arrivati all'apogeo. Ma se qualcuno ha sperato che « Primo » fosse questa rara mosca bianca, ha dovuto dissuadersi dopo il match con Sharkey.

Jess Willard, il gigante che favorito dalla Grande Guerra era salito molto in alto fino a porsi la corona di campione, è stato ridicolizzato, maltrattato, abbattuto in sole quattro riprese da un solido ed intelligente giovanotto ventitreenne: Jak Dempsey; Carnera ha fatto qualche cosa di più perchè ha resistito ben 15 riprese a Sharkey riuscendo anche per alcuni « rounds » ad imporsi all'avversario; ma se con ciò ha dimostrato di essere il campione dei giganti, ha d'altra parte confermato che i giganti nello sport del pugilato avranno sempre la strada troncata dall'atleta del pugno di normali proporzioni.

L'immane sforzo al quale è sottoposto il cuore di un pugilatore in un lungo combattimento, è aggravato dalla mole. Occorrerebbe che un atleta di 120 Kg. avesse

una potenza cardiaca di un terzo superiore ad un uomo di ottanta chili, ciò che non è.

La fatica raggiunge perciò prima il gigante che l'atleta normale. Non si sono mai visti corridori di fondo, maratoneti, ad esempio, che pesano 100 Kg.; il pugilato da combattimento richiede uno sforzo superiore, perchè più violento se non più prolungato, di quello al quale è sottoposto tale corridore.

Concludendo, la boxe non è fatta per gli uomini di statura gigantesca, non perchè la forza bruta non sia un prezioso elemento per il pugilatore, ma perchè il colosso incontra difficoltà pressochè insormontabili per educare questa sua enorme forza, per assoggettarla alle rigide leggi del pugilato moderno.

Carnera pur non avendo perciò potuto infrangere queste massime ed erigersi ad eccezione senza precedenti, ha, più di ogni altro atleta del suo peso, avvicinato questa possibilità; per ciò deve essere ricordato come esempio raro.

CARLO VOLPI



La forte squadra Cei dilettanti azzurri, che il 10 dello scorso mese, ha battuto a Roma la rappresentativa ungherese. (da sinistra): Matta, Melis, Alessandri, Bianchini, Casadei, Liani, Centobelli e Rovati (foto Del Papa).

“AZZURRI,, VITTORIOSI

I nostri dilettanti hanno, durante lo scorso mese, fatto larga messe di vittorie dimostrando che la loro preparazione per il torneo olimpico, sta facendo rapidi passi verso la perfezione. Essi hanno cominciato con l'infliggere, ad Ancona, un netto « cappotto » alla rappresentativa svizzera che pure conta fra i suoi componenti pugilatori di fama internazionale come il « gallo » Karl Zurfluk, il « leggero » Baumgartner, il « medio-massimo » Gugger ed il « massimo » Graf.

Ecco i nomi dei componenti l'« otto » italiano: Mosca: Rodriguez (Rimini); Gallo: Saracini M. (Ancona); Piuma: Portaleone (Ancona); Leggeri: Bianchini (Roma); Medio-leggeri: Alessandri (Ancona); Medi: Longinotti (Piacenza); Medio-massimi: Rossi (Piacenza); Massimi: Vecchio (Milano).

Subito dopo, un sestetto dei nostri animosi ragazzi è partito alla volta di Copenaghen dove nello spazio di dodici giorni ha disputato ben cinque incontri coi migliori esponenti del pugilato danese e svedese, vincendoli nettamente tutti e cinque, chiudendo, anzi, con due « cappotti ».

L'impressione che la squadra italiana ha lasciato nei tecnici di lassù, è stata non meno grande di quella che già anni addietro avevano fatto Orlandi, Toscani, Cavagnoli, Carena, ecc., divenuti popolari per i loro ripetuti successi a Copenaghen, Horcens, Haurus,

Stoccolma e Malmo.

I sei alfieri del nostro pugilato nei paesi del nord sono stati quest'anno: Melis (gallo), Alessandri (piuma), Roma (leggero), Longinotti (medio), Centobelli (medio-massimo) e Rovati (massimo).

E finalmente l'attività dei nostri « puri » si è chiusa con due incontri sostenuti con la « nazionale » ungherese a Roma e Piacenza. Nella capitale il 10 ed a Piacenza il 22 ottobre.

Risultato: al teatro Adriano, alla presenza del Duce, il forte squadrone magiaro è stato sconfitto dagli « azzurri » con un secco 11-5 (quattro vittorie e tre « matches nulli ») contro una vittoria e tre « matches nulli »; a Piacenza una squadra di pugilatori emiliani rinforzata da due milanesi, è riuscita a chiudere alla pari non ostante l'assenza del forte riminese Rodriguez ed un'eccessiva severità a nostro riguardo del giudice.

Questo pareggio ottenuto da una squadra di giovanissimi elementi, parecchi dei quali al loro debutto in competizioni internazionali, di fronte ad una delle più forti « rappresentative » europee, ha inestimabile valore tecnico e serve a confermare che i pugilatori italiani, presi nel loro complesso, hanno mantenuto il loro primato in Europa dopo le Olimpiadi di Amsterdam in attesa di riconfermare quello mondiale a Los Angeles nel 1932.

La vendetta di Kid Mac Coy

Mentre Tommy Ryan, campione del mondo dei pesi medi, si allenava per un match con Nonpareil, il suo procuratore Person Davies, condusse un giorno al campo d'allenamento un giovane pugilatore di peso medio-leggero che si faceva chiamare Kid Mac Coy. Il suo vero nome era Norman Selby.

Date le sue ottime qualità, Mac Coy venne assunto come allenatore fisso di Ryan, ma questi, pur non opponendosi, dimostrò subito una speciale antipatia per il giovane « sparring » che possedeva un'arte pugilistica veramente eccezionale.

Durante gli allenamenti « Tommy » non tralasciò occasione per sfogare il suo livore su Mac Coy il quale pure soffrendo non si lamentò mai.

Il match Ryan-Nonpareil andò a monte perché la settimana precedente il combattimento, avvenne una disgrazia sul ring in seguito alla quale il pugilatore Andy Brown perdette la vita.

Per un po' di tempo a New Orleans, città dove dovevano incontrarsi Ryan e Nonpareil non si volle più saperne di spettacoli pugilistici. Così Kid Mac Coy e Ryan si separarono, ma nel profondo del cuore il Kid meditava di vendicarsi un giorno dell'odioso ed altezzoso collega.

Passò qualche anno ed una sera Mac Coy e Ryan si incontrarono in un caffè. Mac Coy fu, il primo a salutare e Tommy lo degnò appena di uno sguardo tra il canzonatorio ed il compassionevole.

L'ex « sparring » era in male arnese e dava l'impressione di essere in pessime condizioni fisiche. Egli si avvicinò al campione e gli propose un match per il titolo a qualsiasi condizione. Ryan sicuro di batterlo anzi pregustando in cuor suo l'occasione di poter infliggere pubblicamente una dura lezione all'antipatico collega, accettò pur imponendo condizioni gravissime: l'ottanta per cento della borsa al vincitore ed i venti allo sconfitto, quindici riprese.

Mac Coy, che d'altra parte era in disperate condizioni finanziarie, accettò ugualmente tanto più che vedeva giunto il momento della vendetta.

Ryan, che aveva sempre ritenuto e riteneva Mac Coy un pugilatore disprezzabile, non si allenò nemmeno sicuro di battere facilmente quell'inabile e malaticcio avversario.

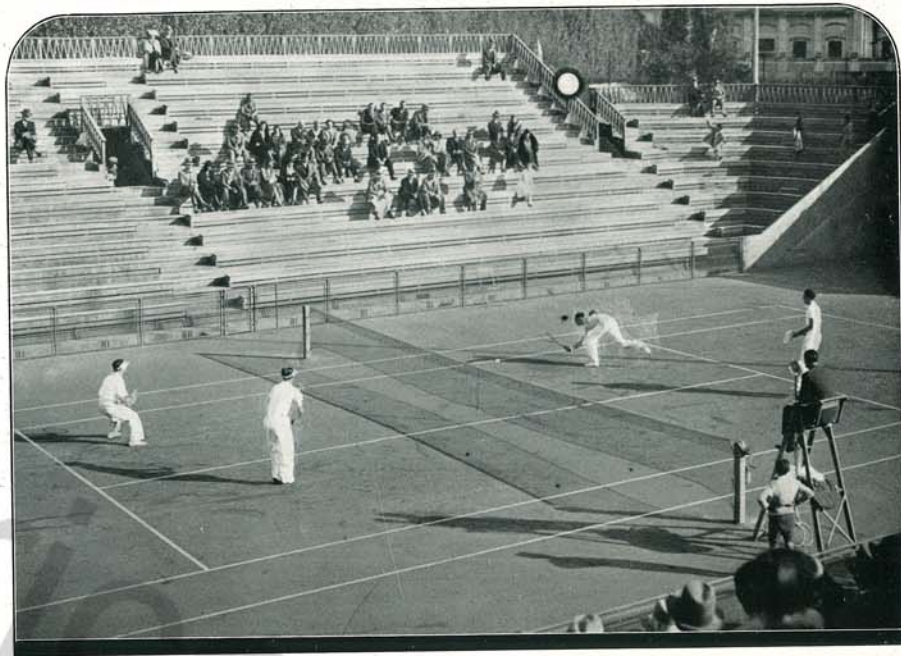
Vene il giorno del match e il Kid, recitando fino all'ultimo momento la commedia, salì sul ring curvo, accuratamente coperto e tossendo come un tisco. Era evidente che il combattimento non poteva durare più di due o tre riprese.

Ma quando caddero gli accappatoi e il gong dette il segnale dell'inizio, la scena cambiò di colpo perché Mac Coy apparve in superbe condizioni fisiche e mosse incontro a Ryan, che era sbalordito, a testa alta, con un sarcastico e minaccioso sogghigno.

Per dieci riprese Mac Coy dette una severa lezione di boxe al pretenzioso campione. Si vedeva chiaramente che avrebbe potuto atterrarlo quando voleva, ma che desiderava vendicarsi sino alla fine. Per altre cinque riprese continuò la sua opera devastatrice sul viso del povero Ryan ormai ridotto ad una maschera sanguinolenta poi, ad un minuto dalla fine, gli vibrò, freddo come un « espada », il colpo di grazia stendendolo sul tappeto.

Così Kid Mac Coy si ritenne vendicato.

TENNIS



Una veduta del campo Porro Lambertenghi durante un doppio dell'incontro Italia-Cecoslovacchia. Da sinistra: i boemi Martalek e Malacek, gli italiani Sertorio e Gasini (foto Argo).

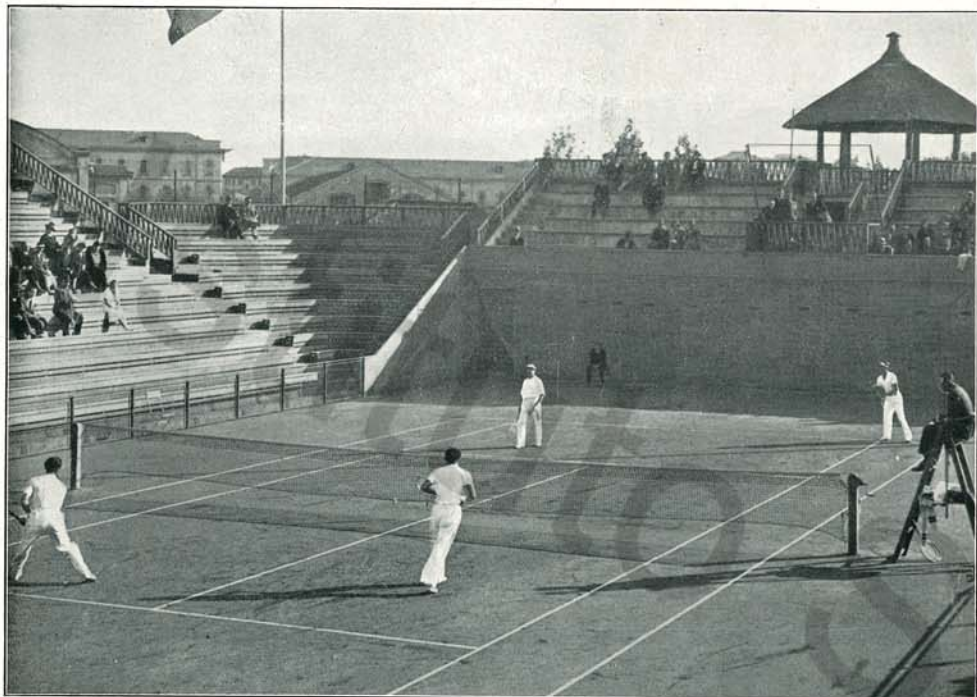
IL PAREGGIO COI BOEMI

L'ultimo incontro di Milano tra l'Italia e la Cecoslovacchia, chiusosi alla pari con sei vittorie per parte, ha concluso la stagione internazionale dei tennisti azzurri ed ha complessivamente abbastanza soddisfatto, poiché con una maggior dose di fortuna, l'incontro avrebbe potuto chiudersi con un nostro successo di

stretta misura: ma anche il risultato pari, contro avversari tenaci come i Boemi ottenuto in un periodo di assestamento qual'è quello che sta attraversando il tennis italiano, può rappresentare per noi un mezzo successo, e può soprattutto ridarci la fiducia di ottenere nel 1932, a ranghi per metà rinnovati, anche in campo internazionale

maggiori soddisfazioni di quelle che la poco felice annata ora sul finire ci ha procurate.

Il bel tempo ha favorito lo svolgimento dell'incontro cui non è mancata una folta cornice di spettatori: pensiamo però che questi incontri a quattro giocatori, nei quali vengono giocate ben dodici partite finiscano per stancare il pubblico, del quale una minima parte può frequentare uno stadio tennistico per tre giorni consecutivi. Ci sembra che dovrebbero bastare due giornate, un sabato ed



Un'altra fase dell'incontro di doppio tra gli italiani Sertorio e Gaslini (al di qua della rete) e i boemi Malacek e Marsalek (foto Argo).

una domenica, con la disputa di sei partite: quattro singolari e due doppi per lo svolgimento di un incontro internazionale; si avrebbe il vantaggio di far giocare tutti gli incontri su un solo campo e tutto l'incontro assumerebbe una maggiore passionalità. Per quanto riguarda poi l'effettuazione di questi incontri, pensiamo pure che la Federazione dovrebbe farne svolgere ogni anno tre o quattro nella stagione autunnale ed affidarne l'organizzazione a clubs cittadini: le località di villeggiatura tipo Villa d'Este organizzino quanti tornei vogliono, ma gli incontri internazionali, che sono quelli che maggiormente devono contribuire a rendere popolare il tennis, si facciano svolgere solamente nelle grandi città. Il successo ottenuto dagli incontri di Firenze e di Bologna l'anno scorso, di Milano quest'anno, insegni.

Tolti ormai definitivamente dai ranghi della nostra Nazionale quei giocatori anziani che tuttora figurano nella nostra prima categoria, ai già provati De Stefani, Sertorio, Gaslini, Bonzi e De Martino si è aggiunta quest'anno una nuova recluta: Augusto Rado. L'ex-campione degli juniores aveva già giocato quest'anno in squadra nazionale a Villa d'Este contro gli studenti americani ed aveva pure giocato un incontro di doppio ad E-vian-les-Bains contro la Francia. A Milano, contro la Cecoslovacchia il suo compito era però ben più grave e per sua fortuna non gli furono fatti giocare gli incontri di doppio, avendo preso il suo posto, accanto a Bonzi, l'estroso De Martino, notoriamente un specialista del giuoco in quattro.

E' noto come si è svolto l'incontro: nella prima giornata, nella quale ci sarebbe già sembrato un

buon risultato il poter chiudere il bilancio alla pari, la squadra italiana conquistava tre vittorie ed una sola sconfitta. Pieni di speranza e fiduciosi ormai di consolidare il nostro vantaggio, i nostri subivano invece ben quattro sconfitte consecutive nei quattro incontri di doppio della seconda giornata, pur attraverso fasi emozionanti ed alti e bassi di rendimento delle nostre coppie che avrebbero potuto vincere almeno uno dei quattro incontri giocati. I Cecoslovacchi si portavano così a loro volta in vantaggio per cinque punti a tre dopo la seconda giornata, ma De Stefani, Sertorio e Gaslini ripetevano gli exploits del primo giorno, vincendo i loro singolari anche nella terza giornata: e questa volta il bilancio era di perfetto pareggio, avendo le due squadre totalizzato sei punti ciascuna.

Pur essendosi presentate le due

squadre in campo a ranghi incompleti, complessivamente si può dire che le assenze da una parte e dall'altra si bilanciassero: infatti i Boemi mancavano dei loro due migliori elementi Menzel e Hecht, trattenuto a Berlino il primo, sotto le armi il secondo, oltretutto di un buon elemento di rincalzo come Macenauer; la nostra squadra era priva a sua volta del neo-campione d'Italia Oscar De Minerbi, rimasto a Roma per ragioni di studio, di De Morpurgo, trattenuto a Praga e di Del Bono, ora all'estero: si potrà obiettare che su De Morpurgo anche per l'avvenire la nostra « nazionale » non potrà ormai fare grande affidamento, ma non si può negare che le assenze di De Minerbi nei singolari e di Del Bono nei doppi si son fatte sentire e valgono quanto quelle di Menzel e di Hecht da parte dei Boemi.

I quali, per la verità si sono dimostrati simpatici e cavallereschi avversari, veri sportivi, e vi è veramente da rammaricarsi che qualche giudice di linea, per eccessivo amor di patria, abbia emesso dei giudizi non perfettamente imparziali; in modo particolare come ci accadde di vedere nell'incontro di singolare tra Gaslini e Syba. E' noto che i giocatori, tornando in patria dopo una sconfitta, esagerano sempre nell'accusare di parzialità gli arbitri e nell'accampare giustificazioni alla sconfitta stessa. Figuriamoci cosa saranno andati a raccontare a Praga i giocatori boemi cui è stata negata qualche palla buona, e non lamentiamoci poi se, ospiti dei Cecoslovacchi, ai nostri verrà dato pan per focaccia!

Dei componenti la squadra italiana molto s'è già detto: ricorderemo ora come nei singolari Giorgio De Stefani, Emanuele Sertorio e Placido Gaslini abbiano assolto scrupolosamente il proprio compito. De Stefani, pur non essendo nella sua forma migliore, può sempre contare sull'aiuto immancabile della sua classe indubbiamente su-



La squadra cecoslovacca a Milano. Da sinistra: il console cecoslovacco, il conte Bonacossa presidente del Tennis Club di Milano, Malacek, Kozeluh, Vodiska, il dottor Bertl, segretario della Federazione di tennis boema, Marsalek e Syba (foto Argo).

periore ed egli costituisce per tutti i giovani un mirabile esempio di sportività, di serietà, di attaccamento alla propria squadra. Da poco tempo il nostro capitano ha smesso il grigio-verde e per questo motivo, pur avendo sempre al suo attivo delle vittorie su giocatori come Perry, Kawachi, Artens, Kehrling ed una sconfitta che vale più di una vittoria nei confronti con Boussus, non ha avuto nel 1931 la sua migliore e più brillante annata; ma a Milano nei due singolari disputati, tanto contro Malacek quanto contro Kozeluh, al momento opportuno la sua superiorità è apparsa netta.

Emanuele Sertorio ha concluso felicemente un'annata che è stata per lui oltremodo brillante ed è piaciuto per la tenace volontà di vittoria che lo ha sempre animato: ha poi migliorato moralmente il Torinese, poichè ci pare ora che egli riesca a maggiormente dominare i propri nervi e la sua palla d'attacco è pur sempre molto insidiosa. Gaslini ha riscattato con due chiare

vittorie nei singolari le oscure prove dei doppi: l'annata che ora finisce non è stata per lui delle più brillanti ed è facile prevedere che nel 1932 egli non figurerà più a quel terzo posto in classifica che ora occupa: pur tuttavia a Milano egli ci è piaciuto perchè, perso quel timor panico che lo attanaglia quando si profila il pericolo di una sconfitta, egli è stato sicuro di sè, fiducioso e, sfoggiando il suo stile semplice e piacevole, ha conquistato per la sua squadra due punti preziosi e per se stesso due belle soddisfazioni che serviranno a rinfrancarlo.

Infine, a proposito del giovane Rado per le cui esibizioni v'era la più viva curiosità, diremo che bene ha fatto la nostra Federazione a fargli giocare questo incontro che gli servirà a crearsi un'esperienza nei confronti internazionali che tuttora gli manca: ma si è preteso troppo da lui, seppure non lo si è voluto sacrificare ad arte, piazzandolo al numero due della squadra in un posto di responsa-

bilità troppo grave per un giovane di diciannove anni; Rado dice che a Milano non ha fortuna ed infatti i suoi migliori risultati sono stati ottenuti fuori della sua città. Ma il ragazzo ha dei meriti poichè con una grande volontà Rado s'è fatto strada da solo e rapidamente in un ambiente difficile qual'è quello del tennis: tuttavia specialmente dall'andamento del suo incontro con Malacek, contro il quale egli poteva avere delle probabilità ben maggiori che non contro Kozeluh, ci è parso di notare in lui la mancanza di quel « mordente » che deve invece caratterizzare un grande giocatore e che, anche quando le cose si mettono male, può inaspettatamente sovvertire una situazione critica. Rado ha una grande finezza di giuoco e può piacere con i suoi colpi a molti dei nostri prima categoria che capiscono ben poco del suo ineguagliabile « passing-shoot »; Rado ha già una grande intelligenza di giuoco cui puoi aggiungere quell'istinto naturale che gli permette di manovrare la racchetta con la più grande semplicità; ma manca, a nostro avviso, di una grande volontà, non sa, insomma, stringere i denti al momento opportuno, ed alcuni suoi risultati lo confermano.

Manca poi Rado ancora nel « servizio », male impostato e troppo fallosa, ma ha pur sempre dei numeri da grande campione: nel prossimo anno lo rivedremo certamente migliorato e vi è da augurarsi che quest'inverno il giovane « azzurro » cerchi di migliorare queste sue deficienze e, partecipando a qualche torneo della Riviera francese, si crei nei confronti con avversari più forti, che davvero non scarseggiano sulla Costa Azzurra, quell'esperienza in fatto di incontri internazionali che ancora gli manca.

La nostra squadra ha però accusato le sue maggiori deficienze nei doppi che ci hanno procurato solamente delle delusioni; particolarmente poco benevoli commenti hanno suscitato le esibizioni della coppia numero uno, formata da

Sertorio e da Gaslini e che si era presentata in campo con il fresco titolo di campione d'Italia. Dal modo col quale essi avevano vinto a Padova, era lecito attendersi da Gaslini e da Sertorio qualcosa di più. Tanto l'uno che l'altro hanno giuocato molto al disotto del proprio valore contro Kozeluh e Syba e, nel successivo incontro con Marsalek-Malacek, dopo un buon inizio, Gaslini ha girato di nuovo a vuoto con la sua ben nota discontinuità. Bisogna per la verità dire che in quest'occasione Sertorio ha fatto di tutto, nel secondo incontro, per sostenere moralmente il compagno, per sopprimere alle sue deficienze, ma i suoi sforzi non potevano più approdare a nulla. Gaslini ha giuocato il doppio, che pure è sempre stata la sua specialità, come un principiante, ed in certi momenti pareva del tutto assente; la sua è quindi una crisi morale di nervi ed un buon riposo gli gioverà certamente. Ma l'accoppiamento dei campioni d'Italia non va cambiato poichè Gaslini, le cui doti tecniche sono tuttora immutate, dovrà formare con Sertorio, il cui giuoco gli si confà, una coppia di primissimo ordine. Ed a nostro avviso la stessa Federazione nostra dovrebbe far allenare e maggiormente affiatate tra di loro questi due giocatori durante il periodo invernale, favorendone magari la partecipazione a qualche torneo della Costa Azzurra e particolarmente al Butler Trophy. La forza delle grandi coppie Tilden-Hunter, Lott-Van Ryn, Cochet-Brugnon, Perry-Hughes, Gregory-Collins, ecc., non è data tutta dall'affiatamento esistente tra i suoi componenti?

Per quanto riguarda l'altro doppio, quello formato o meglio improvvisato da Bonzi e de Martino (i due non giocavano più insieme su campi aperti dal lontano incontro con il Belgio a Château d'Ardenne) si può dire ch'esso abbia dato miglior prova del doppio campione d'Italia.

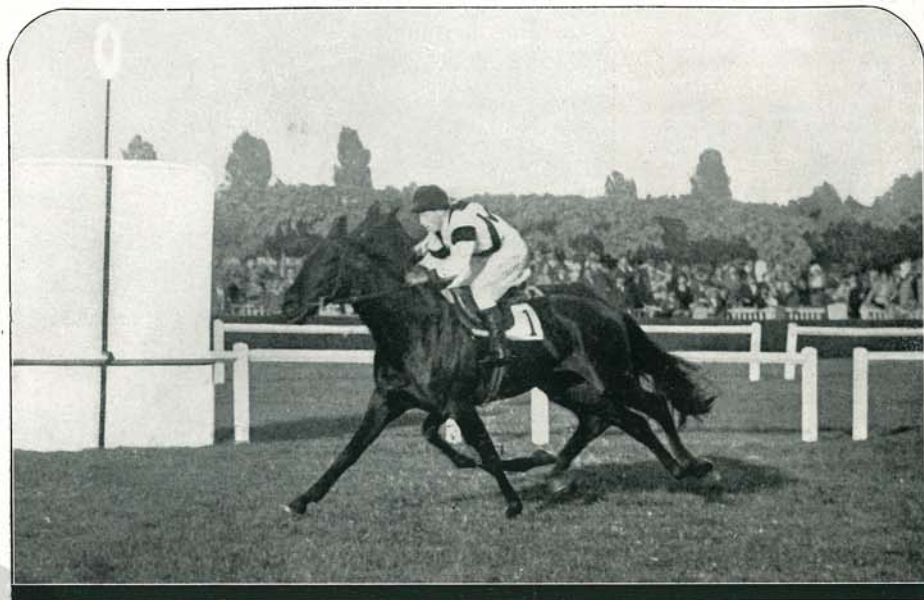
Una almeno delle due partite da essi giuocate, con un po' più

di fortuna, avrebbe potuto essere vinta e tanto il milanese quanto il romano avrebbero così avuto una giusta ricompensa dei loro sforzi, dell'entusiasmo con il quale si prodigarono sul campo. Ma la questione dei doppi e della ricerca dei migliori accoppiamenti è ben più complessa e merita di essere ampiamente trattata dalla stessa nostra Federazione.

Due parole ancora sui giocatori boemi. Di tutta la squadra il migliore apparve Jean Kozeluh, formidabile giocatore di volo ed ottimo anche in doppio, specialità nella quale ha anche il pregio di saper moralmente sostenere il proprio compagno; ma in doppio anche Marsalek, abitualmente *partner* del grande Menzel, fu efficacissimo. Malacek, il ben noto giocatore di hockey sul ghiaccio, è dotato di una grande regolarità e preferisce svolgere i suoi ben congegnati temi di giuoco restando al fondo campo, piuttosto che avventurarsi senza aver la sicurezza di conquistare il punto, alla rete: il che non esclude che anche a metà campo Malacek sappia il fatto suo.

Più inesperti apparvero invece i due giovani Vodiska e Syba, ambedue al loro debutto in squadra nazionale: tanto il primo, dal giuoco lungo e molto teso, quanto il secondo ci apparvero però suscettibili di progressi e Syba anche in doppio fu molto preciso nei suoi interventi alla rete: dopo Hecht, che quest'anno ha al suo attivo una vittoria su Austin e una su De Stefani, ecco che la Cecoslovacchia collauda in squadra nazionale due nuovi giovani e dimostra così di avere ben maggiori possibilità del tennis italiano di rinnovare i ranghi ogni due o tre anni. Gli è che in Boemia il tennis è già praticato in tutte le classi di sportivi ed è veramente popolare: quando in Italia arriveremo a poter fare altrettanto, anche da noi, non dubitate, non tarderanno a sorgere i nuovi campioni.

U. MEZZANOTTE



Ilario, guidato da Gubellini, batte di una corta testa Gerard nel Jockey Club (L. 125.000) a S. Siro (foto Argo).

Inversioni e nervosismo nel campo dell'ippica

Se ancora v'è qualcuno che si ostina a confidare in una certa regolarità nei risultati delle corse dei cavalli, costui dà prova d'essere cocciuto contro l'evidenza più assoluta. Infatti, questo autunno, soprattutto al galoppo e specialmente a San Siro, il destino del nostro sport ha fatto crollare qualsiasi teoria basata sulla così detta « carta ». Non elencherò gli avvenimenti, non invaderò il campo della cronaca, anzi a quello mando il lettore, perchè dai fatti successivi svoltisi dal settembre ad oggi ritrovi l'elenco completo di codesti rovesci persistenti, continui, snervanti e monotoni, senza eccezione di sorta.

Purosangue giovanissimi, puledri di tre anni e cavalli anziani, in ogni giornata di corse dell'ippodromo milanese hanno beffato i mortificati intenditori, o per lo meno quelli che si credono tali per espe-

rienza, studii e passione. Le forme pubbliche, i galoppi d'allenamento, le informazioni più precise e sicure, man mano sono andate a catafascio creando una situazione confusa come la memoria non ricorda l'eguale.

Sebbene la pratica insegni come l'autunno generalmente porti a simili mutamenti di linee reciproche tra i purosangue, per il naturale declino di certuni troppo sfruttati, per la ripresa d'altri tardivi o rimessi solo adesso in efficienza, per i cambiamenti improvvisi dello stato del terreno, e per circostanze fisiche di varia natura, tuttavia la continuità immutabile delle inversioni non la si ebbe proprio mai a registrare come avvenne in questo scorcio di vicende ippiche.

Quali le cause? Ce lo siamo domandati in parecchi, e se molte determinanti si sono andate affacciando alla nostra indagine, nessuna ci ha persuaso ed abbiamo dovuto concludere attribuendo tale fantasmagoria di risultati alla perenne aleatorietà delle corse, senza la quale, forse, il galoppo non potrebbe sussistere, perchè basa il suo finanziamento sulle scom-

messe che forniscono i capitali indispensabili ai premi necessari alla vitalità dell'allevamento.

Ad ogni modo, il quadro è interessante ed offre note comiche insieme a riflessioni serie che non vanno prese alla leggera dalle autorità ippiche, responsabili d'un simile movimento economico tanto proficuo a masse di lavoratori che campano intorno e per i cavalli di razza. Da una parte dunque, abbiamo avuto lo spettacolo buffo e ripetuto delle fisionomie allungate in smorfie stupite, dei visi contratti de' poveri tenaci immancabili appassionati, mai rassegnati ai semi-tragici naufragi in cui furono sommersi i loro bravi « favoriti ». E dall'altra abbiamo avuto più d'un incidente e più di una protesta che invitarono gli esperti a riflettere per cercare di porre rimedio a tale situazione assai strana e deprimente.

Domande spasmodiche, supposizioni fantastiche, insinuazioni cervellottiche, invettive feroci, ironie spietate scoppiavano e s'intrecciavano nei recinti dell'ippodromo ad ogni arrivo imprevisto e stridente con le meschine previsioni. Erano scenette reiterate, varie soltanto nella forma e a seconda dei temperamenti, che deliziavano noialtri fatti filosofi e rassegnati dal peso grave dell'annosa esperienza, ma di certo toglievano la pace agli animi degli sportivi. All'indomani poi sorgevano subito i frutti amari di tanto scambussolamento: Federico Tesio logicamente ferito dalla sconfitta subita dal suo Gerard, battuto per una sola testa nel « Jockey Club » dal coraggiosissimo Ilario, dall'allievo cresciuto per l'amore geniale dello sportman-romanziero, Guido da Verona, perdeva la pazienza e dava esca all'ira generale indirizzando una lettera pubblica alle supreme autorità ippiche, in cui precipitosamente denunciava scorrettezze compiute in quel finale dal piccolo Gubellini contro Caprioli in sella sul suo cavallo. Figurarsi le conseguenze prodotte da codesto intervento d'un proprietario tanto giustamente famoso quanto prediletto dalle folle!

Dal momento che il presunto urto era stato escluso dai Commissari locali, il delegato unico del « Jockey Club » non diede seguito alla protesta elevata a mezzo della stampa e si limitò a deplorare che il Signore Tesio avesse presa questa via.

Tutto di poi impallidisce nel successivo silenzio ufficiale, e fortunatamente anche il pubblico ormai ha scordata l'avventura inusitata e fuori d'ogni consuetudine. Però ho voluto rievocare il fatto non altro che per ribadire l'impressione d'uno stato di nervosismo prodotto dalle solenni inversioni, tale da giun-



Il vincitore del Premio del Sempione, Campiello, subito dopo la vittoria (foto Argo).

gere persino ad un atto di protesta compiuto da uno sportivo di alte doti. Se non altro Tesio non ha certo smussato le chiacchiere di coloro i quali vedono dappertutto, nelle corse, i trucchi ed i pasticci.

E il rovescio cadde sul bagnato dilagando le poz-zanghere deleterie e pericolose. Fortunatamente il buon senso interviene ed apre gli occhi a tutti per mostrarci come novantanove volte su cento quello che pare furto combinato non è che il frutto del caso, il gran governatore del nostro sport. La realtà è più complicata della fantasia, sempre.

Poi la ridda elegante e spassosa continua imperterrita, indifferente alle beghe piccole e grandi, e si va avanti non occupandoci di quelle sfumature di errori degli uni e di sospetti degli altri che lasciano il tempo trovato al loro apparire. In ciò sta la forza incrollabile dell'ippica: e se così non fosse potremmo chiudere gli ippodromi soprattutto adesso che in ogni Paese del mondo incombe la crisi economica le magnificenze di questo sport di lusso hanno avuto ovunque un fiero colpo. Anche qui, ed occorre persuadercene tempestivamente, l'avvenire non può tingersi di rosa; anzi se si desse retta al troppo pessimismo dilagante dovremmo temere per domani di questo grande movimento internazionale.

Gli allevatori non sanno come sorreggere oltre i loro organismi produttivi, assillati come sono dalla continua depauperazione degli introiti, mentre le spese per loro impianti di certo non accennano a diminuire.

I proprietari di scuderia si dibattono nelle strettoie dei bilanci consuntivi e si struggono di fronte a quelli preventivi. Ma se il quadro non attrae e smorza qualsiasi velleità d'ottimismo, pure non biso-

gna vedere il famoso diavolo più brutto di quello che non sia effettivamente. Le disavventure dei favoriti, per quanto soverchiamente persistenti, andranno sfumandosi a poco a poco e nella pausa invernale del galoppo perderanno la loro apparente asperità, e le dimenticheremo volentieri seguendo le manifestazioni trottistiche iniziate nell'ippodromo minore di San Siro, dopo le riunioni autunnali a Villa Glori e a Firenze.

Questo mutare di scena calmerà gli spiriti di quanti troppo si irritarono di fronte a fatti che alla lunga non sovvertirono altro che le menti dei ricercatori affannati del modo di poter piegare la fortuna ai propri interessi: il che non è sport.

In quanto alla situazione delicata per domani dell'ippica in rapporto alla crisi generale, non v'è d'allarmarsi eccessivamente perché provvidamente le società di corse, seguendo il facile consiglio espresso su queste colonne, or non è molto seppero limitare l'ammontare dei premi e ridussero le spese proporzionalmente agli introiti assai diminuiti. Arduo, invece, sembra l'avvenire degli allevatori e quello dei proprietari se anche in tale campo non s'incontra il rigido principio dell'economia. Insomma, occorre pronta decisione nel cangiare le mentalità signorili in chi non è in grado di fronteggiare le spese lussuose della produzione intesa largamente con criteri particolari ai tempi dell'inflazione.

Adesso forzatamente i prezzi dei cavalli hanno seguita la parabola discendente di ogni materia commerciale, e lo vedemmo alle aste di Mirabello e a quelle di San Siro, ove furono scambiati purosangue e fattrici a cifre quasi modeste, e basse certamente in paragone a quanto si praticò sino a pochi mesi or sono.

Dunque è questione di mutue persuasioni e di reciproche rassegnazioni. Per di più devesi incominciare a dimezzare assolutamente il costo delle monte degli stalloni, dai più celebrati a quelli se-



G. LORENZINI

La popolarità del Grand'Uff. Dott. Lorenzini va aumentando di anno in anno nel campo dell'ippica. Dopo le annate delle « rose rosse » e dei brocchi da pochi soldi son venute le annate delle grandi affermazioni e dei trionfi classici. Lorenzini è diventato allevatore ed ha vinto delle grandi corse, ultime delle quali il Premio Chiusura e il Premio Duca d'Aosta. Si dice sia un proprietario straordinariamente favorito dalla sorte, ma a lungo andare quelli che sembravano i prodotti fortunati del caso si sono affermati come i frutti di una eccellente preparazione e di un metodo razionale. Lorenzini corre dal marzo al novembre, detiene tutti i record di corse fatte ma quest'anno per poco non ha conquistato anche il record di somme vinte perché i suoi cavalli gli hanno fatto incassare più di ottocento mila lire.

Industriale chimico, oltre che sportivo, il dott. Lorenzini ha portato sul turf la voce della scienza battezzando con nomi curiosi i suoi cavalli: Uracile, Fenolo, Saccarosio, Destrosio e simili... non sempre bene accetti all'orecchio, ma che servono a caratterizzare i suoi rappresentanti come lo erano i nomi dei fiori per i cavalli della Razza Oldaniga, come lo sono i nomi dei paesi d'Italia per la Scuderia De Montel, quelli dei grandi artisti per i preziosi puledri di Tesio.

condarii. Ma credo che già siamo avviati quasi in ogni allevamento italiano a questo rimedio, e quindi non desidero sfondare una porta aperta.

Resta da osservare il modo di tirar innanzi delle scuderie da corsa. Queste, bisogna confessarlo, si trovano in imbarazzi che non potranno superarsi tanto agevolmente e rapidamente. Sminuiti i premi sminuiscono gli introiti: verità lapalissiana, nevvvero? Per ciò, da codesto lato, non è lecito illudersi molto.

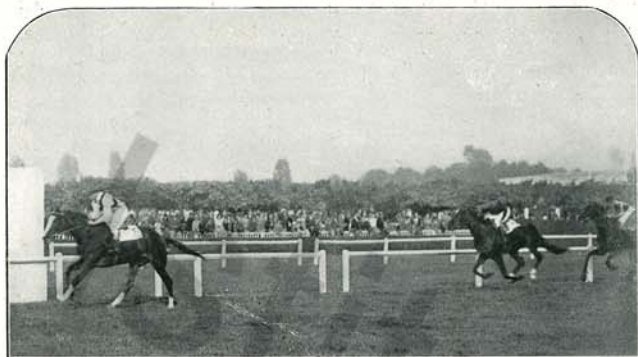
Solamente i veri ed autentici sportivi, possessori di larghi capitali, saranno in grado di mantenere viva la fiamma, e per fortuna costoro non mancano neppure al giorno d'oggi, e non sono pochi. Gli altri, cioè i piccini, quelli che non nuotano nelle ricchezze, saranno indotti a restringere il materiale tenendolo proporzionalmente alle disponibilità...

Semplice consiglio, punto ironico però, perché nell'evoluzione è logico essere sicuri che se qualcuno si restringe, se altri si ritira del tutto, nuovi subentrano al posto lasciato libero e facilitato dall'occasione propizia d'acquistare purosangue buoni ed ottimi a buon mercato. E' la sorte delle liquidazioni leali e sincere: la merce... vivente passa di mano in mano e non si distrugge, anzi si propaga e continua la propria attività.

La rapida chiacchierata che ha voluto sfiorare la situazione ippica del momento, tanto dal lato psicologico creato dagli invertimenti di questo scorcio di stagione, quanto dal lato reale dell'economia complessiva, spero abbia convinto come nulla sia da prendersi al tragico: mentre tutta la Nazione è luminosamente condotta verso migliori destini.

Disciplina di spiriti, coraggio, serenità, non fanno difetto tra le persone che reggono, in alto ed in basso, lo sport ippico in Italia, e se sorsero delle nubi, queste non sono terribili per nessuno... Passano, si sperdono ed il sereno verrà tra non molto ad illuminare anche il nostro orizzonte.

MANFREDI OLIVA



Jacopa del Sellaio s'è aggiudicata facilmente il Gran Criterium. Ecco la puledra di Tesio mentre taglia il traguardo con un notevole vantaggio sulla seconda classificata, Bona Mens (foto Argo).

C R O N A C H E

Siamo ormai alla resa dei conti, le scuderie fanno i loro bilanci e poche monete rimangono ancora a disposizione dei migliori per arrotondare la somma delle vincite dell'annata. L'ottobre è stato denso di avvenimenti, le ultime grosse partite si sono disputate a San Siro in questo mese che ha visto successivamente sulla pista del nostro massimo ippodromo il Premio del Jockey Club, il Gran Criterium e il Premio del Sempione, prove alle quali hanno fatto da contorno numerose buone corse per i due anni e per i cavalli da ostacoli. In complesso l'ottobre, come capita molto spesso, è stato un mese di sorprese: le condizioni del terreno, quasi sempre allentato, e più ancora la stanchezza sopraggiungente alla fine di una lunga annata di corse hanno fatto sortire più di un outsider ed è stato con la più inattesa delle sorprese che si è iniziata la serie delle grandi prove col Premio del Jockey Club.

Questa corsa classica, che ha preso una posizione preminente nel nostro programma annuale, ha visto in campo parecchi buoni tre anni come Alena, vincitrice delle Oaks, e Ageratum, il laureato del St. Leger, contro due anziani di valore come Gérard e Ingeborta. La partita si prospettava net-

tamente in favore dei rappresentanti di Tesio perché Ageratum dopo il St. Leger era declinato nettamente ed Alena era molto lontana dalla brillante forma primaverile, ma a tener alto l'onore della generazione è bastato nel Jockey Club Ilario, che dopo una ottima carriera primaverile aveva corso male e non sembrava ad ogni modo all'altezza della partita. Il Dott. Lorenzini, proprietario ed allenatore di questo robusto figlio di Androclus, ci ha abituati è vero ai prodigi più sorprendenti, ma l'aver ridato ad Ilario per il Jockey una forma sufficiente per portarlo davanti a Gérard costituisce senza dubbio il suo miglior successo come preparatore. Ricordiamo che fu di una sola corta testa che il tre anni di Lorenzini poté precedere sul palo Gérard e che il fantino di quest'ultimo reclamò subito dopo l'arrivo sostenendo che Gubellini, che era in sella ad Ilario, lo aveva trattenuto negli ultimi metri. L'impossibilità di accertare una colpa tanto grave non poté portare ad un mutamento dell'ordine di arrivo e nell'albo della grande prova classica di autunno il nome di Ilario, che viene dall'allevamento di Intimiano e di Guido da Verona, si è aggiunto ad altri non meno storici.

Dopo il miglio e mezzo del Jockey,

eccoci, a tre settimane di distanza, al Premio del Sempione, sulla stessa distanza, ma con formula diversa e tale da accogliere solo i cavalli che avevano fatto minor bottino nell'annata. Come prova di compenso questa meglio non poteva riuscire perché spettava a Campiello, appartenente alla scuderia De Montel, che aveva avuto una sfortuna completa durante tutto l'anno e che infine ha potuto aggiudicarsi con questo figlio di Scopas una buona moneta. Campiello è un castrone che lo scorso anno aveva corso ripetutamente a vendere per 10 mila lire e che rimasto nella sua scuderia, aveva vinto in autunno sei corse consecutive; anche quest'anno l'inizio di stagione non gli era stato favorevole e solo ai primi di ottobre trovava modo di mettersi in evidenza vincendo prima una corsetta sui 1400 metri per passare poi sui 2400 del Premio d'autunno a battere Vimarino. La prova di preparazione era stata sufficiente e nel Sempione, Campiello, trovando anche un terreno pesante che lo favoriva, poteva vincere comodamente lasciando a parecchie lunghezze Cuor di Leone che sul palo toglieva il secondo posto a Gérard. Quest'ultimo, che aveva subito la prima sconfitta dell'annata nel Jockey Club, riprovava qui la sua mancanza di fondo e sul miglio e mezzo si faceva battere anche sette giorni dopo alle Capannelle nel Premio Duca D'Aosta che era vinto da Vimarino, un concorrente del Sempione che non si era piazzato a San Siro più per sfortuna che per mancanza di merito perché era stato urtato piuttosto violentemente da Fantasio quando sembrava galoppasse ancor molto sciolto.

Così si è passato anche quest'ultimo grande evento con un premio di sei cifre, che aveva visto al palo undici partenti. La scuderia De Montel aveva trovato un'altra discreta moneta nell'handicap Premio Trenno, la tradizionale corsa sui 1800 metri, nella quale il bianco e nero della scuderia milanese era molto ben rappresentato da Galeata, l'eroina dello scorso autunno, che ben poco aveva fatto in precedenza e che era stata trattata favorevolmente tanto da far ridurre il campo della corsa che non comprendeva che una

mezza dozzina di concorrenti. Galeata non trovava invero gran che da battere e l'avversario più valoroso che le si era opposto fu ancora il modesto Monselice che, ricevendo solo quattro chili, poteva piazzarsi dietro la tre anni da Havresac.

L'ultima prova in piano per i cavalli di tre anni ed oltre che merita di essere ricordata per il mese di ottobre, è il Premio Piazzale sui 1800 metri nel quale si presentava Nogara, la tre anni di Tesio che nell'annata non aveva mai trovato rivali sulle medie distanze e che, anche in questa occasione ha riprovato la sua grande qualità vincendo nettamente, se non molto facilmente, contro Alena e Galeata che in vivissima lotta per il secondo posto terminavano esattamente su una linea. La tre anni da Havresac di Tesio concludeva così un'annata eccezionale nella quale ha disputato dieci corse vincendone nove e subendo l'unica sconfitta nel Premio della Vittoria. Con questo stato di servizio Nogara va collocata senz'altro fra i migliori prodotti sortiti negli ultimi anni dall'allevamento di Dornello e se non le fosse difettato il fondo, essa avrebbe potuto brillare di luce ancor più viva in una annata nella quale i suoi coetanei non erano proprio famosi.

Passando alla specialità possiamo elencare più di un risultato interessante, primo fra tutti quello dell'handicap Premio Ippodromo in siepi sui 3000 metri che è stato vinto da Zenobie, una quattro anni importata dal Belgio dai Fratelli Corbella che già si era affermata fra i nostri migliori soggetti passati alle siepi e che ha dato in questa occasione la misura più completa del suo valore. Zenobie aveva già corso in ottobre ed ancora mancante di lavoro, aveva battuto sui 3000 metri del Premio Prato il vincitore del Noviziato, Ademaro, rendendogli tre chili e mezzo. Quel successo le era costato un *top weight* severo nel Premio Ippodromo, ma Zenobie ha potuto assolvere ancora brillantemente il suo compito battendo di misura, dopo una lotta vicinissima, il vecchio Bully al quale rendeva ben cinque chili e mezzo. Oggi la specialità può contare sopra un sicuro campione e Cino Corbella, che

sempre si è distinto nella preparazione di campioni d'ostacoli, come Pallemberg e Havre Boy, può ben affidarsi a questa sua allieva che galoppa bene in terreno buono e sulla pista allentata, è una saltatrice perfetta ed ha coraggio e resistenza. In siepi si è corso anche il Premio Trieste per i tre anni nel quale è sortito Pomares, un figlio di Marcus appartenente al Conte L. Visconti, che batteva Gardone, il secondo arrivato del Noviziato e qualche altro discreto avversario. Meno brillanti sono state le corse in *steeple chase* e possiamo ricordare soltanto l'handicap Premio Bullona che è stato disputato da sei cavalli non troppo famosi ed è stato vinto da Kimney, un Havresac fratello pieno di Manistee, che vi precedeva Bully ricevendo 7 chili.

Dei cavalli di due anni comparsi in pubblico in ottobre si deve parlare abbastanza diffusamente perché con il progredire della stagione meglio si delineano i valori e meglio si può giudicare nel complesso la nuova generazione. La classifica definitiva dei nati nel 1929 sarà data soltanto dal Premio Chiusura, ma già dopo il Criterium Nazionale del settembre e il Gran Criterium dell'ottobre, le posizioni si sono delineate e difficilmente potranno essere spostate nel 1931.

Il Gran Criterium ha riabilitato in pieno Jacopa del Sellaio, la puledra di Tesio, figlia di Coronach e Vice Versa, che era stata clamorosamente sconfitta nel « Nazionale ». Adottando una tattica diversa, la corsa in testa anziché quella d'attesa che le era stata fatale, Jacopa del Sellaio ha passeggiato letteralmente davanti agli avversari del Gran Criterium ed è un vero peccato che nella sua carriera vi sia una macchia scura altrimenti potremmo pensare oggi di aver visto una puledra d'eccezione. Dietro la cavalla di Tesio si è piazzata la vincitrice del « Nazionale », Bona Mens, e la ripetizione della buona forma di questa figlia di Meissonier è un buon sintomo per la sua qualità, della quale si poteva dubitare anche dopo la sua sorprendente vittoria in settembre. Una delusione ci hanno dato invece ancora una volta i maschi. Si spera in Forlì, ma anche questo cavallo di De Montel non sembra

valga più dei suoi compagni Treviso e Venegono che son quelli che affidano di più fra i rappresentanti del sesso forte nel lotto di Willy Carter che per adesso ha fatto ben poco. Oltre a Fenolo, che ha sempre corso onestamente e che ancora nel Gran Criterium era terzo, i maschi possono forse validamente contare per una rivincita sulle femmine, che per ora dominano il campo, in Antioco. E' questo un poderoso sauro da Spike Island e Antilope, appartenente al Conte Guazzone di Passalacqua, che ha corso due volte a San Siro vincendo facilmente, che alle Capannelle di Roma ha colto il suo più significativo successo della sua breve ma già importante carriera nel Premio Tevere. Antioco alle Capannelle batteva molto comodamente Rumex che aveva preceduto Fenolo nel Premio del Dado e doveva poi confermare la sua efficienza riportando un altro buon successo. L'ottimismo in materia di cavalli di due anni è spesso molto pericoloso, ma è lecito sperare che Antioco, al quale non mancano l'eccellenza dell'origine, l'imponenza del modello e lo stile ammirevole di un'azione propria dei soggetti importanti, possa continuare per la sua scuderia le gesta gloriose di Filarete.

Come Antioco sono prodotti di Spike Island altri puledri vincitori nella riunione di San Siro e possiamo ricordare specialmente Tordesillas, di Tesio, che ha vinto l'unica corsa disputata, Iceberg, del Principe Trivulzio, che ha vinto due corse ed ancora Oderiga da Gubbio, pure di Tesio, che si è piazzata solo terza nel Premio Luino, ma che ha fatto una buona impressione. Il lotto dei prodotti di Munibe non poteva mancare di affermarsi in una stagione che con le sue piogge prepara sempre ad essi il terreno preferito ed elenchiamo Rumex che, come abbiamo già ricordato, ha vinto il premio del Dado, Acanthus di Tommy Never, Bromo del Dott. Lorenzini, Tulipano della Razza del Soldo al pari di Agrifoglio, che ha avuto un sensibile crescendo di forma e che ha vinto due buone corse. Puledri apparsi in buona forma sono anche Fila Via (da Manistee) e Sacti (da Kibwesi) entrambi appartenenti al signor Sambruna.



Sotto l'imperversare del vento e della pioggia, Alfredo Binda, distaccati nettamente gli avversari, prosegue veloce verso la vittoria nel recente Giro di Lombardia (foto Bordin).

La resurrezione di Binda

Scrivendo su altre pagine alla vigilia del Giro di Lombardia, esprimevo ai lettori la mia convinzione che l'ultima corsa dell'annata ci avrebbe regalata una bella giornata di sport, qualche lieta e vibrante emozione, forse qualche sorpresa. Non era la solita previsione più dettata dalla speranza che basata sul convincimento, più ispirata a quell'ottimismo che è di prammatica e da

lungo tempo stereotipato nei presentatori di un grande avvenimento ciclistico che nutrita di elementi vivi d'interesse vero. Era la sensazione che l'annata, pur ricca di corse e queste di episodi notevoli, taluni clamorosi, non avesse avuto uno svolgimento così limpido come in apparenza sembrava, non ci avesse lasciato indicazioni tecniche e sportive inoppugnabili e che appunto al Giro di Lombardia spet-

tasse il compito di chiarire molte cose, di impegnare molti uomini ad assumere nettamente il posto che il proprio valore assegnava nel campo nazionale.

Ed un elemento di gara mi sembrava chiaro e lo indicavo in prima linea fra quelli che avrebbero più contribuito a dare fisionomia alla corsa: l'atteggiamento aggressivo di Binda e dei suoi compagni Marchisio, Bertoni e Gestri.

Una volta tanto i corridori si sono degnati di non smentire le più logiche aspettative! E', infatti, dalla sapiente e coraggiosa tat-

tica di attacco degli uomini di Pavesi che è scaturita una corsa che si può con sicurezza considerare una delle più bella di quest'ultimo decennio e che è destinata a sovvertire molti giudizi sull'uomo che in questo periodo ha dominato.

A questo punto io dovrei, se ne fossi capace, cantare l'« osanna » ad Alfredo Binda. Dovrei portare ai sette cieli il trionfatore del Giro di Lombardia, dire che egli ha dimostrato di non essere ancora articolo da museo, che non è un risparmiatore e un pavido, che è uno dei pochi corridori che adoperino la testa oltre che le gambe, che la sua classe non è oggi eguagliata da nessuno, eccetera, eccetera.

Ma mi astengo da questo panegirico, da questa esaltazione e glorificazione per il semplice motivo che essa non spetta a un... Bindista, o, se più vi piace, Bindiano della mia specie. Son cose, queste, che ho dette e ripetute troppe volte, giudizi che non ho mai nascosto, nè cambiato neppure nei giorni in cui l'atleta, vincitore o vinto, era fischiato, criticato, attaccato da chi oggi gira un po' bandiera. Certo neppure io mi aspettavo da Binda la corsa del 25 ottobre e tanto meno gli aveva pronosticato così strepitoso successo; ciò non toglie che debba essere degli ultimi a meravigliarmi della sua impresa, data la valutazione che ho sempre fatto della classe di questo atleta eccezionale.

Non prenderò, quindi, in mano il turibolo per incensarlo o frasche d'alloro per incoronarlo; queste funzioni, se piacciono alle folle, le acciecano, ma non le convincono. D'altra parte il compito del giornalista non è soltanto quello di esaltare e di cercare un idolo, quanto quello di fissare la figura dell'atleta, con serenità, con serietà, con precisione, in modo che essa non viva nello spazio di un giorno e per scopi men che sportivi, ma rimanga netta e completa, e soprattutto vera, nel quadro storico del nostro sport. Questo Giro di Lombardia, se non altro, avrà servito a molti per rettificare la



Dopo l'aspra salita del Ghisallo, i fuggitivi Bertoni e Marchisio s'involano verso Asso (foto Argo).

falsa figura di un Binda sminuito e incompreso, riportandola alle sue giuste proporzioni e alle sue genuine espressioni. Quello che sto per scrivere vuol contribuire al compimento di questa doverosa opera di critica e di valutazione.

Io ho sempre sostenuto che Binda è stato sfortunato nella sua carriera. Quelli che pensano che Binda ha dei milioni ed è arrivato due volte al essere Campione del Mondo sorrideranno increduli a questa mia affermazione. Eppure è proprio così. E, in sostanza, il suo incubo si chiama Girardengo. E' stata una fatalità per Binda dover detronizzare il Novese e più grave fatalità ancora il modo con cui lo ha detronizzato, non certo a lui imputabile. Di qui son nate tutte le altre avversità, nutrite da quel senso, più che di rivalità, di aspro risentimento di cui « Gira » non ha saputo mai spogliarsi tutte le volte che si è trattato di... mettere i bastoni fra le ruote di Binda, sia come avversario, che come direttore sportivo o semplice accompagnatore o... allevatore di degni avversari di Binda. Non è certo necessario citare fatti per dimostrare che l'influenza di Girardengo sulla carriera di Binda non si è limitata al giorno in cui il « campionissimo » ha dato addio alla strada. Tale influenza, spesso inconscia ed indiretta, si è eserci-

tata sull'ambiente venutosi a creare al debutto di Binda in Italia e non molto trasformatosi neppure quando le sue vittorie si seguivano fino a diventare normali, usuali, direi quasi inevitabili.

Per anni e anni certa folla e certa stampa furono ingiuste, talora inique con Binda. Ma, per me, la responsabilità maggiore della falsa luce dalla quale era circondato l'atleta spetta alla seconda. Chè quello che fa un corridore in corsa lo sa e lo fa sapere solo il giornalista, nelle cui mani sta la corrente dell'opinione pubblica. Basta una frase, un giudizio per indirizzarla da una parte piuttosto che dall'altra; e sul conto di Binda sono stati rovesciati fiumi di inchiostro velenoso, acido, corrosivo. Che meraviglia che Binda sia stato meglio giudicato, per esempio, in Francia che in Italia, più ammirato e stimato all'estero che in casa sua?

Ricordo un colloquio che ebbi con Binda alla vigilia del Circuito delle Tre Valli Varesine. L'ancora Campione del Mondo si dimostrava tutt'altro che contento dell'umanità dei pronostici in suo favore e delle previsioni sullo svolgimento della corsa, che gli attribuivano la parte di attaccante, di promotore e protagonista della lotta. E mi diceva che ormai era

ora di non pretendere da lui e solo da lui la vittoria, perchè c'era chi marciava come lui e più di lui, e che sarebbe stato lietissimo di essere considerato alla pari e anche al di sotto di costoro. Queste sue dichiarazioni svelavano uno stato d'animo in cui Binda viveva da tempo e che era stato creato dalla posizione da lui raggiunta non solo in campo nazionale e dal senso di responsabilità che gli derivava. Per un tipo come lui, di accentratà sensibilità e di intensa cerebralità, il peso di questa responsabilità deve avere eccezionalmente influito.

Ed è, secondo me, l'essersene liberato a Copenaghen uno dei fattori del suo contegno calmo, sicuro, ardito nello stesso tempo tenuto nel Giro di Lombardia, specie dal bivio di Bellagio all'arrivo. Spoglio di maglie tricolori e di titoli, Binda deve essersi sentito spiritualmente più leggero, più libero, meno preoccupato.

Ma non è certo solo questa trasformazione psicologica che gli ha valso la più bella vittoria e la più grande gioia della sua carriera. Dopo la soddisfazione della « Sanremo » era stato per Binda un susseguirsi di disavventure materiali e di mortificazioni morali; breve parentesi qualche successo nel Giro d'Italia. Ma il grande campione non riusciva a tornar padrone di sé; anzi, sembrava che la sorte si accanisse ad accelerare il suo tramonto impedendogli la preparazione accurata o addirittura la partecipazione alle prove nelle quali intanto Guerra andava raccogliendo o confermando la sua eredità di titoli. In questo scuro periodo parecchie volte ho sentito Binda augurarsi di poter disporre di un paio di mesi senza cadute, senza incidenti automobilistici, insomma senza iettatura, per prepararsi come voleva lui e dimostrare che qualcosa sapeva ancora fare!

Il suo desiderio è stato soddisfatto dopo il duro colpo di Copenaghen. E il 25 ottobre abbiamo rivisto un Binda in perfetto stato d'animo e di corpo, cioè nelle condizioni di grazia per cogliere l'ago-

gnata gioia della rivincita. La quale, oltre che da questa, dirò così, ritonificazione psichica e corporale e perfezione di forma, è stata favorita dalle condizioni climateriche; la cui eccezionale asprezza ha segnato più nettamente i distacchi della classe. E', infatti, nelle circostanze più difficili, nella lotta più dura che questo inestimabile dono di natura emerge e s'impone, mentre può essere confuso e anche soffocato se il tono della competizione rimane all'altezza delle medio-crità.

Tutti questi elementi propizi, Binda li ha avuti sulle strade che più gli sono familiari e sulle quali più doveva sentire lo stimolo di superare se stesso, di rinnovare sue gesta memorande, di ridare ai suoi conterranei il modo di risalirlo irresistibile, travolgente, trionfatore.

In queste condizioni e in questo ambiente Binda ha corso con gran cuore e con molta testa; è stato, cioè, un combattente formidabile e un tattico finissimo. Non sono (e non solo perchè Binda lo ha poi smentito) dell'opinione di coloro che hanno detto che Binda ha mandato Bertoni all'assalto, a far l'uomo di punta, allo sbaraglio, a far sfiancare gli avversari, e lui s'è tenuto indietro sul Magreglio a osservare quello che faceva Guerra. Il fatto è che i due maggiori rivali hanno attaccato la salita in lieve ritardo e che Binda, dopo essersi ripreso energicamente, non ha potuto forzare per una fitta intercostale nella regione del cuore, di cui parlava anche dopo l'arrivo con una certa apprensione col suo dottore, il quale lo rassicurava pienamente attribuendo la sensazione al freddo. Non potrei, invece, giurare su quanto è successo a Guerra, che alcuni affermano appiedato da una gomma, altri da una caduta. Comunque il suo ritardo sul Ghisallo, di circa sette minuti, non può essere giustificato solo con questi incidenti. Effettivamente Guerra ha mostrato su questa salita la sua manchevolezza; egli non è un arrampicatore

nel senso classico della parola; se, grazie alle sue doti di potenza e di fiato, può superare bene, senza perdere molto, a cadenza regolare, dislivelli pedalabili anche lunghi, non è fatto a perfezione per quelli che superano il dieci per cento e che sono attaccati con veemenza, con scatto, con riprese di azione violenta. Per quanto sotto questo riguardo migliorato in questi ultimi due anni, egli non è e non sarà mai in salita della classe di un Binda, di un Girardengo, di un Brunero.

Assalita velocemente quest'erta, Bertoni, Marchisio, Piemontesi, Bovet, messo fuori combattimento Camusso, staccato Mara, gravemente ritardati Guerra e Giacobbe, a questo punto Binda ebbe la visione esatta delle posizioni di battaglia; per prendere le cui redini in mano egli non doveva che riportarsi sui due compagni onde costituire un terzetto che doveva essere il suo punto di lancio alla fuga finale. E' quello che egli fece, dapprima riavvicinandosi con calma e decisione insieme a Heilmann e a Bellandi, favorito da forature di Mara e Piemontesi, poi piantando la compagnia al controllo di Como e finendo la sua prima azione sulla salita di San Remo.

Qui è doveroso rendere omaggio alla collaborazione di Bertoni e Marchisio. Specie il primo si è completamente sacrificato per mantenere il distacco sulla non debellata minaccia Mara, per togliere ogni possibilità di nuocere e ogni velleità di riscossa del più lontano pericolo Guerra, e per preparare lo spettacoloso finale di Binda. Fare l'accusa a questo di aver sfruttato i compagni sarebbe ingiusto e ingenuo, perchè Binda ha continuato sempre a fare la parte sua e perchè è logico, è necessario, è inevitabile che i gregari servano i capi e lavorino per il successo di squadra più che per quello personale. D'altra parte Bertoni e Marchisio sarebbero stati due pesi alla ruota di Binda se questi avesse voluto portarseli seco, avrebbero potuto compromettere la

vittoria di marca o, alla fine, avrebbero dovuto inchinarsi egualmente allo *sprint* del Cittigliese.

A cento chilometri dall'arrivo, quindi, Binda decise di andarsene da solo. E' questa una decisione che può parere facile, quasi obbligata quando un corridore si viene a trovare in testa solo. E, invece, non è così. Il corridore che la prendesse senza aver misurato le proprie forze, senza essersi reso conto della situazione creatasi alle sue spalle, senza essersi convinto che le probabilità di finire solo sono superiori a quelle di essere raggiunto o che, comunque, non può nutrire speranze in un arrivo in gruppo, sarebbe più che un audace, un temerario, più che un generoso, un inintelligente. Parlo, s'intende, di quelli dai quali la folla e i critici attendono non un episodio, ma la vittoria, che di quello non si accontentano, ma a questa aspirano.

Binda, fatta questa valutazione, da cento chilometri ha volto da solo lo sguardo alla mèta. Non era la prima volta che si verificava questo fatto; il che dovrebbe demolire per sempre la stupida diceria di un Binda freddo, passivo, alieno dallo sforzo, incapace del gran gesto. Quanto le circostanze e i propri mezzi hanno concorso a creargliene la possibilità, Binda ha fornito la gran corsa; anche quando non era necessaria, come nell'ultima tappa del Giro d'Italia del 1927. Certo quest'uomo ha sempre voluto vederci chiaro in quello che doveva fare e forse qualche volta ha commesso degli errori di valutazione, tendendo il suo spirito di saggio amministratore delle proprie forze a non farsi illusioni sulla facilità di un'impresa. Così che nei suoi dieci anni di corse non troviamo che un caso di fuga fallita, quella della Milano-San Remo 1928, nella quale, peraltro, intervenne un fattore occasionale e imprevedibile.

Questa fuga, però, differisce sostanzialmente da quelle che hanno avuto per campo lo stesso percorso e in cui furono battuti i Girardengo e i Bottecchia. In queste



Alfredo Binda fa il suo ingresso trionfale all'ippodromo del Trotter, dopo i 250 Km. del difficile percorso (foto Argo).

Binda aveva preso risolutamente l'iniziativa dell'attacco, e aveva obbligato tutti alla resa, conducendo l'azione demolitrice, imponendo la sua volontà. Questa volta, invece, egli è rimasto un po' nell'ombra nel momento culminante della mischia, quello che diede un volto alla gara, per poi risalire gradualmente, in mezzo al progressivo sfacelo delle squadre e alla *debacle* degli uomini e rimanere l'unico in piedi, solo contro gli inseguitori sempre più lontani e la bufera incessante, il cui cupo quadro dava maggior risalto allo splendore della sua figura e della sua impresa. Che ciò sia dipeso della circostanze che ho sopra rilevato e che hanno ritardato Binda sul Magreglio può anche darsi; ad ogni modo esse hanno concesso all'ex Campione del Mondo di dimostrare il suo valore attuale anche in un'azione difensiva e di ripresa, e al suo allievo Bertoni di affermare doti alle quali non manca ormai che la maturità per essere considerate di ottima lega.

Fra Porto Ceresio e Ponte Tresa, dunque, Binda decise di raggiungere Milano senza compagnia. Questo punto gli era evidentemente suggerito da due considerazioni: anzitutto il malessere, esaurimento provocante disturbi di stomaco, di Bertoni, che rivedeva ulteriormente nulla la collaborazione del gregario fino allora prezio-

so. Poi la presenza delle salite del Marchirolo e del Brinzio, che si prestavano magnificamente per mettere a profitto la sua superiorità, neutralizzare la coalizione bianco-celeste ed aumentare, quindi, notevolmente il suo vantaggio. Il suo piano, si sa, ha avuto pieno sviluppo.

Seguì questa impressionante scala di distacchi del vincitore da Mara, che pure ha raccolto nel frammezzo Mara, Marchisio, Bertoni, Bovet, Bellandi, facendosi riprendere solo da Grandi e Firpo. Sul Ghisallo (km. 68) 1'9"; a Como (km. 98) 2'40"; a Viggiù (km. 126) 6'15", a Milano (km. 234) 18' e 33 secondi. Si può, dunque, dire che Binda dopo cento chilometri tirati sotto la pioggia ad oltre 28 all'ora, ha preso ai suoi inseguitori per cinque ore di seguito dai tre ai quattro minuti per ora!

Ciò, se la memoria non mi tradisce, non ha precedente nella storia di quest'ultimo quinquennio che non si riattacchi al nome di Binda. Bisogna risalire alle prodezze più famose di Girardengo e di Brunero per trovarne di simili nel dopo guerra, o a quelle di Gerbi e altri pochissimi (ma eran tempi in cui, per tante ragioni, i distacchi erano più sensibili) per rintracciarne nei tempi eroici della bicicletta. Se poi si vorrà trovare esempio di un campione che abbia compiuto una simile *perform-*

mance alla distanza di sei anni non credo che ci si riuscirà. Ciò da solo può parlare della classe di Binda.

Che un'affermazione così clamorosa, caduta come un fulmine a ciel sereno sul capo dei detrattori di Binda, che si identificano con gli adoratori del... dio Gira e, fatte le debite proporzioni, gli esaltatori di Guerra (come se non fosse possibile apprezzare equamente questi e quello) abbia fatto, come ho detto in principio, rettificare parecchi dei più ostinati e malevoli giudizi sul conto dell'atleta di Cittiglio, è inevitabile e indubitabile. Ma la misura del successo lascia un dubbio perfino nei suoi più fedeli e sereni ammiratori. In un momento in cui le file dei nostri corridori, e anche i loro capi, si andavano rinnovando, in cui pareva svolgersi, fatale, il giuoco delle parabole segnate dal tempo, quest'uomo, che sembrava aver finito la parte del dominatore e rassegnarsi perfino al meritato riposo, si leva di nuovo su dritto nella sua gigantesca figura e ammonisce che a ventinove anni, con una classe che attende di essere eguagliata, si è ancora capaci di fare grandi cose.

Che cosa saprà ancora fare Binda nel 1932, che certamente lo rivedrà correre su strada? Ecco l'incognita che ci lascia il Giro di Lombardia, con la quale si chiude questa stagione e si riaprirà la successiva. Ho già scritto su queste pagine in settembre che, con la formula che probabilmente sarà adottata l'anno venturo per il campionato mondiale, non mi stupirebbe di rivedere Binda con la maglia a sei colori. Ma non è di questa vittoria, oppure di un'altra che intendo parlare; è della parte che egli sosterrà nel corso dell'annata a confronto dei migliori che gli saranno di fronte.

Senza dubbio questa trionfale chiusura deve avergli procurato tanta soddisfazione da rinnovargli lo spirito e la fiducia in sé. Ma, anche dato questo ritorno spirituale alla giovinezza, non è da pen-



GIOVANNI MANERA

Un nuovo alloro pel ciclismo italiano è stato ottenuto dal giovane stayer Manera, che sulla pista di Como ha recentemente battuto il record mondiale dell'ora dietro motocicletta con rullo a sessanta centimetri.

È la prima volta che in questa difficile specialità, un Italiano riesce a raggiungere tale onore. Si pensi che il record precedente era del francese Paillard con Km. 76,280, e che Manera l'ha migliorato di circa due chilometri portandolo a Km. 78,103. È una prova d'atletica di indiscusso valore, che fa onore al giovane che l'ha compiuta e lo rimerita dell'indifferenza con la quale in Italia sono seguite questo genere di corse. Sicché, Manera, figlio di italiani residenti all'estero, a quest'estero deve ricorrere per la propria attività. Ha soltanto 22 anni; corre da sei; è stato due volte campione d'Italia, e ad una pista italiana ha dato la preferenza per tentativo, magnificamente riuscitogli, di appropriarsi d'un ambizioso record mondiale. Siamogli grati.

sare che la meravigliosa macchina torni ad essere o sia ancora quella del 1926-27. L'usura fisiologica è inevitabile; la classe la può solo attenuare, non eliminare. Ma essa, secondo quanto sta a dimostrare la prova del 25 ottobre, è contenuta in limiti più ristretti di quelli che prima si poteva supporre e tale, secondo me, che Binda rimane tuttora il nostro migliore

arrampicatore, un passista che non trova che in Guerra un emulo che possa superarlo, un finalista col quale tutti i migliori debbono fare i conti, in complesso un corridore che per potenza, agilità, velocità, resistenza e intelligenza può essere considerato completo ancora più di ogni altro. Certo il distacco, normalmente, non è più quello di cinque anni fa, e non è facile che si ripresentino insieme tutti gli elementi che hanno portato alla sua stupefacente vittoria del Giro di Lombardia, come è da aspettarsi che egli non riesca a spuntarla neppure di misura e sia regolarmente battuto.

Le corse, si sa, si vincono o staccando o in volata. Ora, data specialmente la probabile composizione delle squadre per l'anno venturo, la conformazione dei percorsi generalmente adottati dai nostri organizzatori, il miglioramento delle strade, si può considerare un'eccezione una fuga in piano e un'impresa ardua, anche per chi arrampica come Binda, staccare definitivamente in salita. In velocità, ho già detto, tre o quattro uomini in Italia possono pretendere di battere il Cittigliese. Però costoro potrebbero essere eliminati o menomati nei loro mezzi di velocità dagli attacchi che dovrebbero partire, come nel Giro di Lombardia, dai gregari di Binda.

Ma mi accorgo che vengo toccando temi che attendono il loro sviluppo la prossima stagione e che mi allontanano dal punto che mi premeva affermare e che, in sostanza, è questo: la brillante chiusura del 1931 ci farà rivedere all'inizio del 1932 un Binda rianimato, più fresco, ritonificato nel suo sistema nervoso; un Binda che, pur senza riacquistare l'assoluto predominio di una volta, avrà ancora numeri abbastanza per rappresentare una gran parte sulla scena del ciclismo italiano e, forse, internazionale; un Binda che potrà essere e sarà anche battuto, ma che saprà darci ancora sprazzi abbaglianti di quella classe che tutti i ciclisti del mondo possono invidiarli.

GIUSEPPE AMBROSINI

MOTONAUTICA



Le gare di importanza mondiale: nella prima prova del Trofeo Harmsworth 1931, il « Miss England » è nettamente più veloce del « Miss America ».

A MOTORI SPENTI

Non v'è bisogno di attendere sino alla fine dell'anno per tirare i remi in barca e considerare in un aspetto riassuntivo l'annata motonautica italiana e nemmeno il cronista avrebbe avuto necessità di attendere la fine d'ottobre, dato che il calendario portava per questo mese le ultime due gare della stagione.

Ottobre è passato e le due gare non si sono disputate né se ne è parlato nei giorni precedenti.

Il 18 ottobre si dovevano svolgere a Trieste delle gare imprecisate, visto che sul calendario era fissata unicamente la data senza nemmeno indicare l'Ente organizzatore, ma la data è passata in perfetto silenzio.

Il 28 ottobre erano stabilite delle gare nel nuovo Idroscalo di Milano ed anche questa data è passata in silenzio. A questo riguardo non si può dire che la ragione potesse essere quella del ritardo completamente dell'opera gran-

diosa poichè già quindici giorni prima l'Idroscalo è stato teatro di una riuscitissima giornata di regate di canottaggio durante le quali l'Ing. Passarin col suo fuoribordo si è esibito in velocità ed ha pure inaugurato lo specchio d'acqua con un bellissimo tuffo.

Nessun comunicato dell'Ente organizzatore che doveva essere il Gruppo Motonautico della sezione di Milano, della Lega Navale Italiana è venuto a dire le ragioni di questo forfait.

E così, l'attività motonautica è terminata in tono maggiore con la riunione internazionale di Venezia dal 13 al 20 settembre ed in tono minore con la riunione quasi familiare di Meina del 27.

Unico segno di vita motonautica nell'ottobre l'inaugurazione della sede dell'A.M.I.L.A. a Tremezzo, avvenimento importantissimo, di cui ci occupiamo a parte.

Per novembre e dicembre il Calendario è muto e quindi non vi è da sperare in alcun avvenimento. Se non si sono svolti quelli che vi erano da tempo inclusi, non è possibile che se ne organizzino altri in quattro e quattro otto.

La stagione dunque è chiusa definitivamente e si può perciò tranquillamente stenderne il bilancio.

Diciannove manifestazioni in tutto, in diciassette località diverse contro le ventitré dello scorso anno e le venti del 1929 ci dicono che dal punto di vista della diffusione nel paese non si è affatto progredito e più ancora questa spiacevole constatazione è confermata quando si pensa che quest'anno solo a Torino ed a Cattolica si sono svolte per la prima volta delle gare mentre in Anzio, Pavia, San Remo, Sestri Levante, Lago Trasimeno, Viareggio, Como, Trieste, Castelgandolfo, Savona e Bari in cui negli anni scorsi si ebbero manifestazioni motonautiche, quest'anno non vi fu segno di vita.

Ed ancora più grave si presenta la situazione quando si sa che buona parte delle manifestazioni dell'annata vennero animate dai tre soli gruppi veramente attivi della Motonautica italiana, il milanese, il genovese ed il romano. Francamente, per un paese come il nostro per tre quarti bagnato dal mare è un po' poco ed un segno sconsigliato del poco amore che si ha in Italia pel mare ci è dato dalla Sicilia, tutta circondata dalle acque, con sei importanti e ricche città marinare, un paese dove da ventidue anni si disputano gare automobilistiche tra le più importanti del mondo e... dove non si è ancora costituito un club motonautico e disputata una qualsiasi gara fuoribordistica.

In compenso di questa stasi che in alcune zone si può chiamare regresso, per la prima volta, i nostri motonauti e quasi sempre quelli del gruppo milanese, sono andati a disputare gare e spesso a vincerle, in Inghilterra, in Francia ed in Svizzera in modo così brillante che, quasi quasi si può dire che in questo campo si è più apprezzati e temuti all'Estero che in Italia.

Le manifestazioni motonautiche dell'annata sono state nella maggioranza di interesse locale, per quanto quasi tutte abbiano richiesto l'intervento di appartenenti ai tre gruppi summenzionati, e si sono svolte nei laghi d'Iseo, Como, Maggiore, di Lugano e di Bracciano, sul Po a Torino e sul Tevere a Roma; poi sul mare a Genova, S. Margherita, Finale, Napoli, Livorno, Spezia e Cattolica.

Una grande manifestazione nazionale che ha però tutti i titoli per essere internazionale essendo la più lunga, la più difficile e la più interessante gara del mondo sotto tutti gli aspetti, è la Pavia-Venezia. Questa gara insieme alle due grandi riunioni internazionali di Venezia e di Gardone, costituiscono i tre avvenimenti dai quali soli si può constatare l'effettivo progresso tecnico della motonautica in Italia.



S. A. R. Ajmone di Savoia-Aosta - Duca di Spoleto
Commissario della Federazione Italiana Motonautica.

La Pavia-Venezia vedeva quest'anno diminuire i concorrenti fuoribordisti ma aumentavano quelli dei motoscafi in modo che il totale era quasi uguale a quello dello scorso anno e quasi uguale pure la velocità media dei motoscafi. In compenso vedeva salire la velocità dei fuoribordo dalla media di chilometri 44,768 a 51,660 e quella degli idroscivolanti da 50,033 a 61,653.

Nel concorso di Venezia che si svolgeva per la terza volta si sono avuti notevoli progressi nelle velocità salite fino ai Km. 110,701 del « Torino », ai 98,253 del « Lia III » ed ai 74,447 del fuoribordo dell'ingegnere Speluzzi. Come numero totale di concorrenti si è rimasti quasi allo stesso livello dell'anno precedente, ma si deve notare che in un'annata di crisi come questa in cui tutto è diminuito di intensità, restar pari al 1930 significa effettivamente aver progredito.

La riunione, invece che ha segnato un nettissimo vantaggio sulle precedenti sotto tutti i punti di vista è stata quella di Gardone che ha avuto l'ono-

re di veder raggiungere nelle sue acque la maggiore velocità del mondo e che appunto in grazia di ciò e dell'intervento di concorrenti americani in altre categorie è salita all'estero in grande rinomanza grazie anche al nome del suo alto patrono, Gabriele D'Annunzio.

Nel campo dei records il 1931 ha segnato per noi il vertice di una parabola che ci auguriamo di veder sorpassare nel 1932.

Per ora, nel bilancio di fine d'anno, dobbiamo invece registrare, purtroppo, una caduta. La cosa non è ancora ufficiale, ma tutto fa prevedere che lo sarà quando queste pagine vedranno la luce, quando cioè, alla fine di novembre si riunirà a Bruxelles il Congresso annuale della Unione Internazionale dell'Yachting Automobile.

Sta di fatto che nella tabella dei records internazionali ufficialmente omologati a tutto il 30 giugno, l'Italia figurava detentrica di

ben tre records mondiali dei fuoribordo, quello della Classe A (250 cc.) con la media di Km. 53,3; quello della classe C (500 cc.) con la media di Km. 77,5 e quello assoluto della classe F (1000 cc.) a Km. 87,100, tutti ottenuti dai piloti italiani Renzo Bagnato ed Aldo Daccò con motori italiani.

Ma ecco che gli Americani, i quali per venti anni avevano mantenuto il loro primato assoluto nel campo industriale e sportivo dei motori fuoribordo e lo avevano visto crollare dinanzi all'attacco degli italiani che avevano conquistato tre dei cinque records esistenti, sono venuti alla riscossa ed hanno riconquistato tutti i records ed anche stabilito uno nuovo, in una riunione svoltasi il 14 settembre.

Veramente già da prima si sapeva che i nuovi motori americani allestiti pel 1931, dopo il sorgere minaccioso del 1930 degli europei Laros e Soriano, erano molto veloci. Ma le competizioni in America si svolgevano sulla base del miglio inglese di metri 1609,315 e quindi non potevano venir omologati e re-

records dall'Autorità Internazionale che esige il miglio marino di metri 1852.

Allora i dirigenti della motonautica americana, che per vent'anni si erano olimpicamente infischiate della regolamentazione internazionale, di fronte al pericolo di perdere supremazia e... mercati, hanno organizzato una riunione apposita attendendosi strettamente ai regolamenti ed in essa, come abbiamo detto, hanno battuto tutti i records ed alcuni anche largamente. In modo che ora — salvo beninteso l'approvazione dell'U.I.Y.A. — le massime velocità fuoribordistiche sul miglio lanciato sarebbero le seguenti:

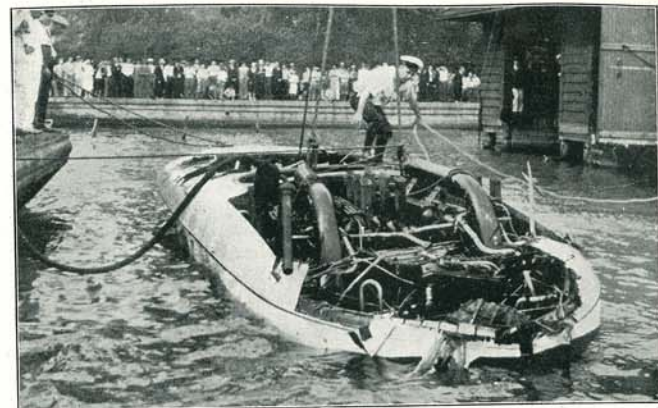
Categoria A: Km. 61,572; Categoria B: Km. 71,405; Categoria C: chilometri 79,355; Categoria D: chilometri 85,310; Categoria E: Km. 87,675 e Categoria F: Km. 88,335.

Resterebbe all'Europa il solo record assoluto per motori fuoribordo con compressore detenuto dal francese Soriano con Km. 89,1. Ma anche questo non tarderà a crollare poichè già si sa che un motore americano senza compressore nel giro di un circuito (e quindi in condizioni ben più difficili di un miglio lanciato) ha sorpassato la media di 90 chilometri.

ROBERTO DEGLI UBERTI



S. E. l'on. Dino Alfieri,
Vice-Commissario della Federazione
Motonautica (foto De Marchi).



Il « Miss England II » ripescato dopo la catastrofe di cui si parla in questo articolo

CHI PERDE VINCE

Nulla dovrebbe esservi al mondo di più limpido e semplice delle competizioni sportive ove la vittoria deve arridere al più agile, al più forte, al più veloce. Non dovrebbero esservi difficoltà per saper riconoscere chi arriva primo o chi, nello spazio fissato ha tenuto la maggiore velocità. Gli occhi dei giurati ed i cronometri dovrebbero sempre, con maggior sapienza di Salomone poter attribuire la vittoria a chi spetta ed i regolamenti non dovrebbero esser composti che di un solo articolo di sapore lapidario: Vince il migliore!

Invece nella realtà pratica, almeno nel campo motonautico, accade sovente che i trofei e le vittorie più ambite vadano a chi, palesemente, ha dimostrato di essere meno veloce degli altri e tutto il merito di questo stupefacente risultato va ai compilatori dei regolamenti ed agli organizzatori delle riunioni i quali per volere che le cose si svolgano con tutta giustizia e per offrire al colto ed all'inclita spettacoli sempre più attraenti, finiscono con l'ottenere quanto sopra.

Due esempi di questa assurdità li abbiamo avuti quasi contemporaneamente in due opposti punti del globo: a Venezia, durante il Concorso Interna-

zionale di cui ci siamo occupati nel numero scorso, ed a Detroit negli Stati Uniti ove si svolgeva la lotta tra America ed Inghilterra per la conquista del Trofeo Harmsworth.

Abbiamo già visto come nella disputa della Coppa Mussolini e Gran Premio Venezia ove era la vittoria più ambita per i racers della serie internazionale di litri 12, il vincitore non è stato il « Lia III », lo scafo perfetto costruito da Baglietto pel Comm. Antonio Becchi che si è dimostrato nettamente il più veloce di tutti, non è stato il bel « Cabar » che era riuscito primo in una delle prove della Coppa Mussolini, ma è stato invece il francese « Sadi III » che si era classificato una volta secondo e due volte terzo.

Vediamo ora quello che è accaduto a Detroit dove lo scafo più veloce del mondo pur dimostrando ancora una volta le sue doti velocistiche e battendo largamente gli avversari non riusciva a riconquistare l'agognato trofeo.

La gara denominata « British International Trophy », per la disputa del Trofeo Harmsworth ha avuto origine nel 1903 in Inghilterra e fu vinta allora dal « Napier I » a Queenstown alla media di Km. 31,430. L'anno seguente fu vinta da un Francese e pertanto le



Una suggestiva visione di gare motonautiche sul Tamigi durante la disputa del Trofeo Britannico. Una categoria vedeva vincitore un fuoribordo italiano.

disputa successiva nel 1905 dovette aver luogo in Francia ove venne riconquistata dall'Inghilterra e negli anni successivi fino allo scoppio della guerra sempre vi rimase. Nella prima prova del dopo guerra, nel 1920 venne dall'America Gar Wood col suo « Miss America I » vinse il trofeo e se lo portò in patria. L'anno successivo tornò a vincerlo col suo « Miss America II » e data la evidente superiorità degli Americani, per qualche anno non vi furono più competitori. Si riprese nel 1926 e vinse sempre Gar Wood col « Miss America V », nel '28 col « Miss America VII », nel '29 col « Miss America VIII » e l'anno scorso col « Miss America IX » alla velocità di Km. 124,545.

Quest'anno gli Inglesi, che avevano Kaye Don ed il « Miss England II », mentre era noto che Gar Wood non era riuscito ad ottenere grandi migliori dai suoi scafi, erano certi di poter finalmente riportarsi il trofeo ed infatti nella prima prova che si è svolta a Detroit il 6 settembre su un circuito di cinque miglia marine da ripetersi sei volte per complessive 30 miglia, Kaye Don batteva brillantemente Gar Wood raggiungendo sui sei giri la media 144,698 mentre l'altro col « Miss America IX » segnava soli Km. 140,073.

Il giorno seguente, seconda prova, poco prima della partenza Gar Wood avendo bisogno di fare una piccola riparazione al suo « Miss America IX »

chiede che si ritardi di tre quarti d'ora. Kaye Don giustamente si oppone, in primo tempo perchè egli non è il proprietario del « Miss England II » e quindi non poteva fare il generoso con la roba altrui e poi il Trofeo è una competizione tra nazioni e la vittoria resta alla nazione che nelle tre prove ha avuto più vittorie anche se con scafi differenti. Mentre il « Miss England II » era solo a difendere le sorti dell'Inghilterra, per l'America ve ne erano tre, le « Miss », cinque, otto, nove... Gar Wood allora non insiste nella sua richiesta e si mette in linea per la partenza e parte con cinque secondi d'anticipo.

Kaye Don vedendo partire il rivale, col baccano d'inferno dei motori crede che il colpo di cannone della partenza sia stato tirato e si slancia nella scia dell'altro e sta per raggiungerlo proprio al giro della prima boa. Non può prendere il giro stretto perchè il Miss Engand è più lungo del Miss America e gira più largo. Viene così a trovarsi sul fianco della grande scia dell'altro e inevitabilmente avviene la catastrofe. Il racer si capovolge e cola a picco ventre per vero miracolo Kaye Don ed i due meccanici Gardner e Platford restano a galla e si salvano. Intanto la Giuria aveva squalificato tutti e due i concorrenti per esser partiti in anticipo. In tal modo se anche il Miss En-

gland non si fosse capovolto ed avesse vinto anche la seconda prova, il trofeo era egualmente perduto. E qui viene il lato odioso di tutta questa incresciosa faccenda.

Si dice, e alcuni giornali e riviste lo hanno riportato, che Gar Wood dopo aver constatato nella prima prova che il Miss England era imbattibile in velocità, avrebbe deliberatamente agito in modo da far squalificare il rivale non importa se anche lui dovesse incorrere nella squalifica. Nella terza prova, come poi è infatti avvenuto, svolgentesi su sole 15 miglia l'altro « Miss America VIII », guidato dal fratello George Wood, a soli 96 di media, è vincitore ed avendo vinto anche la precedente prova essendo l'unico rimasto in gara dopo la squalifica degli altri, il Trofeo resta in America e restava anche nella famiglia Wood.

Ora, pur ammettendo, come speriamo, che non sia vero il fatto di Gar Wood, non v'è chi non veda come sia ingiusto ed illogico stabilire una competizione in cui è in disputa la supremazia di una nazione su un'altra con un così balordo regolamento. Una questione di supremazia si deve risolvere mettendo gli antagonisti strettamente nelle stesse condizioni. Ciò non si verifica quando degli scafi tecnicamente costruiti per sviluppare la maggiore velocità nelle migliori condizioni dell'acqua si fanno partire assieme.

Tanto varrebbe allora far disputare queste gare con mare aperto e tempestoso perchè anche nelle acque più calme questi motori di migliaia di cavalli provocano una agitazione e delle onde maggiori di quelle del mare largo e dovendo percorrere più volte lo stesso circuito o l'uno o l'altro viene a trovarsi in difficoltà contro cui nulla possono l'abilità del pilota, la potenza del motore e la bontà dello scafo.

Ed infatti in ognuna di queste competizioni si hanno capovolgimenti come è avvenuto replicatamente a Detroit e come abbiamo visto a Venezia e sul Garda. Queste gare dovrebbero veder partire i concorrenti ad uno alla volta, a cronometro.

Ma allora si verrebbe a perdere lo spettacolo emozionante ed a Detroit oltre mezzo milione di persone si erano adunate per assistervi. Ed in grazia del-

I NUOVI DIRIGENTI DELLA F. I. M.

In seguito alle dimissioni date da S. A. R. Ferdinando di Savoia, Duca di Genova, Presidente della Federazione italiana Motonautica e dei rispettivi membri del direttorio della F. I. M., S. E. il Capo del Governo accogliendo la designazione dell'Augusto Principe dimissionario, e conforme proposta dell'On. Iti Bacci, Commissario del C.O.N.I. ha pregato S. A. R. Aimone di Savoia, Duca di Spoleto, che ha benevolmente consentito, di assumere quale Commissario straordinario la reggenza della F.I.M. Il Duca di Genova ha accettato, dietro invito di S. E. il Capo del Governo, la presidenza onoraria della F. I. M.

Il Duca di Spoleto, nella sua qualità di Commissario straordinario ha chiamato a suoi collaboratori i seguenti motonauti d'Italia: a Vice Commissario l'On. Dino Alfieri, a delegato presso l'U.I.Y.A. di Bruxelles il Comandante marchese Corrado Del Pozzo, già benemerito segretario generale della F. I. M. ed a segretario il conte Theo Rossi di Motelera, recordista assoluto della motonautica italiana. Conseguentemente la Sede della F. I. M. è stata trasportata da Milano a Roma.

Il 29 ottobre scorso il Capo del Governo ha ricevuto il Duca di Spoleto, l'On. Alfieri e il Conte Rossi e si è compiaciuto con S. A. R. per l'opera che sta svolgendo a favore dell'attività motonautica nazionale.

Il 6 novembre S. A. R. ha preso possesso del suo ufficio allo Stadio Nazionale di Roma ed ha proceduto alla nomina degli altri Consulitori oltre i già nominati: del barone Lazzaroni e del Signor Aldo Daccò. Il Dott. Michele Zucco veniva nominato ispettore. In pari tempo decideva di integrare e completare lo statuto ed il regolamento della Federazione.

lo spettacolo i risultati tecnici, l'equità e la logica se ne vanno a spasso.

E, come è avvenuto nello sport della vela con la Coppa d'America, una volta che un Trofeo ha attraversato l'Atlantico prima che gli Europei possano riuscire a riconquistarlo ne deve scorrere acqua... lungo il *Gulf Stream!*

REDAZZA



All'inaugurazione: S. A. R. il Duca di Spoleto e il Prefetto di Como S. E. Milani (foto Fumagalli)

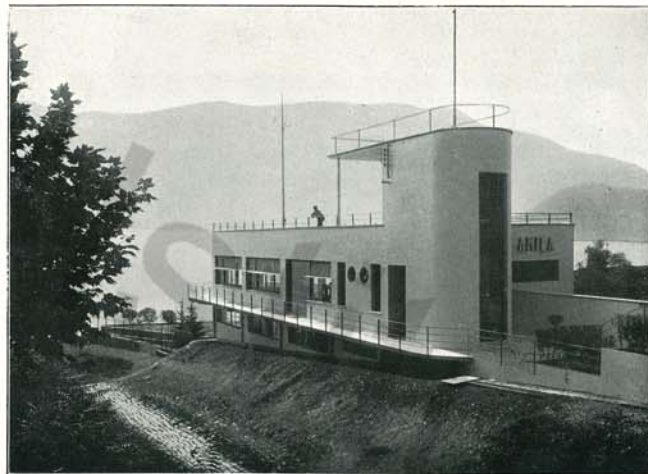
LA NUOVA SEDE DELL' A. M. I. L. A.

Il sintomo più eloquente del promettente sviluppo della motonautica in Italia è dato certamente dal sorgere di vere sedi di Clubs motonautici pari a quelle che già da molti anni si trovano all'estero, poichè solo da esse ci si può attendere finalmente un buon passo innanzi nella diffusione dello sport e del turismo meccanico dell'acqua.

Di tutti gli sport è appunto questo che più ha bisogno di avere sedi proprie e adatte. Sono ben pochi quelli che posseggono una villa sui laghi o sul mare con annessa darsena ove tenere le imbarcazioni. Per gli altri è un vero problema quello di custodire lo scafo ed ogni gita in acqua porta con sé perdite di tempo e di denaro. Non parliamo di quando si ha bisogno di rifornimenti o di riparazioni.

Invece una sede motonautica razionalmente costruita permette l'immediato uso del proprio scafo tale e quale come si può avere per la propria automobile custodita in una moderna rimessa. Già su questa Rivista nel numero di agosto, vennero pubblicate le fotografie delle prime sedi di clubs con garages nautici e precisamente quelle di Meina, di Como e di Gardone già pronte e quella di Tremezzo in costruzione. Tra tutte, quella di Como è la più importante ma solo dal punto di vista pratico essendo un proprio e vero grande garage con nautico con numerosi scali di allaggio ecc., ma... vi manca semplicemente il Club. Da tempo abbiamo sentito parlare della imminente costituzione di un Club Motonautico di Como, ma oltre le voci non si è avuto altro segno di attività. Effettivamente il garage appartiene al R.A. C.I. che ne ha sostenuto le spese e, a quanto si dice, non indifferente, ed è a disposizione, come un qualsiasi garage, di chiunque voglia rimettervi il suo motoscafo o fuoribordo.

La sede di Meina del Club Motonautico Lago Maggiore, la prima in Italia in ordine di anzianità è ora passata in seconda linea perchè ha dimostrato di non poter accentrare tutto il movimento sportivo del Lago Maggiore sia per la sua posizione lontana dal centro Lago, sia per un latente antagonismo con Stresa, sia perchè non di facile accesso per chi non possiede automobile propria non fermando, i treni diretti a quella stazione. Resta però



Il nuovo edificio, prettamente « stile 900 », visto dalla strada (foto Fumagalli)

sempre un grazioso centro quasi familiare.

Il Club Motonautico di Gardone è stato il secondo ad avere una sua sede propria con scalo d'alaggio, eleganti e comodi locali ed ha il merito importantissimo di essere l'organizzatore delle grandi riunioni del Garda, quelle ove si sono finora raggiunte le massime velocità mondiali sull'acqua. Per dirla con una frase... moderna, sarebbe il Club Motonautico più veloce del Mondo! Ma nel senso reale che si dà alla parola Club non ha troppa rispondenza mandando il nucleo locale di numerosi soci frequentatori che vi mantengono una attività motonautica durante tutta l'annata.

Gli ultimi saranno i primi! Ed ecco infatti l'Associazione Motonautica Italiana Lario, la nota ed attiva A.M.I.L.A., ultima ad avere la sua sede ma prima tra tutte per la bellezza e la completezza della sede stessa e perchè si tratta di un vero Club con ben duecento soci frequentatori, cifra imponente che certamente aumenterà in grazia appunto della bellissima sede che sorge in uno dei punti panoramici più belli del mondo, nella incantata Tremezzina, nel Centro del Lario, avendo di fronte la maliosa penisola di Bellagio e dietro ad essa, alto, solenne, il maestoso scenario delle Grigne.

E la importanza che l'A.M.I.L.A. va prendendo nello sviluppo della motonautica Italiana è stato bene inteso da S. A. R. il Duca di Spoleto, Com-

missario Straordinario della Federazione Motonautica Italiana che appositamente giungeva da Parigi a Tremezzo nella mattinata del 18 ottobre scorso per inaugurare con la sua Augusta presenza la nuova sede.

La bellissima costruzione in schietto stile novecento, tutta in bianco ed azzuro a grandi terrazze e larghe vetrate, disegno dell'architetto Lingeri che gratuitamente ed appassionatamente ha dato la sua opera di progettista e di direttore dei lavori, sorge a destra della strada da Como a Menaggio in località Azzano poco dopo dell'omonimo pontile della navigazione lacuale ed a 700-800 metri da quello di Tremezzo.

Dalla strada si accede ad una terrazza che da una parte porta direttamente al primo piano della costruzione mentre dall'altra una gradinata porta al sottoposto ricovero delle imbarcazioni ed allo scalo di alaggio con verricello elettrico. Al primo piano sono due ampi saloni, guardaroba, ufficio, cabina telefonica e buffet. Il secondo salone dà su una magnifica terrazza semicircolare sporgente sul lago. Una balconata a sbalzo sul lato sinistro permette di accedere direttamente dall'entrata alla terrazza senza passare nei saloni. Una comoda scalinata parte dall'ingresso alla grande terrazza sovrastante ai saloni, terrazza che costituisce una seconda bellissima tribuna in occasione di gare e normalmente adibita alla cura elioterapica. Da questa terrazza una aerea scalettina a chio-

ciola, sempre in perfetto stile porta ad una terrazza più piccola sovrastante al serbatoio dell'acqua. Su questa prenderranno posto la giuria, cronometristi, ecc., durante le gare. In basso, oltre il ricovero delle imbarcazioni e lo scalo di alaggio vi è un bell'impianto di docce ed un lido sabbioso nei bagni nel lago.

Come si vede non era possibile fare di più e meglio. L'immobile è stato costruito a spese di una società costituita dai soci stessi dell'A.M.I.L.A., presieduta dal Comm. Grillo e dato in uso all'Associazione che ha per presidente il Signor Felice Ernst.

Quando per l'inaugurazione è giunto S. A. R. il Duca di Spoleto, ospite nella Villa Rustici, erano ad attenderlo oltre i dirigenti ed i soci dell'A.M.I.L.A., il prefetto di Como Gr. Uff. Milani, il Console Generale Chiappe, i Podestà di Como e di Tremezzo, il Conte Rossi, il senatore Silvestri e numerose Autorità. Avevano inviato la loro adesione con calorosi telegrammi S. E. Alfieri, l'on. Lando Ferretti, l'on. Iti Bacci, il barone Lazzaroni, il presidente della Fed. Motonautica Svizzera, ecc. Al suono degli inni nazionali, tra gli applausi della folla che gremiva le adiacenze e dopo la benedizione impartita dal Cappellano della Milizia Mons. Tacito Ronconi Nixon, S. A. R. ha tagliato il nastro tricolore all'ingresso del grande salone e quindi dal terrazzo ha ascoltato i discorsi inaugurali. Ha visitato poi tutti i locali vivamente compiacendosi con i dirigenti dell'A.M.I.L.A. per la bella opera compiuta.



Dal Lago.



Il Presidente della Repubblica francese, signor Doumer, inaugura il Salone automobilistico di Parigi 1931. Eccolo in visita agli stands.

MACCHINE ITALIANE AI SALONI STRANIERI

Anche quest'anno Parigi e Londra, a pochi giorni di distanza, hanno iniziato la serie delle grandi esposizioni automobilistiche destinate a far conoscere i risultati di lunghi mesi di studio e di lavoro negli uffici tecnici e nelle officine, a dar conto dei progressi realizzati, a informare circa le nuove tendenze costruttive che sono in fondo, si badi bene, il frutto di una collaborazione fra il produttore e il pubblico, o meglio fra il produttore e il cliente, del quale il primo cerca di interpretare i desideri e di soddisfare le esigenze. Le quali non sono

affatto volubili, come taluno affetta superficialmente e semplicemente di credere, ma in continua e, diremo, naturale evoluzione adattantesi alle condizioni economiche generali.

Tutti gli anni, a quest'epoca, i primi Saloni automobilistici, che, a causa anche della precedenza, sono i più completi e i più importanti, permettono di « fare il punto », come argutamente ha scritto un collega francese, dell'evoluzione dell'industria e di esprimere un giudizio sulle formule tecniche di costruzione.

Dal punto di vista puramente meccanico, si può stabilire un bilancio che metta in chiara luce le nuove vette raggiunte nell'incessante perfezionamento degli organi che costituiscono una vettura moderna.



Lo stand della Bianchi, molto ammirato al Salone di Parigi.

Ma non bisogna dimenticare che il progresso non è soltanto di ordine tecnico, e che risiede anche nella accresciuta volgarizzazione dell'automobile.

L'automobile è ormai un strumento di lavoro meraviglioso che deve poter essere utilmente usato dal maggior numero possibile di uomini. I costruttori si sforzano di soddisfare tale desiderio orientando la costruzione verso la vettura popolare, che è quella oggi più richiesta a causa delle diminuite risorse finanziarie della massa degli automobilisti che risentono, come tutti del resto, le difficoltà del momento economico.

L'opinione pubblica dunque, sia presso i costruttori sia presso gli automobilisti, si è andata trasformando sicché il programma-tipo del momento è la vettura economica all'acquisto e nell'uso: appunto in conseguenza della crisi.

Nei due Saloni francese e inglese è apparso chiaro il desiderio dell'attuale clientela, ben compreso dall'industria che oramai orienta i suoi sforzi per la diffusione e per la volgarizzazione dell'automobilismo nel dominio della vettura, che ha accusato un notevole sviluppo. Certamente la vettura media e, a maggior ragione, la vettura di lusso avranno tutto da guadagnare da questa tendenza in quanto non potranno sussistere che in grazia alla volgarizzazione attuata e accresciuta dalla vettura di poco costo.

Non bisogna però credere che vettura popolare equivalga a vettura modesta meccanicamente e costruttivamente. Il grande pubblico domanda un vei-

colo confortevole, di una media capacità di trasporto (cioè a quattro posti) e nello stesso tempo elegante. Lo chassis nel quale l'economia sia stata spinta alle estreme esigenze potrà anche ottenere un certo successo momentaneo ed accontentare forse una certa clientela di bocca molto facile. Ma non è quello richiesto da tutti coloro che non sono ancora automobilisti perchè non riescono a conciliare le loro possibilità finanziarie con i prezzi delle vetture che possano loro convenire.

Le due grandi mostre, che sono in sostanza manifestazioni industriali e commerciali, hanno appunto rivelato una compressione di tariffe che permetterà ai tipi

attuali di vetture economiche di conquistare all'automobile quelle classi sociali cui si è accennato.

Nonostante però la crisi di cui soffre il mondo intero, l'industria automobilistica, seriamente provata e tutta tesa nello sforzo di adattare la produzione alle esigenze della clientela, non ha rinunciato all'evoluzione tecnica. Sia a Parigi che a Londra si è avuta l'impressione di una atmosfera di nuove ricerche, senza però che si sieno perdute di vista le formule che sono alla base delle produzioni classiche. Si è potuto così constatare, nonostante l'apparenza conservatrice di parecchie delle case maggiori, un certo movimento rinnovatore, un desiderio quasi di rinnovazione.

Nessuno considera oggi definitive le formule alle quali siamo abituati da trent'anni. Tutti provano il bisogno di evolversi verso la perfezione, ma quasi tutti i costruttori hanno ancora delle esitazioni. Si osserva, ci si lascia spingere dal progresso inevitabile dei nuovi principi tecnici, ma pochi azzardano risolutamente la loro pratica realizzazione e la loro volgarizzazione.

Tale atteggiamento è comprensibile e giustificato sol che si pensi a ciò che può significare per una grande azienda, dalle cui officine escono centinaia di migliaia di macchine all'anno, un esperimento il cui successo è dubbio e comunque non immutato.

Tuttavia si sono viste Case importanti, come: « Mercedes-Benz », « Peugeot », « Mathis », « Hupmobile », « Studebaker », « Chenard Walker », «

Graham », adottare su tipi di vetture, prodotti in grande serie, le ruote a sospensioni indipendenti (la nostra « Lancia » è da annoverarsi con la « lambda » fra i pionieri) o le ruote libere (applicazione nuova di un principio ormai « vecchio » le cui reali utilità e praticità però sono alquanto discusse e discutibili). D'altra parte i progressi costanti, seppure lenti, della trazione anteriore confermano una tendenza verso una tecnica costruttiva più razionale di quella imperante da un quarto di secolo.

Non si tratta di concetti inediti perchè da parecchi anni sono oggetto di studi e di osservazioni da parte dei competenti. Piuttosto la novità è costituita dall'interesse che ora vi dedicano i costruttori, anche i più classici, e soprattutto dal favore del pubblico.

Ma la caratteristica saliente delle due esposizioni, e specialmente di quella di Parigi, è data dalla indiscutibile vittoria del motore veloce di cilindrata piccola o media. Vittoria dunque di quella che possiamo ben qualificare « scuola italiana » perchè in fatto di elevati regimi di rotazione vantiamo tradizioni delle quali « Alfa Romeo » e « Maserati » non sono che le ultime propaggini.

Questa vittoria è dovuta alla distruzione di precetti che non avevano alcun fondamento nella realtà, diremo così meccanica. Perchè i lavori metodici d'osservazione intesi a scoprire le cause esatte di usura e di avarie su un motore ad alto regime di rotazione hanno dimostrato che esse derivano essenzialmente dalle vibrazioni che si trasmettono al complesso dello chassis. Vibrazioni che nascono in parecchi punti (citiamo l'albero a gomito e le molle delle valvole) e che si cerca in molti modi di evitare. Lancia (che già adottando il motore a V ha eliminato parecchie fonti di vibrazioni) nelle sue nuove vetture ha sospeso il motore elasticamente sullo chassis — come contemporaneamente ha fatto anche « Chrysler » per l'ultima « Plymouth » a quattro cilindri — a mezzo di balestre che ne assorbono le trepidazioni.

I principi essenziali che presiedono al progetto di un motore moderno non sono cambiati, perchè da

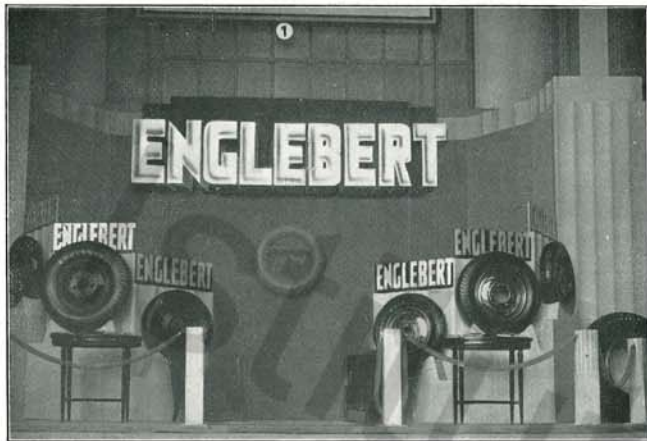


Anche l'Alfa Romeo, al Salone parigino, ha riscosso generali approvazioni per i suoi nuovi ed eleganti modelli.

parecchi anni il motore a scoppio sembra aver dato la misura delle sue possibilità. E se di tratto in tratto si crea un movimento d'opinione favorevole a uno o ad altro sistema di distribuzione e di posizione delle valvole si tratta di manifestazioni della moda più che di forme di evoluzione perchè le formule momentaneamente d'attualità vengono a loro volta sostituite da quelle ch'esse avrebbero dovuto migliorare.

Se ne deduce che, nelle presenti condizioni della tecnica, non è possibile apportare perfezionamenti nuovi al principio del motore a scoppio. Ciò che non impedisce di ritenere che il rendimento e le qualità di utilizzazione dei motori moderni non possano essere migliorati. Suddividendo per esempio la cilindrata come si va facendo da qualche anno arrivando anche, da parte dei cosiddetti costruttori di avanguardia, alle estreme conseguenze praticamente pressochè assurde.

Ma gli Americani, che sono stati gli iniziatori di questo movimento, e che nel passato recente erano riusciti ad imporre l'8 cilindri procedendo baldanzosamente verso la 12, sono stati i primi a fermarsi sulla china pericolosa considerando che il motore di 12 cilindri costa più caro dei vantaggi che esso offre sull'8 cilindri. Ha pensato poi la crisi a far ritornare un po' tutti sui propri passi e a rimettere in valore, specie nella produzione a carattere popolare, il 4 cilindri troppo affrettatamente condannato, a fissare sul



Al Salone di Parigi il pneumatico « Englebert » ha ottenuto un grande successo e il suo stand ha ricevuto visite incessanti e lodi incondizionate di automobilisti.

6 cilindri la vettura di media potenza e di medio costo di uso corrente e a limitarsi all'8 cilindri anche per la vettura di lusso. Salvo eccezioni che a Parigi e a Londra erano rappresentate proprio da Case europee (alludiamo alle nuove 12 cilindri « Hispano Suiza » e « Harch »).

Altre caratteristiche importanti della odierna costruzione sono risultate essere: il sempre crescente successo delle leghe leggere negli organi in movimento e la lotta contro il peso inutile nella quale portano un non indifferente contributo anche i carrozzieri. E non si può certo negare che il rendimento della vettura, proporzionale al rapporto fra potenza e peso, non venga sensibilmente migliorato dall'essere discesi dai più che 30 chilogrammi per ogni HP ai 25, e anche ai 20 realizzati da parecchi costruttori, fra cui alcuni italiani.

Nello stesso tempo ci si sforza di irrigidire i telai, di renderli indeformabili, e di abbassare gli chassis, onde accrescere la stabilità della macchina, la resistenza alle sollecitazioni della strada, aumentando le sezioni dei lungheroni e il numero delle traverse.

Vasta è apparsa pure la diffusione del carburatore invertito (lo applicano pure « Lancia » e « Bianchi ») di cui l'esperienza ha sanzionato i vantaggi dovuti principalmente al fatto che la miscela passa all'alimentazione scendendo naturalmente per gravità, e sempre più numerosi sono, specie sulle vetture non popolari, i freni idraulici che la « Fiat » applica alle sue sei cilindri normali che non possono certo con-

siderarsi, in quanto a prezzo, macchine di lusso.

Citiamo ancora la generalizzazione sulle vetture medie d'uso corrente del cambio a quattro velocità e lo studio da parte di tutti i costruttori di rendere silenziose almeno due delle velocità, un'altra cioè oltre la presa diretta, utile specialmente per circolare in città a traffico intenso dove troppo di rado si può innestare la quarta.

L'industria italiana ha, come negli anni scorsi, figurato brillantemente nei due Saloni, anzi più brillantemente che mai nonostante la sua rappresentanza fosse a Parigi numericamente inferiore al solito. Ma non è certo il numero che conta in tali esposizioni. E in fatto di qualità possiamo dire di aver ribadito un primato tecnico-costruttivo che non data da ieri.

Fra tante tendenze, fra tante audacie avanguardistiche, che non sono mancate nemmeno quest'anno nonostante gli ostacoli frapposti dalla crisi, la produzione italiana si distingue per un equilibrio di soluzioni che può essere tacciato di conservatorismo cieco in quanto accompagna a innovazioni profonde e sostanziali, senza essere rivoluzionarie, che la pongono fra le più moderne. Si aggiunga che in fatto di eccellenza di lavorazione e di raffinatezza di esecuzione, di pratica solidità di costruzione, di razionalità e armonia di complesso, le vetture nostre non temono confronti e ci si capiterà come l'esigua pattuglia di Case rappresentanti la nostra industria abbia potuto interessare tecnici e competenti nonché raccogliere i generali favori di visitatori, più forse di tante industrie famose rappresentate da decine e decine di marche. Per tutti i tipi di macchina e di motore l'Italia esponeva prodotti i classe elevatissima, tali da poter sostenere vittoriosamente il confronto con tipi analoghi di origine straniera.

In fatto di vetture utilitarie avevamo la « Fiat » 514 e la « Bianchi » S. 5; in fatto di vetture di media potenza e di medio costo ecco la « Fiat » 522, la « Fiat » 524, la nuova « Lancia » a quattro cilindri e a Londra anche l'« O.M. » a sei cilindri; in fatto di vetture di medio lusso a otto cilindri c'erano la

« Bianchi » S. 8, la nuova « Lancia » e a Londra anche l'« Ansaldo »; in fatto di vetture di lusso ecco la « dilambda » della « Lancia » e l'« Isotta Fraschini » 8B alla quale è stato applicato il comando automatico del cambio sul volante di guida; in fatto di vetture veloci da gran turismo ecco l'« Alfa Romeo » 6 cilindri con compressore, l'« Alfa Romeo » 8 cilindri (era esposta anche quella con la quale Minoia ha vinto il Campionato Internazionale), e a Londra anche l'« O.M. » con compressore e la « Maserati » che in questi due ultimi anni si è resa popolare in Inghilterra con significative vittorie ed affermazioni.

Nell'elenco sono citati prodotti nuovi appena conosciuti in Italia. Fra questi la « Fiat » 524, che è in fondo una edizione rivudata e perfezionata, specie nella carrozzeria, della ben nota 522. Superfluo dire ch'essa è stata convenientemente ammirata, così come l'« Alfa Romeo » 8 cilindri che costituiva una novità per i pubblici francese e inglese.

Ma le novità clamorose, diremmo, perchè geniali ed originalissime, furono la quattro e la otto cilindri « Lancia » denominate rispettivamente « Artena » e « Astura ». Modelli di grande interesse commerciale, indubbiamente, ma anche, se non soprattutto, di grande interesse tecnico specie la quattro cilindri che si stacca nettamente per concezione e realizzazione complessive da ogni altro prodotto del genere.

Si può dire che lo chassis è uguale nei due tipi che non differiscono che nel motore e nella lunghezza del telaio. In uno il motore è un quattro cilindri a V stretto di mm. 82,55 di alesaggio per 90 di corsa (in totale 1524 cmc. pari a 19 HP. tassabili), nell'altro un otto cilindri, pure a V stretto, di 69,85 mm. per 85 di alesaggio (in totale 2604 cmc. pari a 30 HP. tassabili). L'uno e l'altro a valvole in testa comandate da aste, pistoni in alluminio, albero a gomiti corto su tre supporti.

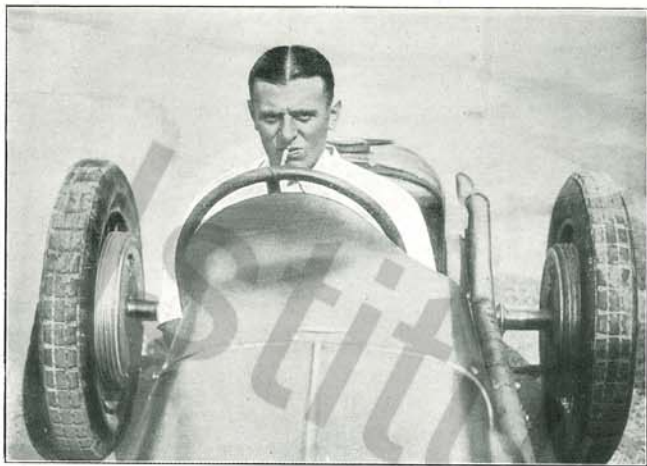


Il Presidente della Repubblica, signor Doumer, ammira la Fiat 524 al Salone di Parigi.

Il blocco motore è, come abbiamo più su accennato, sospeso elasticamente a mezzo di due piccole balestre e da blocchi di gomma che sopprimono ogni trepidazione.

Lo chassis deriva direttamente da quello della « dilambda »: sola modificazione la soppressione dei tubi colleganti i due tubi verticali portamolle delle sospensioni anteriori al castello del radiatore. Tutta la costruzione è informata alla tecnica più moderna e le due vetture si distinguono per il loro bassissimo peso (1250 chilogrammi la 8 cilindri e 1150 la 4 cilindri, carrozzate a guida interna), che permette loro di conseguire velocità di 118 e 105 chilometri all'ora rispettivamente e di realizzare un basso consumo.

Nè i carrozzieri, che non figuravano in stand proprii, ma avevano mirabilmente carrozzate quasi tutte le vetture italiane, nè gli espositori fra gli accessori, hanno meno collaborato al successo dell'industria nostra i cui modelli hanno dimostrato di rappresentare quanto di meglio si può oggi desiderare in ogni campo della produzione automobilistica e che ha perciò nelle due grandi rassegne mondiali tenuto un posto di spiccata importanza.



Un tipico vincitore di Grandi Premi: Achille Varzi.

DOPO LA RESURREZIONE DEI GRANDI PREMI

All'ottimo bilancio sportivo e tecnico dell'annata automobilistica testè conclusasi hanno indubbiamente e in rilevante, se non preponderante, misura contribuito i Grandi Premi internazionali che sono risorti proprio quando precedenti ripetuti insuccessi avevano consigliato i poteri dirigenti dello sport automobilistico internazionale di abbandonarli a se stessi e di non più comprometterli con un loro riconoscimento ufficiale.

Forse fu appunto tale disinteresse da parte dell'A.I.A.C.R. (Associazione Internazionale degli Automobile Clubs Riconosciuti) a determinare una resurrezione che proprio non si esagera a qualificare clamorosa. Perché la libertà concessa da ogni propria formula ha permesso che gli organizzatori, che sono senza alcun dubbio i più competenti in merito, creassero una loro formula che, a differenza di tante altre distillate a tavolino dalla sullodata Associazione in base a presupposte teorie lontane in gran parte dalla realtà, presentasse spiccata sostanza tecnica e nello stesso tempo un notevole contenuto sportivo. Così da essere bene accettata ai costruttori, dalle cui opinioni e dalle cui idee in materia di grandi corse che interessino l'industria non si

può prescindere, e al pubblico senza del quale nessuna manifestazione può reggersi ed aver vita.

E' vanto non disprezzabile il fatto che la formula ebbe origine in Italia così come si deve a Vincenzo Florio l'idea di quel Campionato Internazionale collegante efficacemente i tre Grandi Premi delle 10 ore che quest'anno sostituirono, onorevolmente e brillantemente, i Gran Premi del passato obbedienti alle norme emanate dal sinodrio parigino.

Il fatto è che si ebbe una vera e propria resurrezione, come abbiamo detto, di quelle competizioni tecnico-sportive-industriali che fino a una mezza dozzina di anni or sono contribuirono a guidare e a determinare il progresso costruttivo e appassionarono le folle con contese ardenti fra gli uomini e le macchine migliori delle nazioni che automobilisticamente erano all'avanguardia.

La completa libertà lasciata alle Case per quanto riguarda tendenze e criteri tecnici e la durata, fissata in 10 ore, della corsa, tale da garantire un collaudo severo e probante delle vetture in tutto il loro complesso (tanto più che i percorsi non furono delle facili piste), hanno dato buoni risultati. Non solo

perchè i più quotati costruttori di vetture sport velocissime si sono sentiti attratti a partecipare alle tre competizioni italiana, francese e belga, non solo perchè tale partecipazione ed il genere di gara hanno richiamato attorno ai circuiti pubblici di diecine e diecine di migliaia di persone, ma anche perchè il vaglio delle dure prove ha determinato miglioramenti costruttivi che non sono altro che vere e proprie conquiste tecniche.

Per essere sinceri, debbesi riconoscere che in fondo le vetture concorrenti e trionfatrici non differirono sostanzialmente da quelle create dalla vecchia formula della cilindrata. I principii tecnici e i criteri costruttivi sono ancora quelli, per quanto la libertà concessa, cioè la possibilità di evadere da limiti ferrei e inamovibili, possa aver permesso di attenuare certa esasperazione di soluzioni con vantaggio per la semplicità e la resistenza. D'altra parte tale libertà ha indotto alla ricerca affannosa di HP., in modo d'averne una disponibilità tale da non dover mai compromettere per qualunque necessità la sicurezza e la solidità del motore e ad aumentare gradatamente la cilindrata pur senza arrivare, almeno per ora, agli eccessi rimproverati a quella scuola della quale l'industria latina è da considerarsi antagonista.

Comunque l'esperienza delle corse ha provocato parecchie e notevoli migliorie che appunto i Gran Premi di quest'anno hanno messo in luce e che servono a confermare quale utile e pratica funzione essi esercitano nel campo della costruzione automobilistica.

Sarebbe eccessivamente lungo occuparsi partitamente di tali progressi, alcuni dei quali per essere o sembrare di dettaglio non sono certo meno o poco importanti. Tuttavia non crediamo del tutto superfluo accennare, anche brevemente, ai vantaggi realizzati sulle attuali vetture sport e da corsa. E, dopo di aver rilevato come oramai il compressore sia un organo che non suscita più preoccupazioni, data la sua perfetta messa a punto e la possibilità di funzionare bene anche regimi ridotti, e come siano stati eliminati, con l'adozione: quella di un albero delle camme con il miglioramento degli organi che provvedono all'accensione, gli inconvenienti di accensione (i più gravi erano le auto-accensioni che compromettevano pistoni, bielle e teste dei cilindri), citeremo la scomparsa quasi assoluta dei guasti alla distribuzione ridotti realmente ai minimi termini.

I tre Gran Premi delle 10 ore, che

pure sottoposero i complessi meccanismi a sollecitazioni formidabili e prolungate, non hanno visto che una sola avaria ad organi di distribuzione: quella di un albero delle camme della « Bugatti » al Gran Premio del Belgio sottoposto a sforzi eccessivi da Chiron lanciatosi, come si ricorderà, con ardore inconsulto alla caccia dei record. E avaria probabilmente determinata dalle vibrazioni inevitabili negli alberi a camme, anche se ridotte dallo smistamento in due alberi dell'ufficio adempimento in passato da un albero solo.

Simili vibrazioni invece, o per lo meno i loro effetti, sono state pressochè sopresse nell'albero motore le cui attuali dimensioni permettono, senza inconvenienti, regimi prossimi ai seimila giri al minuto. In virtù anche dei progressi rilevanti compiuti in fatto di qualità e di trattamento termico dei materiali.

Così le valvole e le loro molle non sono più tanto delicate perchè si è saputo genialmente provvedere ad un loro efficace raffreddamento.

In conclusione oggi si hanno motori a elevatissimo regime, sovralimentati, di potenza specifica dell'ordine di 70 HP per litro di cilindrata e di una sicurezza e resistenza non solo superiori a quelle di alcuni anni fa, ma addirittura sorprendenti perchè tali da dimostrare quanto e quanto lunghi passi si siano compiuti in avanti in campo tecnico, meccanico e anche metallurgico.

Nè si è da meno per ciò che riguarda altre parti della vettura automobile. Si pensi quali problemi si siano dovuti risolvere in fatto di trasmissione (cambio, frizione e differenziali) per poter trasmettere alle ruote motrici potenze come quelle che si ottengono oggi dai motori.

E i freni, con gli sforzi imposti da velocità di 200 chilometri all'ora? A tal riguardo è stata preziosa per l'« Alfa Romeo » la dolorosa lezione del Gran Premio di Francia a Monthlery, come ha dimostrato, a breve distanza, il comportamento delle vetture italiane nel Gran Premio del Belgio.

Ci sono ancora peso, tenuta di strada, stabilità, sospensioni, gomme: tutto è stato migliorato, e radicalmente. Per il peso è da citare il sempre più largo impiego, anche per il telaio, di leghe e metalli leggeri; per la tenuta di strada e la stabilità, una migliore distribuzione delle masse, una maggiore rigidità o indeformabilità dello chassis, un accorto uso di ammortizzatori (l'« Alfa Romeo » monta ammortizza-

tori regolabili in corsa), una sorveglianza della pressione dei pneumatici e uno studio razionale del disegno del battistrada delle gomme stesse che inoltre sono sottoposte a sforzi immani dalla potenza trasmessa alle ruote e dalle velocità conseguibili. A tal proposito non è privo di interesse rilevare che si tende alla costruzione di gomme leggerissime a molte tele (per evitare i *déchappages*), e che si è riscontrato come la superficie liscia abbia la maggiore aderenza su fondo stradale duro anche se bagnato.

Quelli che abbiamo schematicamente accennato sono progressi sostanziali, non di dettaglio quali possono sembrare: progressi non soltanto per la produzione speciale da corsa, perchè di essi, è ovvio comprenderlo, beneficerà tutta la costruzione automobilistica avviata (e lo si può dubitare?) a realizzare nelle vetture di serie tutti i risultati conseguiti, attraverso una esperienza che non trova confronti per severità, dalla costruzione che potremo definire sportiva.

Tale esperienza ha avuto nei tre Gran Premi 1931 i suoi episodi salienti per la loro formula di carattere eminentemente tecnico e per la larga e seria partecipazione dell'Industria. Ciò che, come abbiamo già rilevato, non ha compromesso il loro successo sportivo, cioè un loro attraente svolgimento come hanno potuto constatare le falangi di spettatori che li hanno seguiti con appassionato fervore, entusiasmandosi alle loro emozionanti vicende.

Tuttavia alla formula non erano mancate le critiche anche fondate. Per lo meno, sinceramente volte a migliorarla. Più di una di tali critiche era da prendersi in considerazione anche perchè suffragata da consensi il cui valore e il cui significato non si possono mettere in dubbio. Si tratta infatti dei costruttori e dei corridori.

Ma si sa: tante teste, tante opinioni. Specie quando vi sono in mezzo interessi importanti. E in fondo gli interessi industriali sono tutti importanti. Il motivo più vivacemente controverso era quello della durata. Si ritengono da alcuni eccessive 10 ore semplicemente perchè impongono la necessità di alternare due corridori alla guida della stessa vettura e chi sa quale complesso delicato sia in fondo una moderna vettura da corsa comprende come due diversi tipi di guida possano influire sul suo comportamento ed anche sulla sua resistenza allo sforzo. Troppo

difficile è trovare due piloti dello stesso temperamento o di temperamento analogo che diano affidamento che l'esame tecnico costituito da uno di siffatto Gran Premio non possa essere turbato da elementi estranei alla tecnica. E appunto perchè si tratta di manifestazioni a sfondo tecnico non è il caso di tener conto di altre considerazioni che invadono il campo dell'antagonismo e del senso di responsabilità dei guidatori.

D'altra parte abbreviare la durata della corsa può voler dire, se l'accorciamento è tale da permettere che il guidatore possa non essere sostituito, togliere ad essa o affievolire eccessivamente la portata tecnica riducendola quasi ad una corsa di pura velocità. Il qual genere, si badi, ha anch'esso la sua portata e la sua ragione d'essere, ma... è un'altra cosa.

Superfluo, crediamo, aggiungere che ogni riferimento o confronto con le gare su circuiti misti stradali sarebbe fuori di luogo, a proposito del guidatore, perchè altra tensione è richiesta, e quindi altra fatica, quando si marcia sopra i 150 all'ora che non quando la velocità media non raggiunge i 100 all'ora.

Nè crediamo troppo fondate le proposte miranti ad ancor più prolungare la durata della competizione perchè è necessario non dimenticare che i Gran Premi non devono affatto perdere le loro qualità di spettacolo (è il pubblico che li fa vivere) e perchè esistono già prove di fondo (le « 24 ore » per esempio) senza bisogno di crearne delle altre.

Comunque, dati i pareri discordi, non sarebbe stato male consultare gli interessati, cioè i costruttori ed i tecnici in genere. Ma la Commissione Sportiva Internazionale anche questa volta ha voluto dimostrare in quale conto tenga proprio quelli che creando l'attività sportiva automobilistica determinano la sua esistenza. E non parendole vero di avere a portata di mano, la formula dei Gran Premi nel Campionato Internazionale 1931, una formula in complesso felicemente collaudata da imporre ai Gran Premi nazionali, non se l'è lasciata sfuggire lieta di poter a buon mercato mantenere la promessa di ritornare alla formula internazionale dopo la sospensiva di un anno.

E si badi che non ha trascurato le obiezioni sollevate. Solo che invece di vagliarle, magari in contraddittorio, e di prendere in conseguenza una decisione ha preferito accontentare tutti e nessuno fissando la durata dei Gran Premi fra le cinque e le dieci ore... Così

ciascuno può sbizzarrirsi e comunque... s'arrangiano gli organizzatori.

Naturalmente è stata lasciata la più ampia libertà per ciò che concerne la caratteristica dei veicoli. Nè forse c'era motivo, dopo l'ultima brillante annata, di porre delle limitazioni per quanto l'accennata tendenza, da parte di tutti i costruttori, verso le grosse cilindrate possa far seriamente dubitare che la libertà sia tecnicamente utile. Le corse però devono anche essere spettacolo e presentare un vivo interesse sportivo e a conseguire un tale scopo, un contributo non indifferente può essere portato dalle grosse « Mercedes ».

Con simile formula, che non è ormai più nuova, saranno disputati certamente i Gran Premi d'Italia, di Francia, di Germania e del Belgio i quali molto probabilmente verranno raggruppati in una sola contesa con una classifica a punti. E' da augurarsi anzi che i quattro Automobile Clubs raggiungano su questo punto quell'accordo dal quale, come si è constatato quest'anno, dipende in buona parte il successo delle competizioni. Una importante dotazione di premi attrae non solo i corridori, ma anche i costruttori. E attrae quindi le folle. Sicchè, nono-

stante un forte esborso, si compie un ottimo affare.

Solo che sarebbe consigliabile ritoccare il meccanismo di simile Campionato (chiamiamolo così tanto per intenderci) e considerare che concorrenti sono i costruttori. Si assegnino perciò a loro i premi maggiori (qualche centinaio di migliaia di lire fanno piacere a tutti) pur riservando sempre somme cospicue anche per i piloti. E a proposito di questi sarà bene, nel caso che la durata della corsa obblighi il così detto guidatore di riserva, ad assumere un ruolo affatto inferiore per rischi e responsabilità a quello del così detto guidatore principale, di assegnare a tutti e due i corridori che si sono alternati al volante della stessa macchina lo stesso punteggio.

In conclusione, critiche più o meno fondate a parte, tutto lascia credere che la prossima stagione niente avrà da invidiare a quella che ha visto la auspicata e clamorosa resurrezione dei Gran Premi, le cui vicende e i cui risultati hanno contribuito a dar interesse e successo anche alle altre maggiori competizioni a causa dell'accesa rivalità creata fra uomini e fra Case. Tale rivalità è tutt'altro che estinta in quanto ti-

rando le somme del 1931 non si riesce a trovare argomenti sufficienti ad affermare una superiorità indiscutibile di un concorrente sull'altro.

Facile è quindi prevedere che i Varzi, Nuvolari, Campari, Fagioli, Borzacchini, Conelli, Maserati, Chiron, Dreyfus, Williams e compagni da una parte e « Alfa Romeo », « Bugatti » e « Maserati » dall'altra riprenderanno, non appena si inizierà l'attività 1932, la loro battaglia. La quale, a quanto tutto lascia credere, non sarà meno ardente di quanto sia stata quest'anno. Chè anzi non è da escludersi che il gruppo dei concorrenti si allarghi. Si tratta di voci per ora, che non sono però prive di fondamento come il sottoscritto ha avuto occasione di constatare sia pure indirettamente.

Sembra, in poche parole, che l'eco suscitata quest'anno dai Gran Premi e le sue ripercussioni dovute al loro carattere tecnico abbiano indotto una casa italiana che vinse già un Gran Premio d'Europa e una Casa francese che fu già Campione del Mondo a seriamente proporsi l'eventualità di un ritorno alle corse. Che lo sport automobilistico debba tornare ai fastigi di un passato indimenticabile e indimenticabile?

R. T. ZANETTI



Sulla pista di Monthlery, nel punto stesso ove cadde, è stata recentemente inaugurata una lapide in memoria di Ascari. Il grande scomparso dell'automobilismo nostro rivive così in spirito su quel difficile circuito che vide le sue prodezze di pilota coraggioso e tenace, che vide la sua tragica ed immatura fine.

MOTOCICLISTO



Il barone Ricci del Riccio al quale è stata affidata la direzione del motociclismo italiano con la carica di Commissario del Moto Club. A destra, il barone Lazzaroni, segretario del C.O.N.I. (foto Del Papa).

Il Congresso di Parigi

Il Congresso della F.I.C.M. (Federazione Internazionale dei Clubs Motociclistici) tenutosi a Parigi il 20 e il 21 ottobre si è risolto in un autentico e significativo successo dello sport motociclistico italiano che ha dimostrato di essere tenuto in una profonda considerazione e di godere un prestigio maggiore forse... di quello goduto in Patria. In fondo ciò non

costituisce una novità perchè già da parecchi anni la Federazione è presieduta dal conte Bonacossa quale esponente della nostra attività motociclistica, nè le varie crisi del M. C. d'Italia hanno mai turbato la nostra posizione internazionale.

Così, come anni or sono furono i Gran Premi delle Nazioni, il Campionato Europeo, la partecipazione con una cospicua e valorosa rappresentanza al Tourist Trophy inglese, le vittorie in importanti competizioni straniere, la perfetta organizzazione di qualche tappa della Sei Giorni internazionale e la prima

sorpriente vittoria (fu detta anche fortunata da più di un avversario) conquistata da parte della « Gilera » del Trofeo Internazionale della Sei Giorni, a determinare il credito del nostro motociclismo, furono adesso la completa e ammirevole organizzazione della Sei Giorni svoltasi tutta su territorio nostro e la seconda consecutiva vittoria della « Gilera » ha ribadito una superiorità molto significativa, a moltiplicare quel credito e a distruggere gli ultimi dubbi che più o meno in buona fede si potevano nutrire nei riguardi delle capacità e delle possibilità dello sport motociclistico italiano.

Non c'è dunque da stupire che del Congresso di Parigi i delegati del M. C. Italia, barone Ricci del Riccio e cav. Ferrario, siano stati sostanzialmente i protagonisti e che siano riusciti a far accogliere quasi tutte le loro proposte.

La beneficiata ha avuto inizio dopo che il direttore della Sei Giorni ebbe ampiamente e dettagliatamente riferito alla Commissione Sportiva Internazionale sulla manifestazione che aveva nel settembre scorso richiamato in Alto Adige i rappresentanti delle industrie migliori e più quotate d'Europa. Perché il presidente della Commissione stessa, il francese Princtamp, è quello della Federazione (il cui lavoro consiste in gran parte nella ratifica dell'operato della Commissione Sportiva) vollero a nome proprio e dei due enti, sulla scorta delle unanimi relazioni dei delegati stranieri che la Sei Giorni seguirono in ogni sua fase, felicitarsi con il M. C. Italia per la organizzazione che è stata definita « mirabile di perfezione e precisione ».

Naturalmente all'Italia venne affidata dal Congresso l'organizzazione anche della Sei Giorni per il 1932 non essendovi stato alcun motivo (anzi!) che potesse sconsigliare l'applicazione pura e semplice delle norme del regolamento in base alle quali l'organizzazione di quella che è la maggior prova tecnico-industriale e turistica d'Europa deve essere affidata alla Nazione vincitrice del Trofeo internazionale.

Purché non avvenga lo stesso anche per l'Italia. Di tale eventualità sembra incominci già qualcuno a preoccuparsi perché in Francia non si è mancato di rilevare che i percorsi svolgentisi sulle Dolomiti... sono troppo difficili! Infatti è stato approvato che, come quest'anno, nel 1932 rimanga fissata a Merano la sede della prova. Fu pure affacciata la proposta di far terminare una tappa in Austria e una in Svizzera, ma non lo si ritenne necessario. Del resto gli stessi delegati stranieri hanno dichiarato di preferire che tutta la manifestazione abbia luogo in Italia. Questa volta anzi ci si muoverebbe da Merano e l'ora finale di velocità alla quale sarebbe dedicato il settimo giorno, avrà svolgimento alle porte della bella cittadina alto-atesina su un circuito stradale di 3300 metri.

Non contento del successo conseguito sull'argomento della Sei Giorni, il barone Ricci, Commissario straordinario del M. C. Italia volle chiedere che ci fosse assegnato per l'anno prossimo anche il Gran Pre-

mio della F. I. C. M. per il quale vantavano diritti di priorità la Svezia e l'Olanda. E ciò in occasione del Decennale del Regime Fascista che tanto ha contribuito alle odierne brillantissime condizioni dello sport italiano. La richiesta incontrò la migliore accoglienza, e, su proposta del delegato belga, che volle mettere in evidenza l'opportunità facendo presente quale importanza « rivestiva la ricorrenza per l'Italia di Mussolini », per acclamazione fu deliberato che il Gran Premio della F. I. C. M. si svolga il 17 aprile 1932 a Roma sull'autodromo del Littorio.

Più aspra e di esito meno trionfale fu l'altra battaglia ingaggiata dai delegati italiani. Quella cioè contro il carburante unico nelle corse internazionali.

E' noto infatti che nel Congresso di Londra del novembre 1930 era stato deciso che in tutte le corse internazionali di velocità le macchine fossero alimentate con benzina ordinaria commerciale turismo primo grado con facoltà di aggiungervi benzolo in quantità non maggiore del 50 per cento ed alcool in quantità non superiore al 25 per cento. Furono gli Inglesi a caldeggiare simile disposizione che aveva lo scopo, si disse allora, di avvicinare le condizioni delle macchine nelle corse di velocità a quelle normali turistiche.

L'esperienza però ha dimostrato che l'impiego del carburante unico, se è servito ad arrestare o ad attenuare la minaccia tedesca nelle prove di velocità e a riaffermare quindi il primato dell'industria motociclistica inglese specializzata da parecchi anni nella messa a punto di motori funzionanti a miscela benzina-benzolo, non ha portato alcun notevole vantaggio né in campo sportivo né in campo tecnico. Ha anzi ostacolato il progresso al quale anche in materia di carburanti sono aperti vasti orizzonti.

Logico quindi che l'Italia, che già a Londra aveva tenuto un atteggiamento favorevole alla tesi del carburante libero, abbia rimesso sul tappeto la questione con l'appoggio della Svizzera e della Germania. Ma a causa dell'opposizione degli altri delegati si è deliberato di mantenere l'obbligo del carburante unico limitandolo però ai Gran Premi Internazionali.

Altre prove internazionali, oltre a quella di Roma e alla Sei Giorni per la quale è stata fissata la data dal 29 agosto al 4 settembre, avranno luogo in Italia nel 1932 e cioè la Targa Florio a Palermo il primo maggio, il risorto Raid Nord-Sur il 12 giugno, che sostituisce in fondo il Circuito del Lario inopinatamente scomparso (forse a causa dei poco brillanti successi delle due ultime edizioni e specialmente dell'ultima), la Coppa del Mare a Livorno per il 24 luglio, e, per il 7 agosto, la Susa-Moncenisio quasi certamente valida per quel Campionato Europeo della Montagna che, come abbiamo scritto in altra parte della rivista, è stato tenuto in vita nonostante non abbia quest'anno interessato quasi nessuno.

MOTOR



Panella, su « Guzzi », vincitore della Categoria 250 alla Targa Città di Napoli. Gli è accanto l'on. Felicella, Presidente del Moto Club di Napoli (foto Carbone).

BILANCIO MENSILE

In questo scorcio di una stagione che, senza essere stata delle più brillanti, ha visto avvenimenti importanti e di vasta risonanza, lo sport motociclistico ha svolto un'attività più intensa che non nei mesi che sembrano essere in realtà i più favorevoli. Intendiamoci: l'epoca delle grandi manifestazioni richiamanti il più vivo interesse non soltanto dei motociclisti, ma degli sportivi tutti ed anche del pubblico diremo così profano, si è chiusa con il Gran Premio di Monza. Ma competizioni di vario genere in quasi tutta la Penisola hanno continuato ad occupare corridori di primo, di secondo e di terzo piano, dimostrando possedere questo ramo di sport una vitalità che alcuni mesi fa non si sarebbe certo prevista, e comunque superiore a quanto parrebbe dovessero permetterlo le circostanze che gli rendono difficile il cammino.

Si sono viste infatti in ottobre disputarsi abbastanza numerose, seppur non con la frequenza degli anni scorsi, ap-

punto quelle corse a carattere regionale e soprattutto a carattere locale che si dubitò fossero scomparse definitivamente e che costituiscono la base del motociclismo, la condizione indispensabile per il suo fiorire e prosperare.

Non possiamo che esserne lieti. Soprattutto perchè ciò lascia sperare un avvenire migliore del passato recente o recentissimo, il superamento di un periodo di crisi che ha seriamente messo in pericolo le sorti dell'attività sportiva che ci sta a cuore, tanto più importante in quanto strettamente legata ad un'industria che rappresenta pur sempre qualche cosa nel quadro dell'economia della Nazione.

Non è certo il caso di abbandonarsi a sogni eccessivamente illusori, ma sarebbe d'altra parte inopportuno trascurare gli innegabili accenni di risveglio...alquanto tardivo, anche se non ci si possa nascondere il timore che possa trattarsi di cosa passeggera: di una specie di estate di S. Martino.

Ma tronchiamo il preambolo che mi-

naccia di andar troppo per le lunghe e veniamo al sodo. Non è certo il caso, data l'indole della rivista e lo spazio disponibile, di parlare di tutte le manifestazioni che hanno avuto vita nel mese di ottobre. Ci occuperemo solo delle più importanti, cioè della Varese-Campo dei Fiori e della Targa Città di Napoli, dopo però avere accennato al significativo successo, sia pure limitato alla regione se non proprio alla provincia, conseguito dalla Cuorné-Frassinetto, presso Torino, con la quale si è interrotta, ahinoi per una sola domenica, la inattività quasi assoluta di una regione che pure in campo motociclistico vanta tradizioni nobilissime.

La Varese-Campo dei Fiori era prova valida (la sola italiana anzi) per il Campionato Europeo della Montagna che è stato istituito quest'anno per la prima volta a immagine e somiglianza dell'analogo Campionato automobilistico, oramai però soppresso per gli stessi motivi (scarso successo ed indifferenza generale) per i quali è da prevedersi una prossima soppressione di quello motociclistico benché sia stato riconfermato, nonostante tutto, per il 1932.

Ma la bella gara in salita lombarda non ha acquistato gran che da tale sua qualifica che deve essere costata ai suoi organizzatori un non trascurabile sacrificio finanziario. Perché il Campionato Europeo vi ha attirato due soli concorrenti stranieri, il francese Boetsch e il tedesco Moeritz che invero non hanno eccessivamente contribuito all'interesse della corsa. In compenso la cospicua dotazione dei premi ha richiamato quasi tutti i nostri migliori corridori specializzati nelle corse in salita con in più il tedesco Max Reheis che ha più che altro visto nella prova una buona occasione per sfoggiare la sua classe di sciatore e l'eccellenza della sua italo-teutonica « N.S.U. ».

Egli ha raggiunto pienamente lo scopo conquistando la vittoria assoluta, l'ammirazione e la simpatia del pubblico folto e che si assiepa lungo le tortuose spire della strada pittoresca, ed assicurandosi il record del percorso.

Veramente di record non si dovrebbe parlare o per lo meno non si dovrebbe parlare di abbassamento di records precedenti. Non bisogna infatti dimenticare che a questa Varese-Campo dei Fiori per la prima volta in corse in salita italiane si è data la partenza a motore avviato come prescrive il regola-

mento del Campionato della Montagna. Facile è quindi comprendere come si siano potuti guadagnare parecchi secondi soltanto al *via* non dovendosi perdere tempo a mettere in movimento il motore spingendo faticosamente la macchina a mano.

E' vero che il miglioramento dei tempi precedenti supera il mezzo minuto, è vero che la strada era in condizioni peggiori dell'anno scorso, ma tutto ciò non può servire che a rendere degna di incondizionata ammirazione la brillante prova realizzata, e non a permettere di misurare se si sia fatto di più e di meglio in questa edizione o in quella del 1930 essendo i risultati di due corse ottenute in condizioni e in circostanze diverse assolutamente inconfondibili.

Il tedesco dunque è venuto ed ha trionfato davanti ai nostri migliori fra i quali si sono distinti Crugnola e Colombo su « Sumbeam », Mazzaniga su « Frera » nella categoria 500 cmc., e Fumagalli e Pigorini, ambedue su « Velocette » di 350 cmc. Perché le « 350 » sono state fatte correre, chissà per qual motivo, nella categoria 500 cmc., ciò ha provocato l'assenza di qualche campione di grido fra cui Mario Ghersi il quale ha preferito logicamente starsene a casa piuttosto che dover lottare per la conquista dei premi con avversari forniti di mezzi meccanici più potenti.

Nelle minori cilindrate abbiamo avuto le solite due vittorie italiane. Ma Amilcare Moretti sulla « Guzzi » e il giovane Bulgheroni sulla « Ganna », classificatisi ai primi due posti della categoria 250 cmc. separati da 2/5 di secondo, hanno avuto il loro da fare per imporsi per un solo secondo sul valoroso Boetsch che sulla « Terrot » si è aggiudicato il titolo di Campione Europeo della Montagna.

Mancando Benelli ed Ancora nella categoria 175 cmc. ha vinto il debuttante Cavanna su « G.D. » in un tempo però non più che mediocre.

L'altro tedesco, Moeritz, ha vinto con irrisoria facilità, perché senza seri competitori, la categoria *sidecars*.

Complessivamente dunque la manifestazione ha conseguito un buon successo. Non si potrebbe dire un completo successo perché è stata rilevata una non lieve manchevolezza d'organizzazione. E' apparso cioè insufficiente il

servizio d'ordine e gli spettatori hanno potuto circolare lungo il percorso disturbando sensibilmente i concorrenti. Noi ci permettiamo di osservare che simile deficienza non è prerogativa della Varese-Campo dei Fiori.

* * *

La Targa Città di Napoli, prova di Campionato Italiano di I e II categoria disputata il 18 ottobre, ha fatto parte di un ciclo di avvenimenti che hanno costituito una settimana motociclistica Partenopea. Manifestazione con la quale si è inteso svolgere una proficua propaganda motociclistica in quell'Italia meridionale che sembra opponga una tenace resistenza, sia pur... passiva, alla diffusione del più proletario, ma tanto pratico ed economico, degli autoveicoli. Per la cui vulgarizzazione ora non si può più dire che sieno di ostacolo le condizioni delle strade per quanto non tutta la rete stradale del Mezzogiorno sia ancora stata convenientemente sistemata.

Così si è tenuta una esposizione motociclistica, si è disputata la Targa Città di Napoli sul famoso centralissimo circuito di via Caracciolo e ha avuto luogo un Raduno Nazionale. E se questo ultimo non ha raccolto più di una settantina di partecipanti (lo spostarsi dall'Italia settentrionale a Napoli richiede parecchio tempo e alquanto denaro), la Mostra e la Corsa hanno avuto il più clamoroso successo di pubblico. Perché numerosissimi visitatori appassionati hanno per tutta la settimana gremito i locali della Galleria Vittoria ammirando i migliori prodotti delle industrie più famose, e una folla densa ed entusiasta ha assistito alle prodezze dei più celebri Assi italiani in contesa per un primato reso più ambito per essere la prova di Campionato.

Sta a vedere quale influenza sulla diffusione della motocicletta avrà questo favore popolare per i due avvenimenti. Tutte le passate competizioni motociclistiche napoletane hanno richiamato un folto pubblico ed entusiasta, ma le cifre della circolazione motociclistica hanno continuato ad essere basse in genere nel mezzogiorno. Così da farci chiedere se migliori risultati non si

otterrebbero *lavorando* la provincia. E non con grandi e sensazionali avvenimenti, ma con il susseguirsi di manifestazioni locali che valgano, come suol dirsi, a creare l'ambiente: cioè che diano modo di convincere come, al di là dello spettacolo più o meno emozionante, la motocicletta sia un mezzo di trasporto e di locomozione pratico e realmente utile.

Comunque la Targa Città di Napoli ha dato luogo a serrate vivacissime contese. Chè se nella categoria 500 cmc. il ritiro di Taruffi con la velocissima « Norton » di Monza, avvenuto per guasto di motore quando già il Romano aveva doppiato tutti gli avversari (il giro era di m. 2600 circa) ha tolto ogni interesse alla gara a vincer la quale Lagomarsino, pure su « Norton », non ha faticato molto, e se nella categoria 175 cmc. il ritiro, per guasto di lubrificazione, di Tigli su « M.M. », che aveva fino a metà corsa dominato ogni competitore, ha permesso a Baschieri su « Benelli » di trionfare sui compagni di squadra Tonino Benelli e Borghese, nelle altre due categorie solo sul traguardo il vincitore è riuscito ad imporsi.

Nella 250 cmc. (erano partite, come al solito, solo delle « Guzzi ») scomparso Moretti nei primi giri per grippaggio, la lotta si restrinse fra Panella e Nocchi e il primo riuscì a spuntarla grazie specialmente alla continuità ed alla regolarità della sua marcia. Nella categoria 350 cmc. furono Mario Ghersi su « Rudge » e Rossetti su « Velocette » i protagonisti della contesa. Il campione italiano, che disponeva di un mezzo meccanico più veloce, si accontentò di seguire a ruota il romano per batterlo poi in volata, sul rettilineo finale, di una macchina. Il che dimostra che anche nelle gare motociclistiche, quando la partenza avvenga in linea, una tattica accorta e una saggia condotta di corsa sono fattori efficaci di vittoria.

Superfluo sarebbe ricercare l'interesse tecnico della manifestazione eminentemente sportiva. Rileveremo solo la perfetta organizzazione tanto più lodovole in quanto il circuito di via Caracciolo, per essere nel centro più frequentato della città, offre a iosa difficoltà che il M. C. di Napoli ha saputo brillantemente e felicemente superare.



La forte squadra del Bologna, attualmente in testa alla classifica del Campionato. (Da sinistra): Schiavio, Reguzzoni, Sansoni, Gianni, Gasperi, Fedullo, Martelli, Maini, Montesanto, Baldi e Monzeglio (foto Bendini e Castarelli).

ALTI E BASSI NEL CAMPIONATO

Il gioco del calcio impera ovunque. Tre stagioni all'anno sono tutte sue; dal primissimo autunno alla tardissima primavera il pallone rotondo domina sulle folle in forma quasi dispotica. Si giunge stremati all'arrivo e già si prepara la nuova partenza; più che al passato, lo sguardo è rivolto all'avvenire. Si susseguono intanto i Campionati come tappe che il tempo divora. Ogni sport ha la sua poesia: il gioco del calcio ha perfino del parossismo. Si trepida, si soffre, si piange talvolta, purtroppo,

si trascende. Per molti « tifosi », l'onore d'interire regioni è spesso attaccato ai volteggi del pallone rotondo, come labili trofei continuamente in pericolo; si parla e, purtroppo, anche si scrive, di « un pugno di ragazzi » sorti a vessilliferi (3000 lire al mese a testa) di una città che ha dato magari alla storia dei geni o degli eroi inimitabili; si innalza spesso il motto sacro di « vincere o morire » con una enfasi degna di miglior causa.

C'è indubbiamente dell'iperbole,

in tutta la messa in scena del gioco del calcio; c'è perfino talvolta del parossismo collettivo, l'abbiamo detto, in tutta la ridda delle vicende che maturano nei piccoli drammi dei « matches », per concludersi nel dramma finale della classifica.

E ciò sarebbe forse un male per lo sport, se tutto questo fragore, oltre che ad avvicinare la massa degli appassionati che pagano, non richiamasse anche la moltitudine degli attori più umili e più oscuri, che si accalcano entusiasti nelle divisioni inferiori e nelle innumerevoli competizioni libere, conferendo così al gioco del calcio il suo vero significato sportivo, al di sopra di ogni pretesa spettacolare e organizzativa.

Il massimo torneo nazionale presentava quest'anno una novità: il rimpatrio di numerosi giocatori dall'America del Sud. A dir la verità qualcuno, ancora adesso, non parla di rimpatrio, bensì di immigrazione per ragioni di... lavoro; qualche altro si mantiene sulle generali e preferisce distinguere i nuovi arrivati con la qualifica di italo-argentino, italo-brasiliano, italo-uruguayano. Ma ormai la questione è già stata composta, e non da quest'anno, dalla nostra Federazione, che elevando tali giocatori al ruolo di Azzurri cioè al ruolo di rappresentanti del calcio italiano, ha sancita inequivocabilmente la loro nazionalità.

Si tratta dunque di elementi italiani, figli di italiani, cresciuti ad una scuola che per ragioni di razza e di avviamento tecnico ha moltissimi punti di contatto col nostro sistema nazionale, ormai suggellato da caratteristiche proprie di stile e di metodo.

Poichè fra i rimpatriati abbondano in omaggio alle maggiori richieste i giocatori di attacco (i giocatori di ruolo arretrato non hanno dato finora, salvo qualche eccezione, risultati speciali), si era prospettato, all'inizio del torneo, un miglioramento delle linee attaccanti e di conseguenza un contraccolpo generale nella tecnica del gioco. Da ciò la promessa di nuovi sviluppi e di nuovi aspetti, nel corso delle partite in programma; ma tale attesa, almeno finora, è andata in gran parte delusa, poichè il livello medio delle azioni di attacco non ha subito oscillazioni notevoli, mentre i reparti difensivi, nella grande maggioranza rimasti intatti, non hanno accusato in genere lacune e disagi di sorta. Non sono emerse insomma delle differenze tali, da attestare una qualsiasi superiorità degli ultimi arrivati. Per esempio la Juventus, dopo essersi sbarazzata di un mediocre mediano — Castellucci —, ha potuto contare sull'opera ormai rico-

nosciuta dei nazionali Orsi e Cesarini, ma non ha ricavato da Monti e da Maglio i risultati positivi che si aspettava. Così l'Ambrosiana, pur valendosi di un interno sinistro abile e fine quale De Maria, ha dovuto, a un certo momento, sostituire il celebre Scarone con l'attissimo Serantoni, meno tecnico, ma enormemente più redditizio dell'anziano campione d'oltreoceano. Risultati incerti, dunque, si sono riscontrati in parecchi casi, mentre le prove più probatorie dei vari Petrone, Sansone, Esposto, Giudicelli ecc. non hanno mai autorizzato nè a svalutare le qualità dei nostri campioni, nè a dubitare sulla forza delle nostre difese.

Ma il vero fallimento, nel senso assoluto della parola si è verificato col noto esperimento della Lazio, rinnovata quasi completamente nei ranghi e nelle direttive con l'acquisto di nove giocatori italo-brasiliani, guidati da un trainer italo-brasiliano. Per conquistare a Casale la prima vittoria di campionato, la Lazio dovette ricorrere a diversi giocatori dell'anno scorso, retrocessi nella squadra riserve per far posto ai nuovi. Alla sigla eletta del gioco laziale non sembra debba corrispondere un'adeguata potenza di realizzazione; perciò la squadra romana, che aveva tentato l'esperimento su vasta scala per migliorare il suo rendimento e quindi per ottenere dei risultati superiori a quelli dell'anno scorso, ha invece ottenuto esattamente tutto il contrario, almeno fino a metà del girone di andata.

Accanto all'episodio del dramma laziale, il primo tratto del torneo ha indicato l'ottimo comportamento del Bologna. La squadra petroniana, forte in ogni riparto, ha tenuto una continuità di marcia che ha preso maggior risalto di fronte agli alti e bassi delle correnti più forti. Il quintetto bo-

lognese comprende due italo-uruguayani: Sansone e Fedullo. Il caso curioso è questo: che Fedullo, dopo un anno di tirocinio in Italia, è riuscito a convincere solo nel presente campionato tanto da meritare la candidatura per la squadra nazionale. Ciò vorrebbe dire che spesso le qualità di un giocatore, per riflettere, hanno bisogno di un certo periodo di ambientamento, affinché sia possibile conoscere il gioco delle difese avversarie, oltre che raggiungere l'amalgama necessario coi compagni di squadra. Tale considerazione pratica può spiegare il collasso dell'unità laziale, che perciò da un momento all'altro potrebbe risorgere a nuova vita e raggiungere l'atteso limite di efficienza. Ma il calendario incalza e il tabellino delle classifiche segna, coi suoi numeri, il tempo che passa.

Un altro episodio di notevole valore è stato offerto dallo smagliante inizio di una squadra provinciale, che nello scorso campionato potè evitare per un soffio la retrocessione. Nel primo tratto di una contesa che, su per giù, ha presentato le stesse protagoniste con la sigla del solito valore, il comportamento del Casale ha costituito il fatto saliente del Campionato. Forse la squadra monferrina calerà, con lo scorrere del calendario; probabilmente la sua classifica diverrà meno brillante verso la fine del torneo; tuttavia la trionfale partenza dell'undici di Castello ha richiamato l'attenzione di chi ammira la foga e l'entusiasmo, nonchè tutte le doti di cuore che sorreggono i baldi atleti nero-stellati.

In questi tempi di ingaggi favolosi, d'indennizzi rilevanti e di stipendi elevati, fa veramente bene vedere una squadra provinciale che contando sulle proprie forze, riesce a far rivivere i tempi più puri del « foot-ball », quando il giocare costituiva spesso per i protagonisti un sacrificio non solo fisico ma anche finanziario.

Forza d'animo e volontà portarono il Casale nell'ormai lontano Campionato 1913-1914, alla conquista dello scudetto tricolore, davanti a squadre assai attrezzate, com'erano allora il Genova, l'Internazionale, il Milan, ecc. I giovani eredi di Barbesino, Varese, Gallina, Maggiani, Mattea, ecc., spezzando la corrente schiavità che costringe le squadre di provincia a vivere di briciole, ai margini del sontuoso banchetto delle unità più abbienti, hanno saputo infatti dimostrare quanto possano la fede e la coesione morale anche al cospetto di colossi che, se vincono sempre a tavolino nella gara finanziaria come migliori offerenti, non sempre sanno imporre sul terreno una classe che può risultare troppo appannata e troppo fredda per domare l'entusiasmo avversario.

Delle squadre provinciali, soltanto il Casale — rivelazione complessiva di squadra, consacrazione di due nuovi campioni: Castello e Provera — è riuscito a far sentire il suo peso sulla bilancia dei valori, nella fase d'apertura del torneo. Ma le grandi unità, forti di una inquadatura superiore, dopo aver superato le incertezze dell'inizio, s'impongono già nelle posizioni d'avanguardia, come giganti, a guardia delle proprie fortezze.

Marcia regolare e continua del Bologna, inseguimento tenace della Juventus, della Roma, dell'Ambrosiana e del Genova: ecco le prime indicazioni offerte dal Campionato. La compagine petroniana ha conservata la sua tradizionale saldezza nelle linee difensive ed ha sfoderato un attacco che risponde ai requisiti che occorrono per il tipo di gioco praticato oggi giorno. Due interni di sagace distribuzione e di ormai provata efficacia, quali gli italo-uruguayani Fedullo e Sansone, hanno integrata la potenza realizzatrice di Schiavio e di Re-

guzzoni ed hanno elevato il rendimento dell'attissimo Maini. Il fatto che il C. U. Pozzo ha subito posato lo sguardo sulle due mezzeposti ali petroniane, per approntare i rincalzi ai nazionali Cesarini e Ferrari, dimostra che il blocco granitico del Bologna ha tratto sensibile giovamento dal gioco armonico dei suoi due uomini d'importazione, uno — Fedullo — che ha tardato a convincere e l'altro — Sansone — che rappresentava un tentativo e perciò un salto nel buio, date le mediocri prove di tanti altri giocatori italo-americani.

La Juventus e il Genova, ricchi di nuovi assi e perciò di nuove possibilità, non hanno invece potuto sfuggire a quella crisi iniziale di assestamento che travaglia tutte le squadre in processo di trasformazione. L'unica compagine intatta nell'inquadramento — la Roma — ha dal canto suo dovuto superare un breve periodo di incertezza, inevitabile conseguenza di quella Coppa d'Europa che riesce solo a fiaccare le nostre rappresentanti senza portarle all'affermazione che meriterebbero.

Due squadre di eletto rango, quali l'Ambrosiana e il Torino, sono tuttora alla ricerca del rendimento migliore. Per ragioni di inquadatura, l'Ambrosiana vanta le possibilità maggiori, e certamente anche la compagine nero-azzurra vorrà dire la sua parola prima della fine del torneo. Menomazioni fisiche e difetto di forma hanno colpito non pochi giocatori (Allemandi, Viani, Visentin, Degani); il primo tracollo di Casale, cancellato da una serie di prove soddisfacenti, si è ripetuto a Modena: due batoste che però hanno più di infortunio che di vera e propria sconfitta.

Un'altra unità che, per un cumulo di circostanze, non è riuscita finora a infilare la via giusta, è il Napoli, eternamente alle prese col problema della linea mediana, inserita fra un quintetto di gran-

de valore ed una difesa di fama internazionale. Anche qui l'italo-argentino Volante, abile palleggiatore come il più celebre Monti nella Juventus, sembra che stenti parecchio ad adattare il suo gioco troppo avanzato al nostro sistema di gara battagliero e irriducibile, basato negli incontri difficili sui noti capisaldi: 1.° non prenderle; 2.° darle (se possibile). Una squadra che invece si è fatta presto luce, superando con insperata rapidità il processo di rinnovazione e di amalgama, è la Fiorentina. Un ricco mosaico di uomini nuovi, di stili diversi, di attitudini opposte; ma classe e volontà fuse nel sogno di un mecenate, il Marchese Ridolfi, e di un eroe, l'on. Delcroix, hanno salvata la compagine toscana dal duro tirocinio iniziale che molti si attendevano. Altre vette più luminose potrà raggiungere in seguito l'efficienza della Fiorentina; ma lo scopo prefisso e sperato alla vigilia, cioè la sicura permanenza in serie A, sembra ormai un fatto probabile, se non addirittura compiuto.

Le gesta del Casale, valorizzate dalla situazione attuale delle società di provincia, sono state emulate da una squadra che, se rappresenta una grande città capoluogo di regione, deve egualmente fare affidamento sulle proprie forze e sul proprio entusiasmo, per non intraprendere l'aspro viaggio del campionato nelle condizioni di quella famosa pentola di terracotta, pressata e sbatacchiata dalle pentole di ferro. Si tratta della Triestina, che costretta a vendere il suo fuori-classe Gazzari per ragioni di bilancio, ha superato se stessa nella prima metà del girone d'andata. E le polveri sono ancora ascutte, in casa della squadra giuliana: Rigotti, Villini, Castellani, De Manzano, ecc. sanno benissimo quello che vogliono...

Risultati inferiori hanno ottenuto invece finora il Milan, l'Alessandria, la Pro Patria, la Pro Vercelli, il Modena e il Brescia, tutte squadre che pochi elementi hanno cambiato e che niente di nuovo hanno fornito, almeno fino ad oggi. L'Alessandria, il Modena e il Brescia hanno anzi ceduto i loro prodotti migliori, quali Bertolini, Mazzoni e Giuliani; perciò è degna d'appello la prova dei giovani chiamati a colmare i vuoti delle defezioni.

Dal Milan, che si è rinforzato con l'acquisto del cremonese Bonizzoni ma che poco si è giovato all'attacco dell'opera di Pastore e di Moretti, alla Pro Vercelli, sentinella cosciente dei suoi campioni e della sua fama che non può tramontare, per finire alla Pro Patria, in evidente progresso tecnico; da tali squadre già destinate in partenza alle posizioni di centro è logico attendersi un netto miglioramento di efficienza e di classifica, come è in programma per la Lazio, alle prese con un esperimento che, come già accennato, ha dato finora molte spine e pochissime rose, con un risultato opposto a quello previsto dagli arditi ideatori.

Meno attrezzato della Fiorentina, compagna di promozione, il Bari sta brancolando in coda al gruppo per cercare quella salvezza che già fin d'ora si prospetta assai problematica. Qualche giocatore, come Giuliani, Bodini, Zamberletti e Alice, può vantare classe ed esperienza, ma qualche altro no. E' già cominciato il calvario per la volonterosa squadra pugliese?

Il Calendario sfilava le sue giornate, dopo la prima interruzione del match internazionale Italia-Cecoslovacchia. Alle prime considerazioni, altre faranno seguito, per sovrapporsi alle precedenti con maggior fondatezza. Perché molte speranze sono ancora vive e il Campionato è lungo...

LEO CATTINI



De Prà, portiere del Genova 1893, una delle più recenti vittime del gioco duro.

EDUCAZIONE E GIOCO DURO

Permetteteci di citare un casetto successo diversi anni fa in una cittadina lombarda, in una gara di campionato di seconda divisione. Tacciamo il nome dell'arbitro tanto più che ha avuto la buona idea di ritirarsi dai fischi. Ad un dato momento l'ala sinistra di una delle due squadre centra, la palla corre lungo tutta la linea di fondo, cade in giuoco e il centro avanti segna con la testa. Fischio dell'arbitro. Si applaude al goal. Ma nossignore, l'arbitro sentenza... corner perchè la palla prima di ricadere in giuoco avrebbe passato il limite del campo e poi, sospinta dal vento, sarebbe rientrata in giuoco.

Naturalmente a tale dichiarazione è la squadra che ha subito il goal che protesta, pretendendo il calcio di rinvio, ma l'arbitro duro. Tirato il corner, che cade giusto davanti alla porta, vi succede una piccola mischia e la palla entra nuovamente in rete.

Fischio dell'arbitro. Si acclama nuovamente al goal. Ma nossignore, l'arbitro dichiara che vi è stato gioco pericoloso ed invece di dare un fallo con-

tro chi avrebbe, secondo lui, giocato pericolosamente, butta la palla per aria ad un metro dal goal. Naturalmente la palla entra per la terza volta in goal insieme ad una dozzina di giocatori tutti in fascio e finalmente... l'arbitro concede il punto.

Come si vede con certi arbitraggi bisogna allora sudare le sette proverbiali camicie per segnare un goal valido; meno male che i tempi sono un po' mutati. Però anche al giorno d'oggi quante volte si vede che un arbitro nell'area di rigore fa finta di non aver visto un evidentissimo fallo e se richiesto dopo la partita del perchè, si scusa dicendo che è cosa troppo grave dare un calcio di rigore; diverse volte si vede un attaccante correre tutto solo verso il goal inseguito dal terzino ed improvvisamente cadere causa uno sgambetto dell'avversario, ma l'arbitro non concede il calcio di rigore col pretesto che il terzino abbia voluto levargli la palla e che l'attaccante sia per caso caduto. Oppure succede che il terzino, vedendosi venire incontro l'avanti, non cerca di respingere

la palla ma si butta sull'avversario e lo manda a gambe all'aria. E' o non è questa una carica brutale e, giusta il regolamento, passibile di punizione?

Quante volte poi si vede un giocatore che, per dare un colpo di testa alla palla, posa le sue mani sulle spalle di un avversario; ma quanti arbitri fischiano questo fallo? Pochissimi. Il bello è che la Federazione e il C.I.T.A. al principio di ogni stagione raccomandano agli arbitri la massima severità e se per caso uno di questi fa veramente il severo, si legge poi sul resoconto di qualche giornale, scritto magari da qualcuno che di foot-ball s'intende come io m'intendo del mercato delle patate o della storia del Paraguay, che l'arbitro con la sua severità ha guastato la partita.

Se tutti gli arbitri si mostrassero per qualche mese soltanto adeguatamente severi, i giocatori si abituerebbero ad un gioco meno violento, a giocare più sulla palla che sull'uomo ed in breve tempo gli arbitri non avrebbero quasi più bisogno di intervenire per falli personali, dato che i calciatori si sarebbero abituati ad un gioco più corretto. Senza contare poi che sarebbero prevenuti e si eviterebbero gravi incidenti ed infortuni... sul lavoro ai giocatori.

A parte il bocciato Castellucci, che ha fatto ritorno in Argentina come un rodomonte qualsiasi, non sono pochi i giocatori ed i critici che segnalano l'eccessiva decisione delle difese. Il problema, inutile dirlo, è strettamente legato all'arbitraggio: noi vediamo fischiare con meticolosità tutti i falli, anche quelli tenui e fortuiti, fuori dell'area di rigore, ma quando il gioco si svolge nell'area di rigore, nessun fallo, per quanto grave e volontario, riesce in genere a strappare un trillo dal fischio dell'arbitro.

Il gioco del calcio, pur essendo disciplinato da fior di regole, non può essere fissato nei suoi limiti precisi; in altre parole, non si possono decifrare i minimi ed i massimi dell'irruenza e della prestanza fisica, poichè nel football non c'è in lizza solo la tecnica, ma anche la foga, la decisione, l'irruenza. Il football è insomma una competizione sportiva e come tale deve ammettere l'intervento di tutti i coefficienti leali per la difesa delle rispettive probabilità di vittoria. Certo è che se si deve ammettere una carica regolare, non si devono ammettere le cariche brutali, quelle date a tergo, gli sgambetti, gli spostamenti con le mani; tutti falli in cui si vede il proposito dominante

di farsi valere con mezzi condannati dal regolamento. Conclusione: « Arbitri siate severi ».

Errerebbe, tuttavia, chi pensasse che soltanto l'arbitro abbia in pugno le armi per combattere il gioco falloso. L'arbitro, come massima ed inappellabile autorità sportiva in campo, è colui il cui operato può influenzare maggiormente sull'andamento di un match: ma che all'educazione del giocatore non sia estranea l'opera del pubblico, dei supporters e del giornalista è stolto negarlo.

Noi sappiamo di molti terzini che, dopo aver suscitato aspre critiche per il loro gioco pesante ed irregolare, si sono studiati di emendarsi riuscendovi in qualche modo. Sono terzini tuttora fra i più noti della Divisione Nazionale: con un miglioramento dello stile di gioco è venuto per essi anche un rendimento maggiore e sono diminuiti i pericoli che comporta ogni esercizio violento. Alludiamo ai terzini perchè, data la posizione che essi occupano in squadra, sono coloro che più si fanno rimarcare in azioni rudi rese necessarie per evitare che l'avversario miri in porta: ma non sono esenti da pecche e critiche anche molti mediani ed alcuni avanti.

Ma il male è che tanti altri giocatori si ritengono autorizzati a svolgere questa forma di gioco tanto deprecata perchè sollevati comunque sugli scudi dai « tifosi » della loro squadra e dagli amici; perchè tollerati oltre che dagli arbitri anche da altre autorità sportive; perchè esaltati dal giornalista che troppo spesso non è che un « tifoso » che non vede che con occhiali dai colori preferiti, e che non sa estraniarsi dai dibattiti, dalle contese, dallo spirito di parte nemmeno quando si trova in funzioni di giornalista.

In altre parole si vorrebbe dire che al progresso immenso, qualitativo e quantitativo, realizzato dal football in Italia in pochi anni, non ha corrisposto l'educazione psicologica di tutto l'ambiente calcistico. A tal proposito si è espresso con molta accuratezza il maestro Zanetti in un'intervista concessa recentemente ad un giornalista e pubblicata sul « Mezzogiorno Sportivo ». Il segretario federale non ha giustamente esagerato la gravità del fenomeno e considera tuttavia la possibilità di combatterlo.

« Il commissario di campo - ha detto Zanetti - può essere effettivamente l'uomo della situazione. Scelto quasi sempre fra i membri e gli arbitri giubilati (benemeriti) e solo eccezional-

mente fra un ristretto numero di competenze tecnicamente e moralmente qualificate, il commissario in campo, che assiste al sessanta-settanta per cento delle partite, si è occupato finora esclusivamente del pubblico. In realtà, l'adozione della rete obbligatoria e... resistente, attorno a tutto il campo, ne ha reso difficilissima, per non dire impossibile, l'invasione da parte degli scalmanati. Il pubblico, quindi, è tenuto a freno. Nulla di più pratico, dunque, ai fini della repressione del gioco duro, che il commissario di campo abbia anche il compito di sorvegliare la condotta dei giocatori e di riferire in merito al Direttorio Divisioni Superiori.

« L'arbitro non può vedere tutto, certo non può vedere il gesto inconsulto del giocatore che non prende momentaneamente parte all'azione.

« Il commissario di campo può vedere, prendere nota e riferire a chi di ragione, completando in certo modo il referto arbitrale. Una innovazione semplice può così essere adottata rapidamente: basterà che i commissari di campo ricevano le necessarie istruzioni. Intendiamo: io esprimo soltanto un parere. Ma, detto questo, tengo ad aggiungere subito che in Italia non esiste un problema tecnico del gioco duro, bensì un problema disciplinare. Esistono, insomma, dei vigliacchi, dei cattivi, degli sleali giocatori, dei litigiosi, che bisogna castigare a dovere. Ma sono dei casi. Come sistema di gioco, il nostro è certo meno duro del calcio cecoslovacco, austriaco, spagnolo, inglese. In tutti questi paesi si gioca con maggiore decisione che da noi, mentre si può dire che il calcio ungherese, da questo punto di vista, valga il nostro. Si eviti, dunque, che qualche giocatore, indegno di chiamarsi sportivo, conservi l'impunità, ma non si faccia una specie di processo al calcio italiano, che vanta le carte in regola dal punto di vista morale prima che da quello tecnico.

« E mi lasci dire che quest'affare del gioco duro non è affatto una novità, ma un argomento che torna di moda tutti gli anni. Durante il campionato viene il momento in cui il gioco duro diventa un problema d'attualità.

« Egualmente regolare e periodico è il ritorno del problema degli arbitri, del caldo eccessivo e della squadra nazionale; se si vince, va tutto bene; se per caso va male, anche con tutte le attenuanti, allora riaffiorano i soliti argomenti contro il campionato troppo lungo e severo, i giocatori in super-

allenamento, ecc. Si starebbe freschi a dare ascolto a queste periodiche invocazioni, che spesso diventano grida di allarme. Ma per dir tutto il mio pensiero sul gioco duro, debbo aggiungere un rilievo poco simpatico. Non si è mai osservato quando è che si torna a parlare di gioco duro? Non sempre quando gli incidenti si verificano, ma soltanto quando essi riguardano direttamente le maggiori squadre. In termini poveri, se un giocatore di Casale o di Busto Arsizio si rompe una gamba, è una tragedia locale, ma per la grande stampa sportiva e politico-sportiva si tratta di un episodio, di un semplice fatto di cronaca che vive al massimo tre giorni e si chiude con i soliti auguri di sollecita guarigione. Fate invece che a rompersi vicendevolmente le gambe siano un paio di giocatori di Roma, di Torino, di Milano o di Bologna, e un diluvio di inchiestro minaccia di sommergerci.

«Son convinto, da ultimo, che l'impiego del commissario di campo come coadiutore dell'arbitro nell'ingrata e difficile bisogna disciplinare, basterà a calmare gli animi e ad eliminare molti degli inconvenienti lamentati: il che

sarà tanto più facilmente ottenuto quanto più grande ed efficace sarà la collaborazione che i dirigenti federali attendono in questa, come in ogni altra circostanza, dalla stampa.

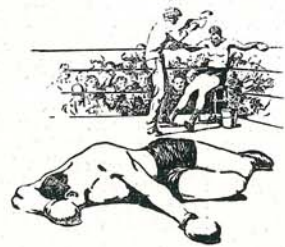
«Dirò a questo proposito che i dirigenti federali credono di non ricevere dalla stampa sportiva tutto l'appoggio e il contributo morale che sarebbe utile. Anziché sopravvalutare, a ogni occasione, episodi scarsamente importanti, la stampa potrebbe forse trattare utilmente molti e seri problemi del nostro sport, che non trovano spazio nei giornali o ne trovano troppo poco.

«Il problema educativo innanzitutto. Do atto volentieri del contributo che all'educazione delle masse sportive danno alcune pubblicazioni, ma non sarei sincero ed esplicito se non dicessi che la stampa non potrà assolvere completamente la missione educativa di cui è investita finché molti giornalisti nostri apprezzabilissimi, saranno quelli che sono: dei tifosi della più bella acqua, che magari fanno degli sforzi per non tradirsi, ma alla prima occasione si rivelano tifosi, cioè partigiani, cioè non completamente appassionati e sereni come dovrebbero essere».

Per l'appunto, aggiungiamo noi, la serenità, la quale manca troppo spesso nel giornalista come nel dirigente di società, come fra il pubblico. E con la mancanza di serenità vanno a braccetto la prevenzione, l'idolatria, la diffidenza. Tutto quello, insomma, che guasta l'ambiente, che fa degenerare il gioco duro — praticato in tutte le Nazioni più evolute in fatto di foot-ball, come giustamente rileva il maestro Zanetti, — in giuoco violento e fallosso.

Perché occorre saper distinguere il giuoco duro da quello irregolare, che è sovente anche brutale e pericoloso. E se il pubblico e molti giornalisti unissero appunto la competenza alla serenità, quando vogliono esprimere le loro opinioni ed i loro rilievi critici; se arbitri e dirigenti di società alleassero la severità alla capacità tecnica, nel disimpegno delle loro mansioni, oh! allora sì che il giuoco e gli ambienti calcistici migliorerebbero la loro essenza e tutti i problemi che torturano da anni gli appassionati e, per adoperare una parola oramai passata di moda, gli esperti, verrebbero automaticamente risolti.

[MARIO ROSSI



K.O.

Nel fervore della lotta siamo pieni di slancio e spinti da un solo desiderio: vincere! Non sentiamo nè dolori nè stanchezza. Ma poi gli effetti dello sforzo si fanno sentire sui nervi e sulla circolazione, sotto forma di vertigini, mal di testa, agitazione. Le

Compresse di ASPIRINA

sono indispensabili a chi si dedica agli sports perchè eliminano in tempo brevissimo i dolori di ogni genere, le conseguenze dei raffreddamenti, il mal di testa, l'emicrania, le nevralgie ecc. e regolarizzano la circolazione senza danneggiare il cuore.



Pubblicità autorizzata - Prefettura Milano N. 11250

GASTONE GORRIERI, direttore responsabile - VITTORIO VARALE, redattore capo

Stampata su carta della 'Ditta Dell'Orto - Milano

ARTI GRAFICHE MILANESI - Corso S. Gottardo, 16

LO SPORT

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE

ILLUSTRATA



LEANDRO ARPINATI
chiamato dal Duce alla Direzione del C.O.N.I.
è il nuovo Capo dello sport italiano

mento, ecc. Si starebbe freschi ascolto a queste periodiche in- ni, che spesso diventano gri- llarme. Ma per dir tutto il mio o sul gioco duro, debbo ag- e un rilievo poco simpatico. è mai osservato quando è che si parlare di gioco duro? Non quando gli incidenti si verifi- a soltanto quando essi riguar- rettamente le maggiori squadre. ni poveri, se un giocatore di o di Busto Arsizio si rompe una è una tragedia locale, ma per de stampa sportiva e politi- va si tratta di un episodio, mplice fatto di cronaca che vi- massimo tre giorni e si chiude oliti auguri di sollecita guarigio- ce invece che a rompersi vil- lmente le gambe siano un paio tori di Roma, di Torino, di Mi- di Bologna, e un diluvio di in- minaccia di sommergerci. convinto, da ultimo, che l'im- el commissario di campo come ore dell'arbitro nell'ingrata e dif- ogna disciplinare, basterà a cal- i animi e ad eliminare molti convenienti lamentati: il che

sarà tanto più facilmente ottenuto quan- to più grande ed efficace sarà la col- laborazione che i dirigenti federali at- tendono in questa, come in ogni al- tra circostanza, dalla stampa.

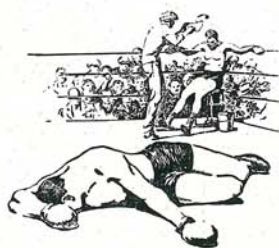
« Dirò a questo proposito che i diri- genti federali credono di non ricevere dalla stampa sportiva tutto l'appoggio e il contributo morale che sarebbe utile. Anzichè sopravvalutare, a ogni occasio- ne, episodi scarsamente importanti, la stampa potrebbe forse trattare utilmen- te molti e seri problemi del nostro sport, che non trovano spazio nei giornali o ne trovano troppo poco.

« Il problema educativo innanzitutto. Do atto volentieri del contributo che all'educazione delle masse sportive dan- no alcune pubblicazioni, ma non sarei sincero ed esplicito se non dicessi che la stampa non potrà assolvere com- pletamente la missione educativa di cui è investita finchè molti giornali- sti nostri apprezzabilissimi, saranno quelli che sono: dei tifosi della più bel- l'acqua, che magari fanno degli sfor- zi per non tradirsi, ma alla prima occa- sione si rivelano tifosi, cioè partigiani, cioè non completamente spassionati e sereni come dovrebbero essere ».

Per l'appunto, aggiungiamo noi, la serenità, la quale manca troppo spesso nel giornalista come nel dirigente di so- cietà, come fra il pubblico. E con la mancanza di serenità vanno a braccet- to la prevenzione, l'idolatria, la diffi- denza. Tutto quello, insomma, che guasta l'ambiente, che fa degenerare il gioco duro — praticato in tutte le Na- zioni più evolute in fatto di foot-ball, come giustamente rileva il maestro Za- netti, — in giuoco violento e fallos.

Perchè occorre saper distinguere il giuoco duro da quello irregolare, che è sovente anche brutale e pericoloso. E se il pubblico e molti giornalisti u- nissero appunto la competenza alla se- renità, quando vogliono esprimere le loro opinioni ed i loro rilievi critici; se arbitri e dirigenti di società alleassero la severità alla capacità tecnica, nel disimpegno delle loro mansioni, oh! al- lora sì che il giuoco e gli ambienti cal- cistici migliorerebbero la loro essenza e tutti i problemi che torturano da anni gli appassionati e, per adoperare una parola oramai passata di moda, gli e- sperti, verrebbero automaticamente ri- solti.

MARIO ROSSI



K.O.

Nel fervore della lotta siamo pieni di slancio e spinti da un solo desiderio: vincere! Non sentiamo nè dolori nè stanchezza. Ma poi gli effetti dello sforzo si fanno sentire sui nervi e sulla circolazione, sotto forma di vertigini, mal di testa, agitazione. Le

Comprese di ASPIRINA

sono indispensabili a chi si dedica agli sports perchè eliminano in tempo brevissimo i dolori di ogni genere, le conseguenze dei raffreddamenti, il mal di testa, l'emicrania, le nevralgie ecc. e regolarizzano la circolazione senza dan- neggiare il cuore.



Pubblicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250

LO SPORT

LIRE CINQUE

FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE

ILLUSTRATA



LEANDRO ARPINATI
 chiamato dal Duce alla Direzione del C.O.N.I.
 è il nuovo Capo dello sport italiano

OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

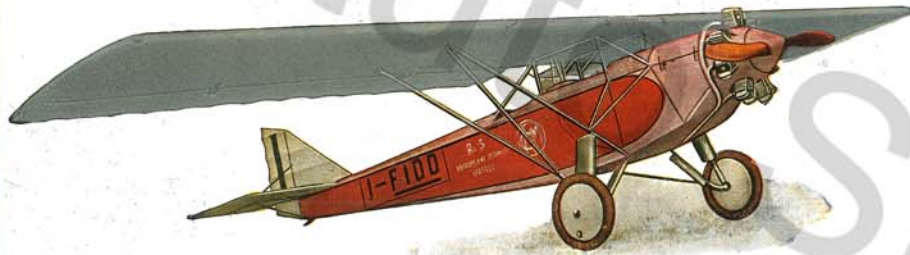
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

CAPITALE SOCIALE 20.000.000 DI LIRE
(INTERAMENTE VERSATO)

AEROPLANI ROMEO

Ufficio Commerciale

Via Veneto, 89 - ROMA



Monoplano da turismo Romeo 5 (RO. 5) biposto - tipo aperto

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Monoplano ad ali ripiegabili	Carico per mq.	35 kg.
Carrello oleo-elastico	Carico per cavallo	8 »
Biposto con doppio comando disinnestabile	Velocità massima	Km./o 175-180
Motore raffreddato ad aria, a stella,	Velocità minima	» 60-65
oppure con cilindri in linea	Velocità di crociera	» 150-155
Superficie portante	Partenza in 7"	70 m.
Peso a vuoto	Atterramento	100 »
Carico utile: equipaggio	Raggio d'azione (ore 6,30)	1000 km.
benzina e olio (50.)	Plafond pratico	5000 m.
bagagli	Coefficiente di sicurezza	7
Peso totale		

DIMENSIONI GENERALI

	ALI APERTE	ALI RIPIEGATE
Larghezza	11,220 m.	3,000 m.
Lunghezza	7,050 »	7,750 »
Altezza	2,090 »	2,090 »

LO SPORT FASCISTA

ABBONAMENTI ANNI
Italia L. 50
Sostenitore » 200

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

FONDATA DA

LANDO FERRETTI

EDITORE L'ENTE AUTONOMO STAMPA

Direzione - Redazione - Amministrazione
MILANO - VIA S. ANTONIO 3
Telefoni: 82-045, 82-450

Il Giro di Francia e la tutela dello sport nazionale

Si è tenuta a Roma l'annuale adunata dell'Unione Velocipedistica Italiana. La vecchia e salda Federazione che sovrintende allo sport ciclistico ha, per mezzo dei suoi solerti dirigenti, fatto conoscere quello che sarà il programma della prossima stagione di corse. Programma che risulta di notevole mole, indice questo non di pletorica attività sebbene di ricchezza e di potenza del nostro ciclismo — indubbiamente uno dei primi del mondo e non soltanto per l'eccellenza di qualche isolato campione! Il « calendario » delle gare principali è stato stabilito nell'adunata romana, e pel fatto che l'anno venturo si svolgeranno in Italia i Campionati del mondo e in America le Olimpiadi nelle quali sono state mantenute le varie prove ciclistiche, esso risulta imponente. Oltre le « classiche » che sono la Milano-Sanremo a marzo, il Giro dell'Italia a maggio e il Giro della Lombardia a ottobre, vi saranno cinque gare vevoli pel Campionato assoluto, e, fra esse, la Predappio-Roma di non minore classicità, e, finalmente, una corsa in salita da Bassano alla vetta del Monte Grappa per la ben conosciuta strada militare. La preparazione degli Azzurri per l'Olimpiade è pure considerata. Una novità è rappresentata da una corsa a tappe da Cremona a Napoli riservata ai dilettanti. Erano molti anni che una disposizione del regolamento federale vietava corse di questo genere. Eppure gli anziani ricordano quanto interesse destassero e quale indiscutibile utilità rappresentassero, le gare a tappe per i cosiddetti « puri ». Una corsa internazionale in cinque tappe, da Bruxelles a Roma, precederà di poco l'inizio dei Campionati mondiali di tutte le specialità (pista e strada, velocità e resistenza) che vedranno il loro svolgimento nella Capitale alla fine d'agosto. L'ultima volta che spettò all'Italia l'onore di organizzare tali Campionati fu nel 1926, ma allora non

era ancora istituita la gara che più interessa i nostri sportivi: quella dei professionisti su strada. E nel mese di luglio si disputerà la corsa la quale, sebbene svolgendosi fuori dei nostri confini, per la tradizione che vanta e per l'interesse che suscita in tutte le nazioni non è da meno, sicuramente, dello stesso Campionato mondiale: il « Tour de France ».

Sembra d'essere ritornati all'anno scorso, proprio di questi giorni, quando si discuteva se l'Italia dovesse o no partecipare con una squadra a questa competizione. Anche allora c'era stato uno scatto intempestivo quanto inopportuno dell'ente organizzatore del « Tour », che pareva dovesse tagliare i ponti. Anche allora era stato chiesto, giustamente, l'inclusione d'un Italiano nella giuria. Poi, non se ne fece più niente. Una nostra squadra, tutt'altro che la migliore che si potesse mettere assieme, andò al Giro della Francia, ottenendovi i risultati conosciuti. Adesso, la questione si riapre, per merito della nostra U.V.I. che giustamente si preoccupa di eliminare alcuni dei più gravi inconvenienti d'una partecipazione « nazionale » alla corsa francese. Bisogna ammettere che il « Tour » interessa enormemente i nostri sportivi, nè si può negare che esso, più di altre competizioni del genere, è riuscito a trascinare le folle per merito di Bottecchia prima, di Guerra e di Binda poi. Non esiste altra corsa che risvegli tanto clamore, che sia seguita con tanta passione, che posseda tanti requisiti da renderla — sotto qualsiasi punto di vista — sportivamente e spiritualmente avvenimento d'importanza eccezionale (beninteso quando i nostri campioni vi prendono parte).

Fino a quando — come ha giustamente osservato l'on. Bacci, commissario del C.O.N.I., nel suo discorso alla recente adunata federale, — il Giro di Francia aveva carattere e interesse personali, l'Italia nul-



L'on. Bacci, commissario del C.O.N.I., tiene il discorso conclusivo dell'adunata dell'Unione Velocipedistica. Sono alla sua destra l'on. Garelli e il Capitano Spòsiti, presidente e segretario dell'U.V.I.; alla sua sinistra il segretario del C.O.N.I. barone Lazzaroni e gli ispettori comm. Corbari e console Candelori (foto Del Papa).

la ha mai chiesto, anzi ha dato i suoi campioni; ma ora che questa manifestazione, per volontà del suo creatore, ha ricevuto il crisma delle rappresentanze nazionali, l'Italia che segue la concezione totalitaria anche nello sport, chiede quel minimo di tutela che possa assicurare ai suoi corridori uno spirito sereno e tranquillo per la dura lotta. Su questo punto si era discusso anche l'anno scorso, senza, ci pare, giungere a una conclusione. Si volle poi mandare in Francia una squadra di corridori che per aver allora allora finito un faticoso Giro dell'Italia non erano certamente nelle migliori condizioni per affrontare la lotta contro i più riposati *routiers* francesi e belgi. Seppur con qualche attenuazione, la situazione in cui essi si trovarono non era molto diversa da quella creatasi attorno alla nostra squadra del 1930, l'anno del primo esperimento di corsa per nazioni.

Mi si stringeva il cuore, allora, dinanzi allo sbandamento della nostra squadra, senza capo, senza disciplina, in balia dei capricci dei suoi componenti, ingaggiati a un tanto per tappe compiute. Non si salvava, da quell'infingardaggine, che Guerra, magnifico di ardore combattivo e di amor patrio. I Francesi, invece, erano compatti e disciplinati, conoscevano e applicavano in corsa lo spirito collettivo. Avevano la fortuna di contare su Leducq, il veterano del « Tour », che poteva grazie alla sua esperienza ed

alla devota collaborazione dei compagni conquistare e mantenere il primo posto nella classifica. Noi giornalisti al seguito vedevamo invece che con una squadra che non si fosse sfasciata come la nostra per motivi morali soprattutto, la vittoria non sarebbe sfuggita a un Italiano. E vedevamo pure verificarsi il fatto temuto alla vigilia: la nostra squadra raccogliettrice, acefala, mercenaria, passava all'estero per la rappresentanza ufficiale dello sport ciclistico italiano! Ai Francesi si allargava la bocca tanto così pel gran ridere. Come se domani si facesse e si strombazzasse una *tournee* di calciatori di gran nome e di gran classe senza che la F.I.G.C. avesse messo mano a scegliere i componenti, a farli accompagnare e vigilare, e richiamarli in patria all'occorrenza. Quell'anno, la nostra U.V.I. non poté farci nulla, sicché, toccò a uno degli « inviati speciali », e precisamente al più giovane e meno autorevole, il giorno di riposo a Luchon ad avvicinare il direttore dell'Auto. Binda era all'albergo che confidava anche al *valet de chambre* di averne abbastanza di quella faticaccia e che all'indomani avrebbe approfittato della prima occasione per piantare baracca e burattini. Piemontesi, lui, s'era fatta la valigia e alla chetichella era già partito per l'Italia.

— Molto onorevole signore — fu detto pressappoco al « Patron », — la vostra è indubbiamente la

corsa più interessante e spettacolosa del mondo, ma un altr'anno noi Italiani non verremo più (*nous ne marcherons plus*, letteralmente), almeno con la formula di queste squadre da voi formate, pagate, e dirette da « managers » di vostra fiducia. D'ora innanzi tutte le squadre dovrebbero essere emanazione delle singole Federazioni d'ogni paese, perchè esista il minimo di garanzia che effettivamente esse esprimano il valore del ciclismo nazionale e il massimo di certezza che i suoi componenti siano legati al dovere di dare tutti se stessi per la causa comune.

Il signor Desgrange rispose che avevamo ragione, e che era già nelle sue intenzioni di stabilire pel 1931 degli accordi con le varie Federazioni nazionali. Egli conveniva che per una competizione che metteva in lizza « squadre nazionali » non era possibile continuare a ignorare le giuste preoccupazioni di quanti, non sudditi della Repubblica francese, avvertivano i pericoli scaturenti dal mantenimento della formula 1930.

Su quei fatti si parlò lungamente e da allora la persuasione fu generale che se gli organizzatori francesi volevano per l'avvenire la squadra italiana, avrebbero dovuto accordarsi con l'ente federale, l'unico autorizzato in materia (e non questo o quel giornalista, o direttamente coi corridori). Da buoni «ugini », i Francesi ci sopportano come il fumo negli occhi. Per essi, non c'è altro avvenimento che valga il « Tour »; non c'è competizione ciclistica che consacri alla fama e stabilisca una supremazia come la corsa a tappe di Mr. Desgrange. E' un fenomeno che non si verifica soltanto nello sport; d'accordo che rivela uno dei lati più gretti e meno comprensivi dello spirito francese, ma che farci?

Anche Girardengo, se volle convincere gl'incruduli d'oltralpe sul suo valore altissimo, dovette dominargli sotto gli occhi il loro idolo Henri Pélissier. Quanti hanno personalmente seguito il « Tour » consentono che non si può astrarre la presenza d'una squadra dall'idea di « rappresentanza nazionale ». Per i Francesi, e forse anche per tutti gli altri, noi compresi, è sempre « squadra nazionale » quella che si batte, è l'Italia, nè si guarda se ha ricevuto oppure no il crisma della « ufficialità ». Ricordo che sin dal primo anno avanzavo domande e dubbi. Chiedevo perchè non si tentava di fare del Giro della Francia una corsa per squadre scelte e allenate dalle rispettive Federazioni come si fa nel calcio e in altri sport per non meno classiche competizioni. Professionisti gli uni, professionisti gli altri; nè ci si venga a contare che la popolarità del ciclismo sia in ribasso presso le folle, orientate verso altri sport.

Per alcune corse e per alcuni paesi può darsi, ma non per l'Italia e la Francia.

C'è un termometro infallibile a darci ragione: ed è la tiratura dei giornali. Non c'è nessun avvenimento sportivo che faccia vendere tante copie come i Giri ciclistici; come non c'è di meglio delle maschie prove di ardimento e di forza date dagli Italiani che rinfanchino e consolino i nostri connazionali all'estero.

Soltanto chi è forte incute rispetto; e per mostrarsi ed essere tale serve in questi tempi l'invenzione di Marconi quanto le vittorie dei nostri atleti, il volo solitario di Francis Lombardi da Vercelli a Tokio quanto la traversata in massa dell'Atlantico delle squadriglie di Balbo. Il tutto che avvenga fuori della cerchia dei nostri confini, davanti agli sguardi delle folle straniere che devono imparare a conoscerci, esse che degli Italiani conoscevano soltanto il vecchio difamatorio *cliché*.

Che avverrà dunque pel 1932? L'esperienza del passato servirà a qualcosa?

Tutto lascia presumere che le decisioni degli organizzatori a riguardo delle richieste dell'U.V.I. saranno in definitiva favorevoli. Se Parigi valeva una messa, la squadra italiana al « Tour de France » giustifica bene non dico uno strappo alle leggi dell'Union Velocipedique Française ma l'adattamento d'una vecchia disposizione regolamentare al fatto nuovo rappresentato da una corsa a squadre per Nazioni. Le difficoltà per una affermazione finalmente vittoriosa nella corsa francese sono tuttavia d'altro genere e risiedono nelle opposizioni degli industriali che dovrebbero cedere i loro corridori stipendiati senza ricevere in cambio neppure la possibilità di sfruttare la *réclame* in caso di successo, e nel fatto, già lamentato, di dover ricorrere per la composizione della squadra ad uomini provati dalle recenti fatiche del Giro dell'Italia. Sono due anni che ciò si verifica, e nel 1931 con effetti ben dolorosi. Bisognerebbe in anticipo stabilire quali corridori si dovrebbero riservare pel Giro della Francia, ma come si può passar oltre ai legittimi interessi delle Case costruttrici e degli stessi corridori tesserati dell'U.V.I.?

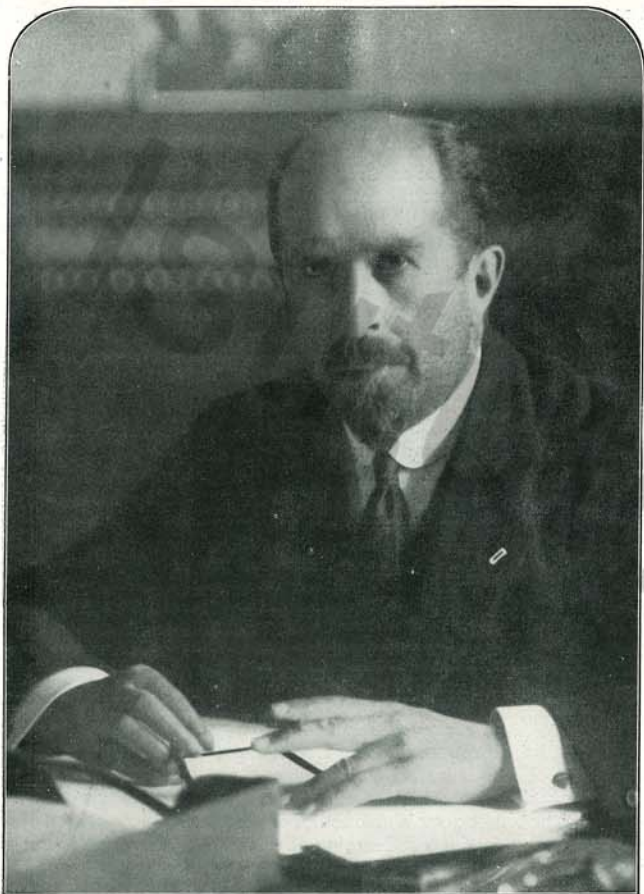
Nè, d'altra parte, ad essere sacrificata dovrebbe spettare alla nostra corsa a tappe, troppo bella e utile per la propaganda che svolge. Il problema, come si vede, è irto di difficoltà, tanto maggiore se si tien conto che l'anno prossimo al Giro d'Italia si aggiungeranno per assorbire l'attività dei corridori e degli industriali, la Bruxelles-Roma in cinque tappe e il

Campionato del mondo, ma abbiamo però la certezza che la buona volontà e la sagacia, parecchie volte palesatesi, dei dirigenti l'Unione Velocipedistica, l'on. Garelli presidente e il collega Spòsiti segretario, troveranno la miglior soluzione possibile onde uscire con onore da questo disagio, per la buona fama del nostro caro vecchio sport.

Il Popolo d'Italia

è la bandiera della Rivoluzione delle Camicie Nere.

Tutti i fascisti hanno il dovere di abbonarsi!



(Fotografia Serenissima)

Giovanni Giuriati

Giovanni Giuriati lascia le funzioni di Segretario del Partito, dopo aver dato e mantenuto alla sua opera i caratteri tipici della sua personalità di soldato e di fascista, in obbedienza alla consegna che il Duce gli aveva affidata. Fede ferma e intatta, volontà tenace, parsimonia di parole e vigilanza di atti, miranti a costruire in profondità, sono le virtù note di Giovanni Giuriati; combattente prima della guerra, soldato nella guerra, legionario fiumano, fascista della marcia su Roma, commissario di governo, ambasciatore d'italianità, ministro dei lavori pubblici, presidente della Camera fascista.

Il Partito porterà il segno della opera da lui compiuta, delle norme da lui precisate, fra cui la costituzione dei Fasci Giovanili di combattimento la efficienza dei quali si è manifestata in adunate formidabili di numero e ardenti di entusiasmo, e che è stata indubbiamente una delle iniziative che abbiano meglio servito a rinvigorire il Partito, a renderlo più aderente ai palpiti e agli ideali delle nuove generazioni. Se l'idea geniale è del Duce, a Giuriati spetta giustamente il merito di aver presieduto con costanza e con fede al reclutamento delle falangi, al loro inquadramento in formazioni celeri, alla loro educazione morale e politica. L'opera deve essere continuata, ed è facile prevedere sin d'ora che i suoi risultati saranno di somma utilità per il Fascismo.

Achille Starace



(Fotografia Aragozzini)

La nomina di Achille Starace a Segretario del Partito Fascista è stata accolta con unanime soddisfazione, come riconoscimento delle alte qualità dell'uomo e come garanzia di continuità nel funzionamento dell'importantissima carica. Il successore di Giovanni Giuriati è un'autentica Camicia Nera. Tutta la sua formazione di vita è di soldato e di fascista. Egli ha servito la guerra e la rivoluzione, ininterrottamente. E' della generazione di combattimento, e il combattere gli ha dato e gli dà serenità e amore di decisione. Combattente, quindi sportivo; e tale per intensità e spontaneità di convinzione, maturatasi attraverso un'azione costante di praticante. Automobilista, nuotatore, schermitore, cavaliere — lo ricordiamo vincitore di corse a ostacoli —, ha dedicato la sua attività alle organizzazioni sportive, in prima fila nelle cariche di presidente delle varie Federazioni (escursionismo, boccie, tamburello, tiro alla fune e volata) facenti capo all'O. N. Dopolavoro della quale da oltre un anno è Commissario, e della Lega Navale Italiana. La nuova carica politica, oltre che confermarlo a capo delle masse dopolavoristiche, assegna ad Achille Starace il compito di controllo su tutto il movimento giovanile nazionale; e noi lo salutiamo, a nome di questi giovani, sicuri d'interpretarne i sentimenti quando affermiamo la certezza ch'egli saprà, dal suo altissimo soglio, continuare l'opera di potenziamento dello sport italiano.



L'inaugurazione del monumento a Giannino Ancillotto, eroe purissimo, medaglia d'oro e sportivo valoroso, nella piazza principale di S. Donà di Piave, alla presenza delle LL. EE. Balbo e Giuriati (foto Pasinetti).

ANCILLOTTO

San Donà di Piave ha innalzato di recente un monumento a un suo figlio innobliabile: Giannino Ancillotto, aviatore valoroso e quasi leggendario in guerra, medaglia d'oro. L'ha innalzato alla presenza delle L.L. E.E. Balbo e Giuriati, con una cerimonia raccolta ed austera, nel mezzo della sua piazza più bella, a ricordo imperituro del grande pilota e fulgido eroe.

Perché Giannino Ancillotto è stato un eroe, nel senso più lato della parola. E chi, se non un eroe, sarebbe stato capace di distruggere quel terribile « Draken » nemico, quel mostruoso occhio che spiava ad usura in casa nostra? Ancillotto riuscì ad annientarlo; s'avventò contro il pallone con tutta la forza del suo motore e della sua volontà, lo trapassò da parte a parte e ritornò al campo con la fusoliera dell'apparecchio incoronata dai brandelli dell'involucro traforato.

Tutte le gesta di Giannino Ancillotto sono improntate ad eroismo, che rasenta l'inverosimile. Non tutti ricordano la drammatica difesa di Treviso. Era notte, e cinque apparecchi nemici s'erano spinti sul cielo della città. Ancillotto si levò tutto solo, sul suo caccia veloce, e dopo una lotta mirabile riuscì a sventare l'insidia: abbatté due apparecchi e mise gli altri tre in fuga. Ma l'eroe aveva un cuore magnanimo, come un cavaliere degli antichi poemi. Saputo che uno degli aviatori nemici era stato ferito a morte nella caduta e desiderava dar notizia della sua sventura alla moglie ed ai figliuolini, andò a trovarlo, si fece dare l'indirizzo della famiglia di lui, lo costrinse amorevolmente

a vergare poche righe per essa e, avuta la dolente missiva, si portò in volo sul campo nemico, lasciandovela cadere impavido e generoso fra un crepitar di mitraglia.

Il fiero disprezzo che caratterizzava le sue azioni, lo portò un giorno a bombardare la villa materna, la villa della sua infanzia, a specchio del Piave immacolato, allorché vi seppe annidato un comando austriaco durante l'invasione. Mai combattente rimase così vivo e anche così fanciullo, quasi leggendario, fra i suoi, perché mai parve toccato da una missione di gloria verso la sua Patria e la sua stessa generazione.

Le grandi doti di animo e di coraggio portarono la medaglia d'oro Giannino Ancillotto allo sport. Fu dopo la guerra, in una notte uggiosa alle porte di Milano: Ancillotto stava allenandosi per una corsa automobilistica, ma un tragico incidente di macchina gli costò la vita. Morì coraggiosamente, con negli orecchi il rombo di un motore, quel rombo caratteristico che tanto assomigliava agli urli del suo antico e glorioso apparecchio da guerra. La morte, sprezzata, s'era vendicata del puro eroe. Ma come l'ala di Giannino Ancillotto superò il cimento, la sua gloria superò la morte.

A S. Donà di Piave gli si è innalzato un monumento. E alla presenza di esso, Italo Balbo ha detto vibranti parole, degne dell'eroe commemorato.

« Ma non posso trattenere — ha parlato l'on. Balbo — la suprema invocazione che mi sale dal cuore come una promessa e come un giuramento: Giannino Ancillotto! Aquila dagli artigli invincibili, ala temprata nel fuoco! Noi, i tuoi compagni, ti promettiamo di disprezzare quella cosa miserevole che è la vita per far sì che sull'ala d'Italia splenda sempre quella luce di gloria che tu le hai donato! ».



Il segno dell'Ala italiana in cospetto dell'Atlantico vinto: bozzetto del monumento ai caduti di Bolama.

Ai Caduti di Bolama

Nell'anniversario della più grande impresa aerea finora compiuta — la traversata atlantica dello stormo del Generale Balbo — verrà inaugurato a Bolama, nella Guinea portoghese, un monumento in memoria dei cinque gloriosi periti all'inizio del volo.

In questa occasione è stata organizzata una Crociera navale sotto l'alto patronato di S. E. il Capo del Governo, che effettuandosi a mezzo del piroscalo « Esperia », per il numero dei partecipanti è la più importante finora compiuta. Oltre trecento Italiani con rappresentanze del Senato, della Camera, dell'Esercito, della Marina, della Milizia, dell'Accademia d'Italia, del Partito, ecc. e dei maggiori Enti del Regime, sono di già in viaggio alla volta di Bolama, ove l'inaugurazione del monumento verrà fatta la vigilia di Natale.

Il monumento è opera dello scultore Quirino Ruggeri di Roma. Il bozzetto venne scelto dal Duce. Si tratta di una imponente mole in travertino romano dell'altezza di metri

10,20 e misurante alla base m. 8 per 5. La parte centrale è costituita da un Fascio Littorio dal quale si innalza una poderosa ala dell'« S. 55 Atlantico » lanciata sull'oceano, mentre un'altra ala è ripiegata verso la base.

I lavori per il monumento furono iniziati nei primi di giugno e sono state necessarie oltre 200 tonnellate di travertino estratto dalle cave di Barco presso Tivoli. Per il trasporto dei vari blocchi del monumento dalle cave di Tivoli a Trieste furono impiegati ventun vagoni ferroviari e per il trasporto da Trieste a Bolama fu noleggiato un piroscalo della « Libera Triestina ». Per i lavori di posa in opera a Bolama furono inviati colà venti operai sotto la direzione del ten. col. Ilari della Regia Aeronautica. Sulla base del monumento poggia una grande corona in bronzo offerta dal Duce recante la scritta « Mussolini ai Caduti di Bolama ». L'Ala lanciata in alto porta la seguente iscrizione: « Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile - 1931 Anno IX E. F. ». Nella parte sinistra della base è la semplice epigrafe: « L'Italia ai Caduti di Bolama » e quindi i nomi dei cinque gloriosi caduti: capitano Boer, tenente Barbicinti, sergente maggiore Imbastari, sergenti Fois e Nenzi.



Il babbo lo aveva ripreso accanto a sè...

Il miracolo dell'ala

ce, se lo riguardava, quel suo soldato ritornato, come un'immagine santa e venerata.

La mamma — eh, per la mamma era stato un sogno, un bel sogno meraviglioso, quel ritorno di Luca — gli aveva messo il posto a capo-tavola nel piccolo tinello, intorno al cui desco frugale la famiglia rifatta intera si riuniva nell'ora canonica, e gli aveva scelto le posate migliori e badava che i piatti e le fondine, non poco consumati dall'uso, fossero lindi e senza incrinature e senza slabbrature. E poi gli rifaceva essa stessa il letto, la sera, sull'ottomana di velluto; e non voleva che l'Angela, la sorella maggiore, quasi da marito oramai, vi mettesse mano, perchè doveva essere sicura che le lenzuola, le più belle del suo corredo, di quella tela un po' ruvida ma fresca, fossero ben candide e rimboccate a puntino sulle coperte e non facessero in fondo quelle pieghe che danno tanto fastidio, se urtano contro i piedi.

Per badare a Luca, per accontentare Luca, per carezzare Luca, la mamma, che pure mai aveva in venticinque anni di matrimonio trascurato il marito e i figli — due maschi ancora e due femmine, — quasi si dimenticava dell'esistenza degli altri. Ma, oltre che il grande amore per il primogenito, le sembrava doverosa questa preferenza verso chi aveva tanto patito in tre anni di guerra, di trincea, di fango, di privazioni, verso chi s'era sacrificato ed aveva sofferto, lontano da tutti, faccia a faccia col pericolo continuo, con la morte sempre pronta a ghermire. Luca aveva fatto la guerra perchè la Patria lo aveva



La madre non lo abbandonò mai...

chiamato, è vero, ma alla fin fine era stato un po' il rappresentante di tutta la famiglia, il paladino, il simbolo vivo e operante. Con lui, negli assalti, c'era il cuore del babbo e della mamma e dei fratelli, e se il cuore suo fosse stato colpito tutti gli altri cuori avrebbero sanguinato.

A Luca, ch'era partito da Firenze verso l'ignoto della guerra in una primavera calda di sole e luminosa di fiori e di sorrisi e che v'era tornato nel pieno dell'inverno, le brume e la neve di quella sua città, che ritrovava quando aveva temuto di non rivederla più, sembravano più primavera della primavera e il gennaio gli era nel cuore più gaio e vivo del calendimaggio ed ogni donna, giovane o matura, gli pareva una bellezza, una rosa in sboccio o in rigoglio.

La sera non usciva mai: vicino al fuoco, ai cari vecchi e ai fratelli attenti narrava episodi di guerra; e talvolta, quasi ingenuamente, metteva sè a protagonista di fatti accorsi ad altri e che gli erano stati raccontati, ed era lieto dell'attonito stupore e dell'am-

mirazione, di cui era oggetto. Provava allora la nostalgia del rischio e del pericolo e gli sembrava di aver fatto troppo poco; forse gli rincresceva che la guerra fosse terminata tanto in fretta, senza dargli la possibilità di compiere qualche prodezza maggiore, qualche audacia più grande, un atto di eroismo. Si sentiva, a cose finite, più pronto e più deciso a combattere di quanto non dovesse riconoscere di essere stato prima, quando ci si trovava.

Poi, poco a poco, le cose mutarono. Che diavolo accadesse nessuno sapeva con esattezza dirselo; certo però che qualche germe gramo s'era introdotto nel cuore di molti, rosicchiandone e divorandone quanto di buono v'era e avvelenando il sangue anche a taluni di fibra salda e di mente aperta.

Predicazioni assurde, pazzesche, che trovavano nelle piazze, nei campi e nelle officine centinaia e migliaia di orecchi attenti, di cervelli eccitati ed ec-

citabili, di uomini pronti a dare una solidarietà incompensabile a un'opera di negazione civile e umana; ribellioni, prima covate, tramate nell'ombra, e poi divampate furiosamente contro le leggi, contro le norme della vita nazionale, contro quegli stessi che avevano arrischiato la pelle o che brandelli di carne avevano lasciato nella disperata difesa dell'integrità patria; vampate d'odio, che minacciavano di distruggere una fusione spirituale e una compattezza nazionale costruite attraverso secoli di sofferenze e di lotte e cementate nella guerra vittoriosa, i cui frutti ci erano contrastati e negati da quell'assise versagliese, che — abbassando l'Italia vincitrice al livello dei vinti e contestando il valore dell'aiuto offerto e del sangue versato — sancì il più ingiusto patto che la storia ricordi, seme di nuove lotte, di nuovi dolori, di nuove più aspre discordie.

Nell'atmosfera rovente Luca Ceci fu travolto. Acciecatto dalle ideologie degli apostoli rossi, divenne egli stesso un predicatore del verbo negatore.

Episodi violenti di guerra civile insanguinarono tutte le contrade d'Italia. Intorno a un uomo, un primo manipolo di giovani decisi a tutto pur di non permettere che la Patria fosse gettata nell'abisso, perduta per sempre, si formò e si fuse nel bronzo della più disperata energia.

A Firenze avvennero scontri fra i rossi e i fascisti. In uno di questi Luca Ceci rimase colpito al petto da una pallottola di rivoltella, che gli lesse un polmone e lo lasciò per due mesi tra la vita e la morte.

La madre non lo abbandonò mai; visse per due mesi tutta la sua vita nella corsia bianca di un ospedale, dove il figliolo era stato condotto morente una sera tragica. Prima aveva imprecatto la donna contro coloro che avevano voluto ucciderle il suo Luca; ma, piano piano, il suo stesso sentimento materno, quel suo stesso grande amore che la univa tenacemente al figlio, aveva prodotto in lei un cambiamento. La sua semplice anima di popolana non trovava giustificazione ai roventi contrasti scoppiati fra uomini della stessa terra, non capiva le grandi ragioni morali e storiche che avevano provocato la ribellione contro una ideologia assurda, ma sentiva che suo figlio non batteva la buona via.

Lo aveva compreso sin dal momento in cui Luca, abbandonate le buone consuetudini, s'era dato a frequentare ogni sera ritrovi di gente poco dabbene, a coltivare amicizie perniciose di elementi che la voce popolare indicava con l'appellativo di sovversivi. Aveva cercato di trattenerlo, di salvarlo e s'era buscata certe violente rispostacce, che l'avevano dolorosamente colpita e fatta desistere dall'opera di persuasione.

Guarito nella carne, Luca Ceci era rimasto malato nello spirito. Un male inesorabile, che a tratti gli faceva quasi perdere la ragione; odiava furiosa-

mente coloro che lo avevano colpito, quei fascisti, che oramai erano riusciti a permeare delle loro gagliarde idee di rinascita e di potenza tutta la parte sana del popolo.

Luca non sapeva più lavorare, girava pel quartiere, imprecaando e minacciando, tanto che più di una volta fu chiamato in questura e severamente ammonito. Il suo nome figurava nel libro nero del sovversivismo, fra quelli degli elementi più pericolosi della città. In casa non durava a starci più di pochi minuti; pareva un leone in gabbia, cui mancasse soltanto la criniera da scuotere scivaggiamente.

Una notte scomparve. Lo cercarono i suoi, fece indagini l'autorità; nulla. Non si ebbero più notizie di Luca Ceci per mesi ed anni. La vecchia madre morì. Negli ultimi istanti invocò il figliolo perduto e volle sul letto di morte la divisa grigio-verde di lui, che aveva sempre custodita nel grande armadio di noce, come la più preziosa reliquia.

Lo sciagurato figliolo aveva peregrinato a lungo in cerca di pace e di lavoro, senza osare di chiedere o dare notizie a casa. Imbarcatosi clandestinamente a Livorno su un moto-peschereccio, era sceso in Corsica; di là era passato in Francia, a Marsiglia. Aveva girato per un anno da un dipartimento all'altro, non trovando lavoro che a fatica e saltuariamente e vivendo più che altro dei sussidi, per la verità piuttosto magri, elargitigli dai diversi centri antifascisti di Parigi o della provincia.

Provava un acuto senso di nostalgia per il paese che egli aveva rinnegato e nello stesso tempo sentiva il bisogno di allontanarsene sempre più. Gli parve di aver ritrovato un poco di serenità, quando, essendo riuscito a farsi prendere a bordo di un cargo-boat in partenza da Bordeaux per il Brasile, si trovò in cospetto dell'Atlantico sconfinato.

L'equipaggio del "Margot Duquesne", composto per metà da francesi e per metà da levantini, gentaglia dall'anima più nera del carbone ammucchiato nelle stive, gli fece pagare a caro prezzo l'ospitalità concessagli. Luca fu il bersaglio d'ogni più laido scherzo, per lui furono coniate le parole più oscene e volgari di insulto e di spregio.

L'essere egli italiano costituiva per quella gente una grave colpa e un motivo d'inferiorità. Luca tentò di difendersi, ebbe degli scatti quasi feroci contro i denigratori della patria; il senso della ribellione era più forte di lui, istintivo. Il fuggiasco si sentiva in certi momenti disperatamente italiano e avrebbe graffiato, morsicato, sferzato a sangue quelle luride canaglie. Talora, invece, invigghiacciato dagli insulti della ciurma, si vergognava del suo paese; quasi avrebbe bestemmiato sua madre.

Divenne cupo, fuggì ogni compagnia, rinunciando persino ai frugalissimi pasti e preferendo dormire in coperta, fra un verricello e un rotolo di cordami, piuttosto che scendere nel quadrato, dove lo aspettava il consueto fuoco di fila di ingiurie e di oltraggi.

L'arrivo a Rio de Janeiro fu una liberazione. Abbandonò il « Margot Duquesne », di nascosto, come un ladro, senza neppure chiedere i pochi soldi che gli spettavano. Due giorni dopo, mentre sorbiva una bibita in uno sporchissimo ritrovo del triste quartiere dei Manghi, il « Café Aguia de Oro », come la manna celeste gli pioveva la fortuna addosso sotto forma di una offerta di lavoro. Accettò senza esitare; si trattava di recarsi in una « fazenda » dello stato di San Paulo, a qualche centinaio di chilometri dal mare, lontano da ogni centro abitato.

Non sapeva bene qual genere di lavoro lo attendesse; ma aveva una gran voglia di cominciare una vita nuova, di togliersi dallo spirito il male della nostalgia e dell'odio, di dimenticare.

Partì subito col piccolo gruzzolo fornitogli dall'assuntore per le spese di viaggio e in un paio di giorni giunse alla "Fazenda de l'agua brilhante", dove un rude tipo di piantatore d'origine tedesca lo accolse piuttosto ruidamente, non dimostrando eccessivo entusiasmo per la nazionalità italiana di Luca.

Il tempo, che sa spesso affievolire e far svanire le più grandi passioni, che sa cancellare le sofferenze, rendere meno penose le lontananze, meno dure e tormentose le asprezze della vita, il tempo, che lenisce ogni dolore e rimargina ogni ferita, non riuscì a sopire l'ingiusto violento rancore di Luca Ceci verso la sua patria lontana.

Da anni ormai l'abito e l'esistenza del "fazendeiro", avevano fatto di lui un altro uomo. Saldo, quadrato, assai più robusto, bruno nella carnagione, duro nei muscoli e nella volontà, era profonda-



All'umile sconosciuto, che lo abbraccia piangendo....

mente mutato dall'uomo, che giovane ancora e pallido e quasi esile, convalescente d'una cruda ferita, aveva lasciato in una notte oscura l'Italia per gettarsi, di là dal mare, verso l'ignoto d'un destino nuovo.

Verso la fine di dicembre giunse alla « Fazenda de l'agua brilhante », portata chissà da chi, una notizia che suscitò in tutti i « fazendeiros » curiosità, interesse, ammirazione. Una squadra aerea di dodici grandi aeroplani si diceva fosse partita dall'Italia per attraversare di un sol balzo l'Oceano e scendere sulla costa brasiliana.

Luca sentì il cuore battere con più violenza e il sangue scorrere più rapido nelle vene. Gli parve che il suo odio per la patria rinnegata decuplicasse, quasi le facesse una colpa di andare sin laggiù a cercarlo, a toglierlo dalla sua solitudine disperata. Chiese notizie, febbrilmente. Seppe che la squadra era comandata dal Ministro dell'aeronautica in persona, da quel Balbo ch'egli

ricordava benissimo comandante di squadre d'azione, uno per l'appunto di quei primi capi audaci e impetuosi contro i quali egli aveva lottato e dai quali era stato battuto, ferito, spinto all'esilio.

Si fece spedire da San Paulo tutti i giornali quotidiani locali e quelli di Rio; pagine intere erano dedicate alla "grande impresa", che più saldamente univa i due popoli latini. Quei giornali, la cui esistenza da anni aveva dimenticato, ora Luca li divorava, non mai sazio d'apprendere nuove notizie, nuovi particolari. L'entusiasmo della stampa brasiliana lo irritava maggiormente, spingeva al parossismo in lui l'istintivo bisogno di ribellione. A coloro, che nella « fazenda » avevano parole di meraviglia e di stupita ammirazione per la gesta epica tentata dagli italiani, egli rispondeva negando il valore dell'impresa, definendola unicamente un tentativo reclamistico del Governo fascista per conquistare all'estero quella simpatia che il popolo italiano gli rifiutava.

Era il denigratore per partito preso, il detrattore

feroce, il bestemmia-tore; la parte più torva del suo spirito malato aveva ripreso l'antico vigore.

I giorni passavano e della squadra si sapeva che era sempre ferma a Bolama. Nel suo intimo l'italiano fuggiasco covava la speranza che il tentativo fallisse. Come un fulmine il sette gennaio arrivò invece la notizia che l'Atlantico era stato superato in ranghi serrati da dieci velivoli tricolori e che Balbo e i suoi erano scesi a Natal, accolti dalla popolazione come trionfatori.

Da tre giorni Luca Ceci aveva lasciato la « Fazenda de l'Agua brilhante » e s'era recato a Rio de Janeiro. Gli era nato nella mente e aveva preso rapidamente forma concreta un disegno orribile, assurdo. Balbo era atteso da un giorno all'altro; era già partito da Natal e ora si aspettava che riprendesse il volo da Bahia per l'ultimo balzo.

Luca, il cuore inaridito dalle passioni violente, dalle lotte aspre vanamente combattute, dal male della lontananza, dall'inconfessato desiderio di rivedere la terra abbandonata, aveva deciso di compiere la più feroce delle vendette proprio nell'attimo del più smagliante trionfo. Un uomo, un uomo solo avrebbe pagato per tutti i suoi nemici; ma quell'uomo doveva essere uno dei simboli viventi della Rivoluzione fascista, uno dei capi più amati e più temuti: Italo Balbo. Il volatore vittorioso, il dominatore dell'Atlantico, sarebbe caduto nel momento stesso in cui credeva di aver toccato la vetta più alta della gloria.

La mano chiusa sull'impugnatura della grossa pistola da gaucho, Luca percorreva da un capo all'altro, senza pace, le vie della capitale brasiliana adagiata ai piedi del « Pan di Zucchero... Non trovava requie; la notte non poteva dormire, il giorno fuggiva le strade e i quartieri più popolati, quasi nella tema che gli si potesse leggere in viso la sua odiosa macchinazione.

Il quattordici gennaio, quando le edizioni serali dei quotidiani furono strillate per le vie coll'annuncio che il domani la squadra di Balbo avrebbe compiuto l'allacciamento Roma-Rio de Janeiro, Luca fu colto da un accesso di febbre.

Lesse sul « Diario de Noite », che la divisione degli esploratori italiani sarebbe entrata nella Baia di

Botafogo in contemporaneità con l'arrivo degli aerei. Gli parve allora che tutto complottasse contro di lui, che gli mancasse l'aria, che una mano inesorabile lo stringesse alla gola. Temette di non riuscire nel suo intento. Vagò tutta la notte con la testa in fiamme, pensando al modo migliore di porre in esecuzione il suo piano. Non gli sarebbe importato nulla se la folle poi lo avesse soffocato, schiantato, dilaniato, purché fosse riuscito prima a colpire.

Colpire: ecco il suo sogno di follia, di annientamento.

Trascinato dalla marea di popolo, scese verso la praja inondata di sole e di folla. La baia era invasa da imbarcazioni d'ogni genere; tutti i piroscafi innalzavano il gran pavese dei colori, resi più sgargianti dalla fiamma accesa del sole.

Uno strano ronzare lontano, trasformatosi presto nella sonora cantata dei motori, annunciò l'arrivo dello stormo, che si profilò rapido nell'orizzonte d'indaco in una fuga di magiche libellule brune incapsulate d'oro dai raggi solari.

Luca, le dita rattappite sull'arma, guardava, rapito a se stesso, le grandi ali che scendevano a posarsi lievi e sicure sulle acque accoglienti della baia mentre i cannoni delle navi brasiliane e degli esploratori italiani e le batterie del forte tuonavano il saluto agli eroi.

I trasvolatori sono condotti a terra da veloci motoscafi. Balbo è il primo a balzare sulla riva. Nessuna forza umana può più trattenerlo la immensa fiumana, che gli si serra addosso, urlando la sua passione, decretandogli il trionfo dei prodi.

Luca, sfigurato, delirante, è in prima fila, betto a petto col Ministro fascista, a un palmo dal suo bersaglio designato.

Colpire: come è facile, ora.

Ma non può; non sa colpire.

Non si accorge delle lacrime che gli scendono dalle pupille estasiato. Piange, Luca, come non aveva più pianto. Come un bambino; come l'ultima volta, in trincea, il giorno dell'armistizio.

All'umile sconosciuto, che lo abbraccia piangendo, che non sa fra i singhiozzi violenti dire altro che d'essere italiano, il Trasvolatore atlantico sorride.

Come un bimbo, come un bimbo felice.

GASTONE TANZI

occhiate



La stampa, inducono il *Piemonte Sportivo* ad alcune sensate considerazioni.

Dopo aver accennato alle assenze di parecchi dei pugiliatori in programma, dovuti sostituire all'ultimo momento, e alla delusione provata dagli spettatori di fronte al match Baiguera-Muller in cui l'inferiorità del Tedesco rese ridicolo il combattimento, il giornale dice:

« La colpa grave — e qui ribadiamo il concetto già espresso nello scritto precedente — è, secondo noi, di quella stampa che non si fa scrupolo alcuno di "montare", un qualsiasi avvenimento, senza andare prima a guardar bene in fondo alla serietà dell'avvenimento stesso. E così si assiste, lo abbiamo già detto, al fenomeno ripetuto e poco edificante di giornali, sportivi e non, che alla vigilia presentano una riunione con tale dovizia di frasi roboanti da mettere in fregola il più placido degli appassionati; mentre il giorno dopo, con la massima disinvoltura, constatano severamente un nuovo fallimento della organizzazione pugilistica. Se, anziché parlare di "duro avversario", di "pugilatore che sa boxare bene e picchia assai secco", di "collaudo piuttosto severo",; se, anziché adombrare perfino la possibilità di una sconfitta di Baiguera, con relative catastrofiche conseguenze, si fosse scritto: « Questo Muller che vi presentiamo è un giovane; non ha un record notevole; non ha una carriera ancora apprezzabile; non può davvero inquietare Baiguera. Ma è appunto per questo che lo facciamo venire, e anche per farvi vedere il vostro « Bai », in un match e non in una esibizione, prima che vada alle dure lotte all'estero »; se questo fosse stato scritto, noi crediamo che si sarebbero perduti pochi spettatori, mentre gli intervenuti non sarebbero usciti col muso lungo. (Le altre delusioni a parte...) ».

Dobbiamo dire che le franche parole del confratello torinese ci piacciono moltissimo? Abbiamo sempre detto che la stampa italiana per quello che attiene allo sport è ri-

masta — salvo qualche rara eccezione — terribilmente cafonta; il male, adesso, diventa sempre più visibile, e non siamo i soli a denunciarlo. Nessuno, nelle alte sfere, si accorge di questo anacronismo, rimasto inserito nell'organismo giornalistico italiano?



Apprendiamo dai giornali parigini (le notizie che interessano in qualche modo l'Italia i nostri giornali le ricevono sempre con ritardo) che un nuovo grande film di alpinismo è stato girato ultimamente dal noto Asso della cinematografia Luis Trenker e che la sua proiezione è imminente. Questa volta il non dimenticato protagonista di *Tragedia del Pizzo Palù* e di *Tempeste sul Monte Bianco* ha scelto le nostre Dolomiti per inscenare l'azione, e questa azione è guerresca. Si dice che somme vistose siano state spese per questa pellicola, i cui attori hanno pure dato prova di audacia singolare per i ruoli sostenuti. La trama, sebbene vi sia una donna di mezzo, è semplice. Due alpinisti, un Italiano e un Austrjaco, compagni di scalate, si ritrovano faccia a faccia, in guerra, nei due campi avversari. Battaglie a tremila metri, magnifiche ascensioni di roccia, cime che saltano, foreste che bruciano: tale il quadro allucinante del film. Tutto bene, fin qui. Poi...

Poi, c'è un guaio, sempre che la notizia — come la leggiamo sui predetti giornali — sia esatta. La guerra finisce; milioni di giovani riposano sotto le piccole croci di legno; altri milioni agonizzano nei sanatori e negli ospizi. I due ex-compagni ed ex-nemici si ritrovano un giorno sulla montagna, ormai tornata silenziosa.

« Essi — state a sentire — non si scambiano che una frase. Questa:

— A cosa è servito? ».

Questo finale pacifista, diciamo francamente, non ci garba. Non ci piace perché tende a far credere che la guerra, almeno la nostra guerra, sia stata inutile. Sta bene la stretta di mano, ma il commento, quel commento, proprio no. Naturalmente la nostra sorpresa è pel fatto che autore del soggetto e direttore di scena sia Luis Trenker, suddito italiano. Che egli

non abbia voluto far dispiacere ai suoi commilitoni dei *Kaiserjäger*, a fianco dei quali combatté contro i nostri Alpini sulle Tofane?



Ogni tanto nello sport come un tempo nella politica, vi è l'uomo che deve tornare alla ribalta, l'uomo che posto un giorno in un cantuccio a frenare la sua invadenza, il suo assolutismo, il suo tornaconto, non è soddisfatto della posizione raggiunta e cerca di ritornare al comando non solo per sfrenata ambizione ma anche, e forse più, per sfogare tutta un'antica sete di rivincita.

Al riguardo il *Bergello* fa queste accorte osservazioni:

« Vi è oggi bisogno di gioventù in tutti i rami dello sport: il calcio, l'atletica, il ciclismo sono già in mano della nuova generazione. Vi era la ginnastica ancora racchiusa fra vecchie formule ed i vecchi uomini: Corbari sta facendo piazza pulita e fa bene, ma per rinnovare, per carità, non ritorni ad altri vecchi, ché di quelli non ve n'è bisogno.

« Qualche timido tentativo di « ritorno » vi è stato, in campo ginnastico e altrove, ma fortunatamente fino ad ora non è riuscito e speriamo che mai debba riuscire.



HINKLER

L'aviatore australiano Bert Hinkler, già noto per altre ardite imprese aeree, è riuscito a trasvolare l'Atlantico meridionale, dalle coste del Brasile a quelle della Gambia britannica in Africa pilotando un comune apparecchio di turismo, della potenza di 120 cavalli-vapore! Poco più di 22 ore il valoroso aviatore ha impiegato a percorrere i 3200 km. di volo.

« Una cosa soprattutto raccomandiamo al C.O.N.I. e cioè che per qualunque incarico, sia pure di secondaria importanza, si guardi bene in fondo al passato politico degli uomini-candidati e si scartino inesorabilmente le famose « competenze » se queste non sono in pari con i conti verso il Fascismo ».

Anche per questo, non occorre ricordare che il nostro pensiero collima perfettamente coi giusti rilievi del collega fiorentino. Ed è ben per aver sostenuto, in un certo sport, la santa causa dei giovani contro i vecchi che ci siamo guadagnati il rancore di certuni, ai quali il nostro svegliarino ha rotto i sonni e... le digestioni. Ma non molleremo, stiano sicuri!

Bel quadretto sportivo è quello tracciato da Cipriano Oppo in una delle sue « lettere dall'America » che pubblica la Tribuna. E' tanto reale, steso con sentimento e assoluta fedeltà non disgiunta dalla grazia propria d'uno scrittore « vero », che ci piace riportarlo:

« Finito di cenare siamo andati in un quartiere popolare a vedere la boxe. Nell'enorme stanzone quadrato ove in alto giuava una balconata decorata di pupazzi assiri dorati a fuoco e vistosi, c'era già, quando entrammo, quella nebbia dei locali ove si fu-

ma, mista a quell'odore confuso e a quel brusio caratteristici delle folle quando sono al chiuso e in attesa di qualcosa di gusto e piacere comuni. Molte ragazze con il cappelletto di moda a mezza testa, ardite e impazienti, erano fra quella folla assai mista, ma certo in gran parte composta di popolo. Si vedeva anche dalla familiarità dei pollicem che vi erano frammischiati, chi in servizio, e chi no. (Quelli in servizio intorno al ring non erano per questo meno sbottonati né cessavano di masticar gomma. Ma avevano quell'aria dinoccolata, quel guardare di qua e di là sornione del gatto quando fa il distratto eppure sempre è in caccia).

« I combattimenti cominciarono e si susseguirono come il solito: sul ring bianco splendente in quell'atmosfera di color anice. Ma il modo era più accanito che da noi e la folla si urtava e si tendeva con maggior violenza nel parteggiare per l'uno o per l'altro dei pugilatori, quando questi erano bianchi; solo d'accordo nell'appoggiare il bianco quando l'avversario era un negro. Nella sala c'erano anche spettatori negri, ma molto docili e rassegnati; qualcuno faceva ridere l'assemblea emettendo improvvisi suoni gutturali, dei vocalizzi arditi e solitari, pagliacceschi; ed era forse un pietoso modo per distrarre gli accaniti contro il povero atleta negro.

« Le più feroci, le ragazze, bisognava vederle: e come cambiavano di partito se cambiavano le sorti! Una arrivò nell'entusiasmo

a tirar persino il suo ombrello sulle spalle del vincitore che scendeva raggiante ma pesto e stanco fra le braccia degli amici.

« A un tratto salgono sul ring due bianchi e giovani atleti, uno di pel rosso e l'altro nero. Un Irlandese e un Italiano. L'Italiano aveva scritto sul dorso della sua vestaglia con le perlette che usano i clowns, il suo nome: Mancinelli.

« Anch'io fui subito partigiano, io che non son sportivo, che non capivò nulla delle cose dello sport. (Ne avrò ben diritto, visto che ci sono tanti che non capiscono nulla delle cose dell'arte!). Dunque, la lotta si svolse benissimo, fra il più grande interesse. La maggioranza parteggiava per l'Irlandese, naturalmente. Ma fra quella folla, mi commosse oltremodo sentir gridare, di quando in quando, con intonazione conosciuta: — « Mancinè, coragge pe la Maronna! ». — « Mancinè tira n' coppa ». — « Mancinelli, crocchia sodol' » — gridavo io, tra lo spasso degli amici americani che mi avevano preso nella rete, mi avevano fatto tifoso mic malgrado. Questo Mancinelli mi visse salutato da un unanime applauso. E mi pareva d'aver vinto io ».

E' consolante questo avvicinarsi allo sport di scrittori che fino a poco tempo addietro quasi lo ignoravano: Bontempelli che tifa agli incontri di foot-ball; Sobrero che traccia una smagliante descrizione del match Locatelli-Humery; Ramperti che si entusiasma per Guerra e per Tilden; Gromo che scrive di sport invernali con la competenza del praticante e la compostezza del letterato; Rocca che si commuove a ricordare Bruno Frattini. Buoni segni.

Certi cineasti sportivi hanno pensato all'interesse di fissare (non vogliamo dire « immortalare! ») per mezzo della pellicola lo stile

proprio di certi grandissimi campioni delle diverse discipline atletiche: per l'utilità sia dei cultori teorici, sia di quelli pratici, e soprattutto degli esordienti e degli aspiranti campioni. E così è stata ripresa la nuotata di Taris, il grande campione francese, che recentemente non ha potuto, fresco di malattia, imporsi ai Campionati europei a Parigi, ma che comunque rimane una delle speranze francesi e anzi europee per l'Olimpiade americana dell'anno prossimo. Taris è uno dei più fini stilisti che si conoscano, nel nuoto, e con questo suo stile supplisce alla scarsità dei mezzi fisici. E così i migliori campioni nelle varie prove atletiche, nella boxe, nella scherma, e così via, tramanderanno, in ogni particolare fissato dall'obbiettivo, o quanto meno quel che se ne vede.

Naturalmente, ciò avviene all'estero, perchè, da noi, nessun cinematografaro si

sogna di occuparsi di sport — con criterio tecnico, intendiamo dire. Neanche la L.U.C.E., che si limita a delle brutte riprese degli avvenimenti principali esclusivamente.



Abituato alle posizioni d'avanguardia, Attilio Longoni non trasalca occasione per segnalare agli Italiani la incombente minaccia della guerra aerea. Adesso, accanto alla sua bella rivista L'Aia d'Italia — erede e continuatrice della diciannovista Gazzetta dell'Aviazione —, egli ha edito un numero speciale interamente dedicato alle possibili difese ed ai certi pericoli della guerra nell'aria.

Nella presentazione dell'interessante pubblicazione è detto:

« Se premettiamo che la guerra aerea di domani riporterà in piena efficienza il valore genio-strategico perchè sarà guerra di movimento, di sorpresa, di velocità, di astuzia, ecc., pure riconoscendo e valutando il perfezionato funzionamento di tutti gli strumenti avvisatori e la maggiore efficienza difensiva tecnica dovuta alla più rapida precisione di calcoli e di spostamento per gli antiaerei; è pure certo e matematico che l'80 per cento degli apparecchi partiti raggiungerà l'obbiettivo ».

« Si compiranno così offensive con diverse centinaia di apparecchi portanti tonnellate fra granate, bombe incendiarie e gas asfissianti che lanciate dal cielo provocheranno la sospensione di qualsiasi attività militare e civile dei centri vitali nazionali.

« Quali sono le possibili difese? « Ecco l'interrogativo che pone il nostro numero speciale e che debbono risolvere gli interessati alla nostra difesa aerea ».

Opera, quella del camerata e collega Longoni, d'utilità indiscutibile, che onora il compilatore tenace e instancabile; opera che per i pericoli che addita e l'opportuno allarme che richiama, è altamente significativa.



Parecchi nostri articoli sono stati altrettanti sassi in piccionaia. Perciò i piccioni hanno smesso di tubare: le lodi a questo e a quello per tentare di essere aquile... locchè è un po' troppo grande miracolo da aspet-

Il Popolo d'Italia
è la bandiera della Rivoluzione delle Camicie Nere.

Tutti i fascisti
hanno il dovere di abbonarsi!



I bocciafi di Piacenza

Sano lo sport delle boccie, al quale l'O. N. Dopolavoro dedica tante previdenze perchè con giuste regole si diffonda sempre più fra le masse operaie. Ed ecco, qui sopra, una fase dell'attesa « finale » d'una gara protrattasi per circa due mesi a cura del Dopolavoro A. Maserati di Piacenza, ed alla quale hanno partecipato numerosissimi concorrenti. Dopo di che, ci stava ben bene un bicchiere di quello spremuto dalle vigne delle vicine colline!

tarsi per la grazia di Domeneddio. Sotto sotto certuni ci fan dire di non avventurarsi a toccar qualcuno o qualche gruppetto che ha la protezione, di Tizio il quale è ben visto da Caio che ha, nel potente Semprio l'uomo tabù. Insomma, pestando la coda alla lucertola suona la campana del convento. Ebbene, noi potremmo mettere per insegna della nostra attività spirituale il verso ciranesco:

Deplaire est mon plaisir. J'aime qu'on me
[haisse.

Ma siccome noi dispiacciamo, in genere, ai ventri d'oro, agli arrivati, agli spigolisti e ai procaccianti della greppia, sia pure modesta come quella sportiva, così ci prendiamo il lusso dei poveri: diciamo tutte le verità che non son buone a dirsi e la maggioranza dei poveri, degli onesti, ci guarda con simpatia.



Il ciclismo e la bicicletta come mezzo di trasporto per scopi turistici è tornato in grande favore presso la gioventù inglese. E

così tutti i giorni di fine settimana, il classico « week-end » britannico formato dal pomeriggio del sabato e dalla intera domenica, le strade di campagna sono percorse da frotte di giovanotti e ragazze che in abito sportivo, col sacco da campo sulle spalle, a cavallo d'una bicicletta dalle ruote grosse, dal manubrio alto e dalla sella spaziosa e ben molleggiata — il tutto per ottenere il massimo confort —, allegramente pedalano diretti verso qualche località campestre che offra un ameno pittoresco paesaggio da



Sul Corriere della sera Arnaldo Fraccaroli traccia questo indovinato profilo della signorina moderna che si atteggiava a sportiva.

« ...Parlava lieta, ridente con una fresca espressione di sicurezza.

— Ha niente di meglio da fare? Mi accompagna fino al tennis, discorreremo. Mi piace tanto camminare discorrendo: non si dà importanza ai discorsi, le parole vanno via con l'aria, e non ci si accorge delle frasi nè dei passi.

— Volentieri. Il tennis fa parte del « molto lavoro »?

Si, del lavoro, e della gioia. Quel correre, saltare, balzare, strisciare, dà allegrezza allo spirito: mi fa sentire me stessa snel-

la e saettante come un arco. Non le piace lo sport?

— Lo adoro.

— Anch'io. Naturalmente mi piace lo sport elegante e che non stanchi. La stanchezza non è più sport, è sfigurazione: scolora la faccia...

— Credevo che la facesse arrossare.

— La fa arrossare sotto, ma scolora il leggero intonaco bianco e rosa che noi vi applichiamo sopra; e allora lo sport non è più bello. Al tennis mi fermo poco. Mezz'ora, tre quarti d'ora: una partitina d'allenamento, quattro chiacchiere. Il tennis è anche una eccellente istituzione per incontrare amiche e amici, si esce insieme, si gira ».

Quante sono le donne che praticano lo sport a questo modo e per questi scopi... Se ne conoscono a centinaia, a migliaia; e in prima fila quelle che le cronache di tennis e di sciismo si dilettono a citare più spesso, con lusso di citazioni e di clichés. Ma non si potrebbe, o colleghi, anche a costo di parere scortesi, prestarsi meno a queste farse? Fraccaroli, lui, l'umorista, ha visto bene, ed ha fustigato meglio.



RECORD DEL MONDO

Il ciclista dilettante Pedretti che recentemente, sulla pista di Como, ha ottenuto una prova di altissimo valore, migliorando di circa 400 metri il record mondiale dell'ora senza allenatori (categorie dilettanti) finora detenuto da Battesini. Nei sessanta minuti egli ha percorso km. 42.432 (foto Porta).

sti scarponi, rivestiti d'un completo di fustagno o di velluto, in testa un cappellaccio all'alpina, frequentano per qualche giorno gli alberghi di Valtouranche o di Cortina, magari spingendosi eroicamente fino al più prossimo rifugio e una volta ritornati al piano sciorinano la loro competenza agli ascoltatori. Anche ne scrivono, con quelle frasi che si ripetono invariabilmente come i dischi del grammofo-

no: « le creste di ghiaccio sottili come lame di coltello », le « crode delle Dolomiti che videro l'eroismo leggendario delle Penne Nere », « la nobiltà dei sentimenti che la montagna ispira », ecc., ecc. Per essi tutti gli itinerari nuovi aperti (da altri) sui fianchi di questo o quel monte sono estremamente difficili; per essi la retorica è il condimento necessario di ogni relazione alpina (che si spedisca segnata in blu a questo o a quel gerarchetto); per essi non esiste che il limitato orizzonte di montagne (visto col binocollo) alle quali si sono prudentemente avvicinati un giorno, guardandosi bene dal toccarle con mano. Benedetti ragazzi, ma si muovano, salgono per davvero, faticino, sudino, altrimenti rimarranno nel ridicolo.

Eh, ci diranno, per scusarsi, la montagna è bella ma scomoda..

Pellagre!



Recentemente il corridore italiano Goffredo Zehender sull'autodromo di Linas-Monthlery, alternandosi alla guida di un'Alfa Romeo 1750 con compressore con

Chinetti e Pesato, ha infilati, come usasi dire, una magnifica collana di record internazionali e due mondiali.

Intanto rispondiamo a molte domande che negli ambienti automobilistici corrono e che in fondo si risolvono in un unico interrogativo, e cioè se — Goffredo Zehende — sia un Italiano autentico.

Ammettiamo che un simile cognome abbia in verità un sapore alquanto esotico, ma ciò non toglie che il buon Goffredo Zehender sia un italiano autentico.

E' nativo di Reggio Calabria dove ancora la sua mamma dimora e la sua parlata arguta e fiorita lo rivela senza possibilità di dubbi un autentico Calabrese.

Suo bisnonno ufficiale francese nell'esercito napoleonico capitò in Calabria con le truppe del grande Imperatore, e visto che ci si stava mica male, ci rimase. Ecco l'origine alquanto ostrogota... del cognome di Goffredo, il quale poi ancor giovane se ne andò in Belgio dove cominciò a correre ed a mettersi in vista.

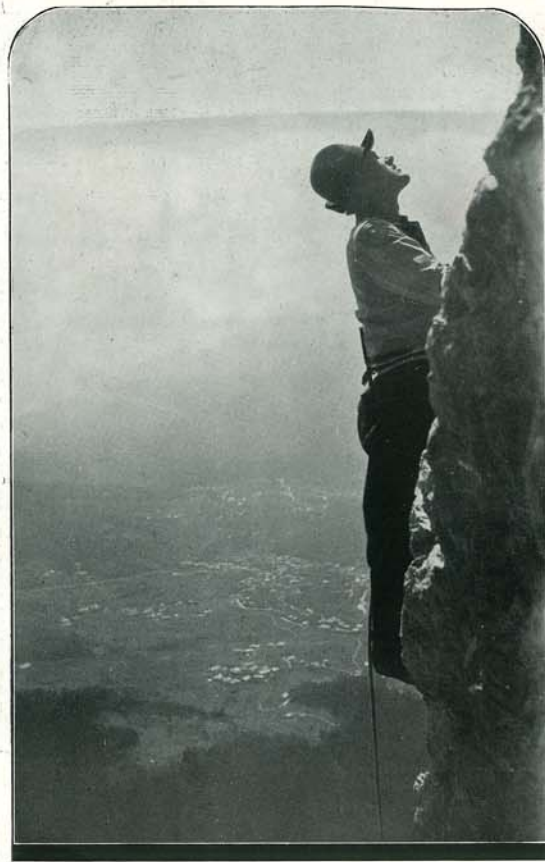
Gli Americani, scrive il *Miroir des Sports*, hanno battuto un nuovo record. La loro stagione di rugby, che dura due mesi, s'era chiusa nel 1925 con un bilancio di 20 morti violente; quest'anno si sono registrate 32 morti e 12 infermità permanenti.



« Ciononostante vale molto di più il nostro rugby e il nostro foot-ball, non è vero signori giudici di Reims, che per una gamba rotta avete inflitto all'autore dell'accidente tre mesi di prigione e dieci mila franchi d'ammenda! Se voi foste stati in America, quante condanne alla pena capitale avreste pronunciato! ».

E avrebbero fatto bene, aggiungiamo noi. Se invece a quei... macabri incontri di rugby negli Stati Uniti avessero presenziato degli sportivi italiani, quante sacrosante legname avrebbero dato via e che buoni risultati avrebbero ottenuto!

Tutti dicono che la nostra è la più bella Rivista del genere; ma per testimoniare efficacemente la propria simpatia il mezzo più persuasivo è l'abbonamento.



La Camicia Nera Furio Bianchet, della Legione Alpina Piave di Belluno, sta guidando una cordata di militi rocciatori sulla parete della Punta Fiammes. Nello sfondo è la conca di Cortina d'Ampezzo.

Camicie Nere sulle roccie

Lo spirito e la pratica del moderno arrampicamento, spirito e pratica i cui vivi, peculiari caratteri di modernità sono stati progressivamente rilevati attraverso lo studio dell'evoluzione alpinistica internazionale via via esposta sullo *Sport Fascista*, hanno prontamente trovato comprensione felice e feconda nella M.V.S.N.

Le giovanissime Camicie Nere bellunesi inquadrate e dirette con elevati intendimenti, sono riuscite a realizzare una successione di imprese brillantissime, passando, nel breve tempo della sola stagione alpini-

stica d'arrampicamento del 1931, da notevoli ascensioni collettive di addestramento a vere e proprie scalate sportive di grande difficoltà. E, ciò che più vale, eseguendo anche queste arrampicate difficilissime con un numero di partecipanti di gran lunga superiore a quello corrispondente alle cordate normali che affrontano difficoltà di tal genere, non solo, ma con ogni partecipante completamente armato. Condizioni queste di lavoro tecnico ed affermazioni di capacità la cui importanza militare balza evidentissima già ad un primo esame dei fatti. Cosicché, tanto per il significato ideale delle iniziative svolte, quanto per lo intrinseco valore dei risultati tecnici ottenuti, l'esempio delle Camicie Nere di Belluno assurge lu-



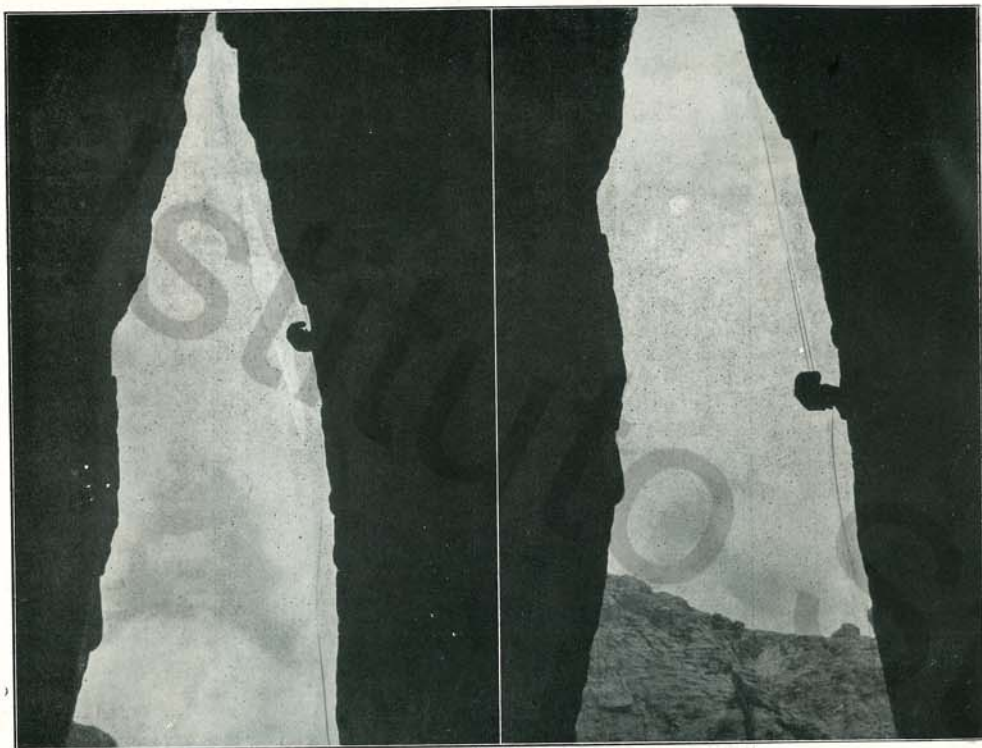
to la direzione del *trainer* Brechenmacher, ex internazionale dell'anteguerra, un film riprodotto tutte le fasi di gioco che richiederebbero l'intervento dell'arbitro. Una sorta di riproduzione in grande stile di quelle famose dimostrazioni dei colpi proibiti che erano di prammatica durante i tornei di lottatori professionisti.

Pare che il film sia riuscito parlante (non diciamo parlato!) così che la Federazione tedesca ha invitato migliaia di allievi-arbitro ad assistere alla sua proiezione, ritenuta più utile di qualsiasi glossa al regolamento di gioco.

Adesso è di moda occuparsi degli sport di montagna. Sono persino sorti dei giornali esclusivamente dedicati ad essi. L'alpinismo in particolare alletta la fantasia di tanti giovani, che, calzati di un paio di robu-

Dodici fascicoli all'anno; mille pagine di « storia sportiva » abbondantemente illustrata da fotografie originali questo è « *Lo Sport Fascista* ».

1931
1932
1933



Chi discende a corda doppia lungo le strapiombanti pareti della « Guglia della 43.a Legione Alpina Piave » è il capomanipolo Luigi Forgiarini.

minosamente all'altezza di scuola. Da ciò, ed ancor più dall'estendersi della comprensione di questa realtà e dall'aver già essa risvegliato feconda corrispondenza d'iniziativa analoghe, possiamo e dobbiamo trarre motivo profondo di compiacimento sportivo e fascista.

Ed è proprio in tale circostanza che va altresì considerato tutto l'altissimo senso e il compito nazionale che la sportività esprime e sostiene.

La specifica tendenza ed esigenza verso le estreme prestazioni dell'energia fisica e psichica individuale; il riconoscimento del valore nella misura, nella nuda potenza di queste prestazioni, prima e al disopra di ciò che può essere ottenuto, anche alpinisticamente moltiplicando i mezzi tecnici strumentali; l'esplicazione di un controllo superiore che spinge e mantiene l'azione ai limiti della più giovanile temerarietà e virile fermezza: sono queste tante caratteristiche differenziali che tutte insieme fanno dell'arrampicamento la più completa ed elevata scuola di arditismo e di disciplina interiore. In essa si riassumono in una sintesi perfetta gli attributi atletici della educazione sportiva,

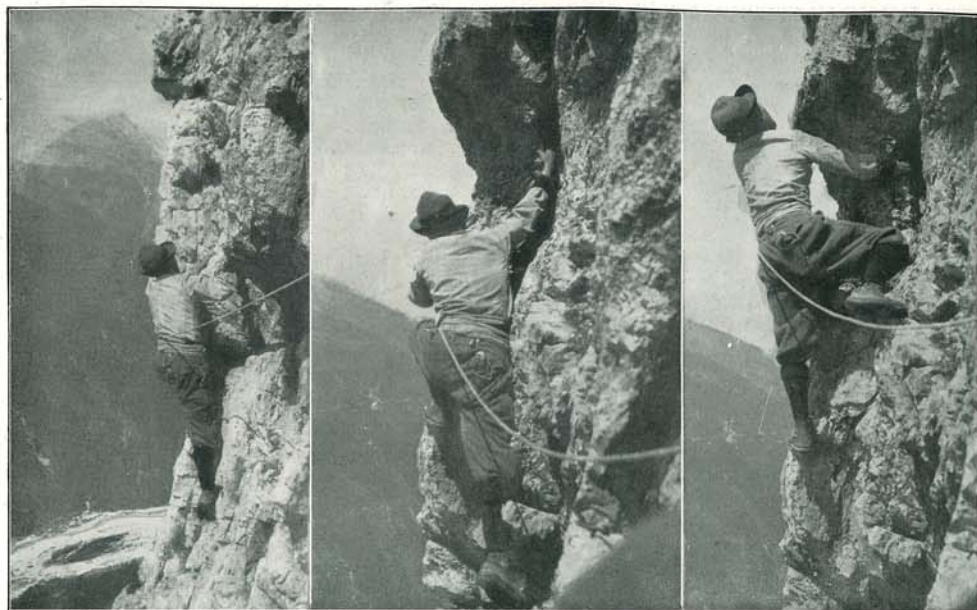
essa purifica questa educazione attraverso contatti roventi col pericolo, e la nobilita nel grande respiro degli eccelsi spazi dove la bellezza della natura maggiormente rifugge eterna ed incontaminata.

E' la scuola che dà la temprà più intima, primigenia, all'individuo ed alla razza. Ed una razza di scalatori è veramente una razza che ha delle virtù per ascendere.

Questo eccellere dell'arrampicamento in quanto espressione di educazione sportiva nazionale, risulta contemporaneamente di immediata essenziale importanza pratica militare se si riguardano i nostri confini. Lo speciale dominio dell'ambiente alpino che l'arrampicatore viene ad acquistare, quasi sovranità individuale su tutto un mondo di rupi, appare subito elemento prezioso, insostituibile, personale di sicurezza militare.

E l'addestramento tecnico che tale dominio permette acquista un valore particolarissimo.

E' ben noto che la grande guerra ha dimostrato molteplici, nel nostro campo come nel campo avversario, la necessità di questo addestramento me-



La Camicia Nera Ernani Faè sulla parete della Punta Fiammes nelle Dolomiti di Cortina d'Ampezzo, colto durante il progressivo superamento d'uno strapiombo come capocordata.

dante il quale sono state svolte operazioni audacissime. Tutta una serie di episodi e di atti eroici ci ricorda con altissima eloquenza le gesta degli scalatori durante il conflitto mondiale. Siano i nostri meravigliosi Alpini, siano le truppe bavaresi — truppe di scalatori per eccellenza —, hanno sempre avuto significato di resistenza inflessibile, ed hanno tanto più dominato quanto più il coraggio ed il valore individuale avevano la possibilità di manifestarsi.

Ora, nelle nostre truppe alpine la pratica della montagna viene sempre più curata e tecnicamente migliorata con criteri sportivi. Per quanto si attiene all'ambito orientale, possiamo già rilevare il successo realizzato dal corso d'arrampicamento tenuto brillantemente quest'anno ad un numeroso gruppo di ufficiali Alpini, dal valente e noto scalatore Capitano M. Tessari. Egli stesso, in un incontro occasionale in montagna con lo scrivente, ha parlato con soddisfazione del magnifico entusiasmo col quale gli ufficiali Alpini hanno accolto e seguito questa felice iniziativa. Sicuramente l'effettuazione di scalate difficili, come quella del Campanile di Val Montanaia, con dozzine di partecipanti, durante detto corso, è stata una affermazione collettiva molto notevole anche nel campo puramente alpinistico.

L'attuale formidabile progresso sportivo, qualitativo dell'arrampicamento italiano ha pure rapidamen-

te portato il vivido suo primo riflesso tra le giovani file della M.V.S.N. del Bellunese.

Le imprese delle Camicie Nere bellunesi hanno in breve, quasi subito, assunto una fisionomia loro propria di singolare potenza sportiva e di arditismo, creando, più ancora che un primato, ripeto, una scuola. Ma ciò è stato possibile precisamente perchè il suddetto progresso alpinistico ha avuto in Belluno un principalissimo centro e perchè nello stesso tempo la Milizia ha avuto là dei capi pronti ed intelligenti nel comprendere e nel coordinare l'ascesa delle giovanissime energie.

Anzitutto Francesco Terribile — presidente della Sezione di Belluno del Club Alpino Italiano — è riuscito gradualmente a costruire un movimento alpinistico con impulso e vitalità sportiva dove prima non c'era che una ristretta attività tradizionalistica, e a dirigerlo con tanta passione e perseveranza di intendimenti da formare una Sezione cui l'appartenerci vuol dire ormai, prima d'ogni altra cosa, che si frequenta la montagna e che ci si va bene, spesso con audacia, con fervore e conoscenza sempre. Si sa quali valenti campioni sono emersi da questo movimento: Francesco Zanetti, Aldo Parizzi, Attilio Zancristoforo, Guido De Diana, e come nel 1931 si sono uniti gli agordini Giovanni Andrich e Attilio Tissi — lo scalatore dalla innata formidabile temprà che ha ora guidato tutta la schiera alla conquista delle massi-

LA GUGLIA DELLA 43.^a LEGIONE ALPINA PIAVE

nel prodigioso regno dolomitico della Civetta, con la via della conquista apertavi dalle Camicie Nere del Reparto Roccianti della 43.^a Legione. L'altezza della guglia è di un centinaio di metri, e la sua base rimane notevolmente più in basso della fotografia.

me vittorie, alla realizzazione di nuove imprese che stanno tra gli estremi risultati dell'arrampicamento moderno.

In tale ambiente di armonia, di elevatissimo esempio, sono sorti i nuovi, i giovanissimi, formandosi tecnicamente e moralmente in maniera così pronta che i tradizionalisti antisportivi dell'alpinismo, i quali mai hanno potuto comprendere l'altezza di detto esempio, non riescono a rendersene conto e si sforzano perciò soltanto a disconoscere il superamento del passato e dei propri vecchi criteri valutativi.

Nella estate del 1930, allorché Francesco Zanetti, Attilio Zancristoforo e Guido De Diana si sono recati ad affrontare la parete Nord del Pelmo, la paurosa muraglia che pochissime cordate tedesche avevano vinto e della cui fama e difficoltà ho avuto occasione di parlare in altro scritto, hanno incontrato il diciannovenne camerata bellunese Ernani Faè il quale assieme al compagno Bruno Zancristoforo, fratello minore del precedente, si avviava esso pure per suo conto all'attacco della medesima scalata.

Ardore di giovinezza che aspira alle cose più grandi, che nell'esempio dei campioni vede la propria via per andare ancor più oltre!

Ed ecco i campioni e i giovanissimi riuscire assieme nell'impresa, nonostante le più avverse condizioni di tempo concludendosi con tale vittoria tutta la migliore attività dei Bellunesi fino al 1930.

Nel 1931 la Camicia Nera Ernani Faè esclusivamente per la sua propria iniziativa ed il suo valore supera già l'altezza di detta impresa con altra migliore, e conduce i camerati bellunesi attraverso la serie di successi dapprima accennata.

Il Console Mario Morgantini, comandante della 43.^a Legione « Alpina Piave », comprendente tutta la Provincia di Belluno, genialmente istituisce al principio del 1931 il Reparto Roccianti, dimostrando così, oltre a quella competenza direttiva che già possedeva in quanto ex Tenente Colonnello del 7.^o Reggimento Alpini, anche quella comprensione viva ed attuale dello spirito alpinistico moderno e delle forze rinnovatrici e creatrici dell'ambiente in genere, che contraddistingue la vera natura del Capo.

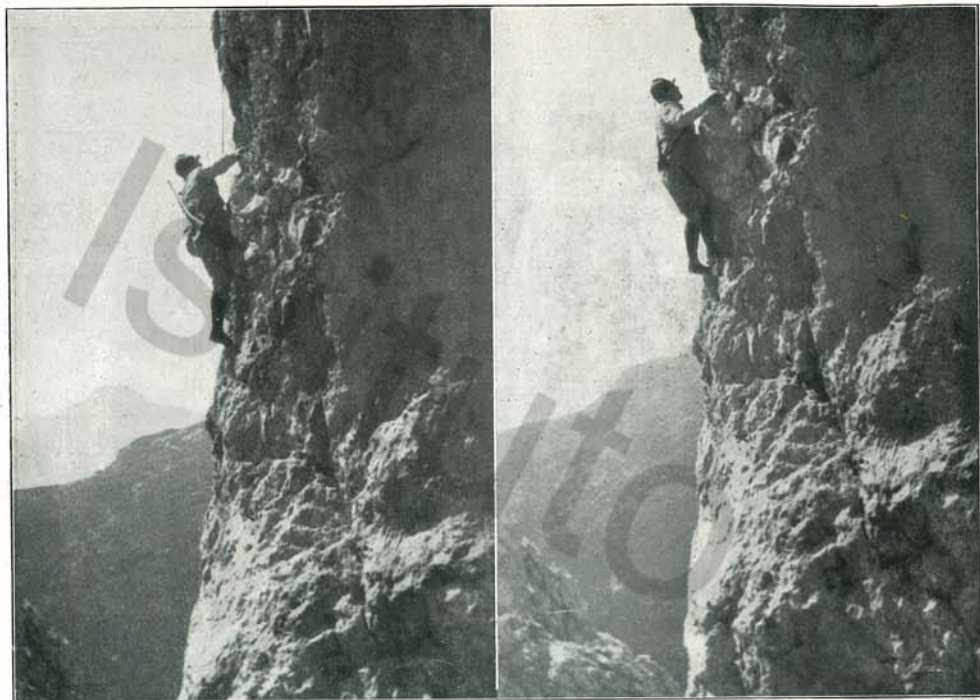
La prima disciplinata manifestazione del Reparto è già un successo.

Dodici Camicie Nere completamente armate, con munizioni, giberne, pugnali e moschetti, traversano in un paio di ore la Croda da Lago, la cima ardita e classica che fa degnamente parte delle più belle Dolomiti Ampezzane, salendovi per via ordinaria e scendendo per la via Sinigaglia lungo la cresta settentrionale. Traversata che è una espressione tipica di impresa di « media difficoltà » secondo i più moderni criteri internazionali di classificazione, e che viene effettuata in un tempo inferiore a quello impiegato dalle cordate normali.

L'impresa successiva segna il netto passaggio alla immediatamente superiore classe di difficoltà, quella cioè delle scalate cui corrisponde internazionalmente l'attributo specifico di « difficili ». Viene ese-



La Camicia Nera alza il moschetto sulla vergine cima della « Guglia della 43.^a Legione Alpina Piave » consacrandone il battesimo.



Il capomanipolo Luigi Forgiarini durante la «straordinariamente difficile» scalata della Guglia della 43.a Legione, da lui superata con le armi.

gnita una delle più celebri salite di roccia dell'alpinismo antico, quella della Piccola Cima di Lavaredo, e nelle medesime condizioni dell'impresa precedente. Dodici partecipanti completamente armati, ripartiti in quattro cordate aventi rispettivamente a capo: Ernani Faè, Furio Bianchet, Bruno Zancristoforo ed il Capo Manipolo Gino Calbo che unitamente al Capo Manipolo Luigi Forgiarini anima il Reparto Rocciatori.

Segue a questa un'altra arrampicata di gran fama: la «via della parete» sulla punta Fiammes, nelle Dolomiti di Cortina d'Ampezzo, che se non esprime ancora la categoria di difficoltà superiore a quella rappresentata dalla Piccola Cima di Lavaredo, se ne distacca già sensibilmente. Nove Camicie Nere sempre completamente armate, tra cui il Capo Manipolo Luigi Forgiarini, partecipano a questa scalata. Ernani Faè, Furio Bianchet e Bruno Zancristoforo guidano le tre cordate ciascuna di tre componenti. L'ardita muraglia di ben trecento metri di altezza è superata in meno di tre ore, in un tempo cioè che, nonostante le ragioni di ritardo dovute al numero ed all'ingombro delle armi, resta ancora inferiore all'ordinario.

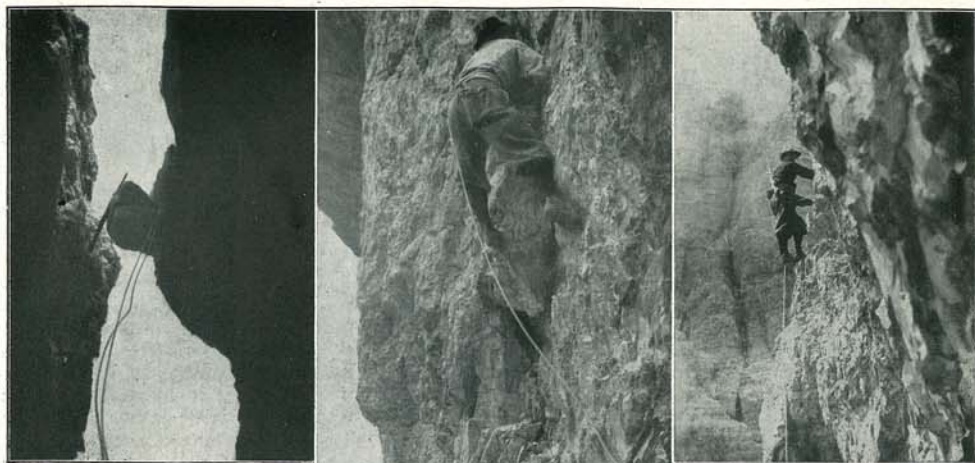
Dopo questi brillanti risultati comprovanti l'emi-

nente valore alpinistico raggiunto dal Reparto Rocciatori, le stesse Camicie Nere passano all'esecuzione di moderne arrampicate sportive, ossia alle categorie del «molto difficile» e dello «straordinariamente difficile» quali esse sono state ormai perfettamente determinate in campo internazionale.

Varie e mirabili imprese effettuate con e senza armi e quasi sempre da cordate numerose. Individualmente poi l'opera del Faè risalta e culmina nel compimento di una scalata appartenente alla classe estrema delle difficoltà: l'«estremamente difficile», dove ha per compagno Furio Bianchet.

Dapprima Ernani Faè con Bruno Zancristoforo e Vincenzo Nordio affronta la diretta scalata per roccia della Guglia De Amicis, l'itinerario aperto dall'audacia di Dülfer dopo che Tita Piaz aveva già reso celebre questo pinnacolo del Gruppo del Cristallo raggiungendo il vertice con un lancio di corda. Anche qui le Camicie Nere vincono!

Successivamente, il Capo Manipolo Luigi Forgiarini, Furio Bianchet, Bruno Zancristoforo, con Ernani Faè sempre capocordata, scalano la superba parete sud della Marmolada nell'ottimo tempo di sei ore. Ed è ancora la medesima cordata, ad eccezione del Zancristoforo cui si sostituisce il fratello maggio-



Discesa fra la torre Winkler e la Torre Stabeler.

re, che compie la traversata della Torre del Diavolo nei Cadini di Misurina, salendo per la «straordinariamente difficile» via Dülfer.

Sulle famose Torri del Vaiolet le cordate delle Camicie Nere colgono un'altra vittoria significativa traversando le Torri Stabeler e Winkler in tre ore, e prendendo parte all'arrampicata in nove coi due Capi Manipolo già ricordati e tutti con l'armamento completo. Solo i capicordata non portano il moschetto con sé, ma lasciandolo portare ai compagni, fra cui gli stessi Capi Manipolo.

In un'altra ascensione le Camicie Nere dell'ormai efficientissimo Reparto Rocciatori trovano occasione di dimostrare come di fronte all'effettivo valore tecnico dei moderni arrampicamenti sportivi le valutazioni dei tradizionalisti perdono ogni consistenza. Lo spigolo Sud-Est del Monte Baffelan, nelle Prealpi Vicentine, che dai suoi primi salitori venne classificato come «straordinariamente difficile» e come tale assunto proprio ad esempio nella «scala Berti» delle difficoltà, viene invece constatato essere una scalata di tutt'altra categoria, ben due classi al di sotto, cioè soltanto «difficile» e quindi sportivamente di importanza pressochè trascurabile. Tanto che lo stesso Console Comandante la 43.a Legione «Alpina Piave» trasmette al Comando Generale della M.V.S.N.:

«L'ascensione, malgrado la sua fama, in quei luoghi, di essere tra le più difficili, è stata fatta dalla intera squadra, come sempre completamente armata, in tre ore. Si deve notare che l'ascensione è compiuta dai locali alpinisti in non meno di cinque ore, ma le nostre Camicie Nere sono abituate a ben più dif-

La Camicia Nera Faè in testa alle cordate sulla Punta Fiammes.

Scalata alla Piccola Cima di Lavaredo.

ficili imprese e le difficoltà incontrate sullo Spigolo del Baffelan sono state ostacoli lievissimi».

Effettuare la scalata in nove armati, uno dei quali non

aveva mai partecipato ad altre arrampicate, ed impiegare ancora metà tempo, all'incirca, significa ben far parlare la potenza dimostrativa ed incontrastabile dei fatti tangibili e far toccare con ambedue le mani l'infondatezza di concezioni e di metodi dei tradizionalisti.

L'attività dell'audace e giovanissimo capocordata delle Camicie Nere bellunesi Ernani Faè che tante altre belle arrampicate ha compiuto durante la breve e non molto favorevole stagione alpinistica del 1931 nelle Dolomiti, perviene alla sua massima altezza, come pocanzi rilevato, con una impresa «estremamente difficile» effettuando il terzo percorso della «direttissima» dello spigolo della Busazza, la via Videsott-Rittler-Rudatis che risale dalla Val dei Cantoni l'immane appiccio della magnifica Cima del Gruppo della Civetta. La Camicia Nera Furio Bianchet, il compagno del Faè in detta grandiosa scalata, è parimenti giovanissimo, cosicchè la cordata di queste due valorose Camicie Nere è la più giovane cordata italiana riuscita a compiere arrampicate «estremamente difficili».

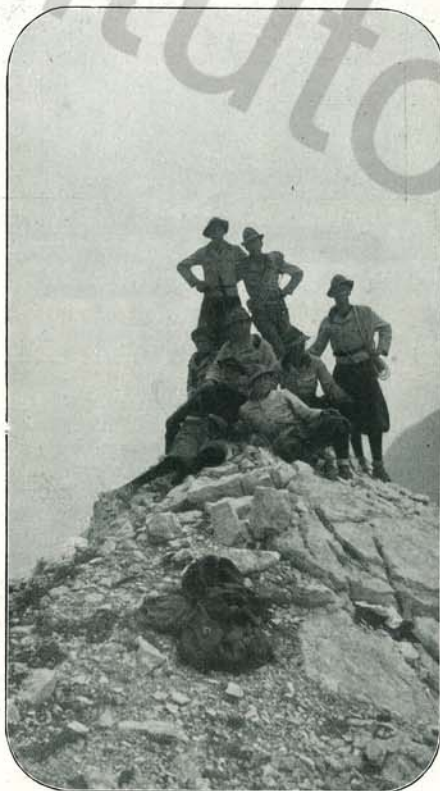
Dove però l'ardimento del Reparto Rocciatori della 43.a Legione «Alpina Piave» si traduce in una superba vittoria che diventa e resta simbolo ideale di potenza è nella nuova conquista effettuata nel settembre del 1931, pure nel prodigioso regno dolomitico della Civetta.

Dal nodo centrale della Civetta si dirama verso

Sud-Ovest una complessa cresta che nella sua parte terminale si rompe in frastagliatissime forme, staccando a occidente alte slanciate sorprendenti lame di roccia. Tra queste, quella che più spicca fantasticamente arditamente e sottile alla vista di chi percorre il sentiero che dal Rifugio Vazzoler conduce al Coldai, porta ora il nome di « Guglia della 43.a Legione « Alpina Piave ». Battesimo che è l'espressione di quel diritto mondiale dei forti e dei primi, affermato dall'equatore alle calotte artiche, che sorte dall'azione anziché star rinchiuso nelle carte, per cui scopritori e conquistatori di forme e di luoghi innominati hanno sempre consacrato il proprio pensiero, i propri ideali con dei nomi che si fissano alle cose tanto quanto la conquista o la scoperta sono state ardue ed importanti.

L'aerea incontaminata cuspide della vergine guglia dolomitica vien toccata dopo una dura ascesa che si mantiene costantemente ardua e vertiginosa lungo tutto il percorso. E nella bellezza e nella intensità di questa lotta sta appunto la dignità del battesimo compiuto.

La cordata vittoriosa è composta dal Capo Manipolo Luigi Forgiarini e dalla Camicia Nera Bruno Zancristoforo, con Ernani Faè alla testa, ed il sotto-



Le cordate del Reparto Roccia della 43.a Legione Alpina Piave, in vetta alla Punta Fiammes dopo averne salito la parete.

scritto, partecipante all'impresa per la volontà di conoscere esattamente l'elevato grado di addestramento tecnico posseduto da questi scalatori.

In senso tecnico l'arrampicata va definita come « straordinariamente difficile », e supera di molto la scalata per roccia della Guglia De Amicis, non solo, ma lascia forse dietro di sé anche quella della Torre del Diavolo per la diretta via Dülfer.

Si deve aggiungere infine, dopo questa enumerazione di ardimenti, che mai un infortunio è durante essi avvenuto.

Il rapido e complessivo sguardo dato alle imprese delle Camicie Nere del Reparto Roccia istituito con felicissima intuizione dal Comandante della 43.a Legione « Alpina Piave », ci dimostra tutto un fervido temprarsi, insorgere ed affermarsi di nuove energie, in una atmosfera di giovinezza nella quale dei capi anziani come il quarantenne Capo Manipolo Luigi Forgiarini sono compagni d'azione e di audacie ai gregari giovanissimi, in un accordo di forze costruttive promettentissimo, e il tutto è diventato possibile perché qui nelle direttive non è mancata la viva comprensione del presente.

DOMENICO RUDATIS



La cresta Segantini (Grigna Meridionale) vista dal Piano dei Resinelli

COMMIATO

La sera prima erano partiti dalla grande città che una spessa coltre di nebbia ammantava tutta, e quasi levava il fiato. Unitisi a Lecco con gli amici, avevano poi marciato sul sentiero che porta ai piedi della montagna; e ogni passo nel buio che faceva incespicare nelle pietre, li innalzava dalla pianura in cui le luci si facevano sempre più diafane e smorte per quei vapori che non si decidono ad abbandonare le valli. Su, trovarono una volta così stellata da rimanere incantati a guardarla. Faceva freddo, e sotto le scarpe si sentiva il crac crac del ghiaccio. Dentro la casetta li aspettava una minestra e i giacigli per passare la notte, e vi entrarono dopo aver alzato lo sguardo alla cima sulla quale sarebbero saliti l'indomani. Oh, non si trattava di una grande ascensione; qui si parla della Grigna, piccola seppur non tanto addomesticata, che è bene tenersi amica con l'andarle sovente a far visita. Era nera nera contro il cielo turchino, ma la luna le buttava addosso una specie di pulviscolo d'argento che le dava dei luccichii. Il festone di roccie appuntite che si chiama cresta Segantini rompeva la regolarità di quella forma a piramide e pareva un rigido velo che le scendesse dal capo.

Alla fine di questo strascico, dove le roccie piombano su un « colletto » erboso, essi si portarono il mattino do-

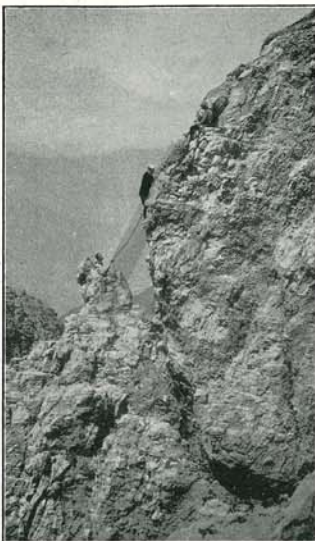
po, che il sole era già alto e confortava le membra. Il piano dei Resinelli l'avevano trovato deserto e silenzioso; non più come alle domeniche d'estate e fino ad ottobre avanzato le comitive di giovani e di ragazzi che si avviavano nei sentieri in piacevoli escursioni, popolando la Grigna di voci e richiami gioiosi. Il freddo era venuto, avanguardia dell'inverno, a tener lontani dai monti quei tiepidi amanti. Quelli ricchi, che hanno l'automobile, già frequentavano lo Stelvio per provare le prime sciolate della stagione; ma questi non erano ancora convinti di dover abbandonare le fide roccie sulle quali da tanti mesi ogni domenica venivano a rampicare. Come erano stati i primi, a marzo, a toccarle con le dita increspate dal freddo, lasciando gli scarponi nelle vallette ancora colme di neve, ripulendo gli appigli dal gelo a colpi di martello, volevano rivedersi gli ultimi ad accomiarsi da esse. Staranno così sole, per tutto l'autunno e l'inverno... Le prime piogge le laveranno, pareti, fessure, anfratti, canalini, cengie, terrazze, creste, vette, prima che venga a ricoprirle la coltre bianca che dicembre non tarderà a portare. Gli pareva un tradimento se non fossero venuti un'ultima volta finché si poteva, a fare un'arrampicata come un saluto.

Ma che fredda la roccia sulla quale posavano le mani. Si erano appena legati in cordata e la donna procedeva in testa a tutti, che cominciarono a soffiarsi sulle dita per scaldarle. Il contatto con la pietra subito le intrizziva, e facevano male.

Per fortuna che quella non era una difficile scalata; è vero che procedevano a tratti lungo esili cornici, per aerei ballatoi sotto i quali si apriva il vuoto; un momento, per superare il camino del torrione Finestra, uno si mise a soffiare: — Non ce la faccio! Tira la corda! — ma si trattava che gli scarponi messi nello zaino gli premevano maledettamente in fianco. Fin che riuscì a levarsi dalla stretta in cui s'era cacciato, si sporse in fuori afferrando un appiglio, e si tirò su al terrazzino dove riprese fiato.

Erano già alti. Da una parte e dall'altra la montagna scendeva a picco, coi fianchi nudi, sui quali si divertivano a far precipitare dei massi, che risvegliavano rotolando gli echi della voragine. D'estate il giuoco è pericoloso, perché quelle pillole possono far del male a chi passa di sotto, o sul sentiero Cecilia o dalla Val Scarettona, ma in novembre nessuno va più da quelle parti. La Grigna era silenziosa, e non contava che quei pochi abitatori, quel giorno, gli ultimi davvero della stagione. Salivano lenti, indugiando, quasi volessero prolungare il piacere di andare sulla roccia che adesso, battuta dal sole, appariva gialla, ardente come nel pieno dell'estate quando sprizzava raggi che colpivano in fronte ai pari di bottoni di fuoco. Guardavano in basso, dove le guglie tante volte salite parevano schiacciarsi sotto il peso, piegando sui ghiaioni bianchi e deserti. Là è l'Angelina, quello vicino è l'Ago Teresita, su cui spicca un'asta alla quale sventola qualcosa di bianco. Visto così dall'alto il Fungo dà l'impressione del muso d'un cavallo che s'impenni. Laggiù su un ripido pendio erboso s'eleva un obelisco snello e sottile, come una fanciulla cresciuta troppo in fretta e ha nome Punta Giulia. Quello a forma di regolare cilindro è il torrione Costanza, sul quale la settimana avanti avevano issato un emblema del fascio, tutto di metallo, alto più di tre metri che lo vedano quanti passeranno dal « Colonghè » e per tutta la Grigna.

S'erano fermati di comune accordo, chi a cavallo d'un masso, chi seduto con le gambe penzoloni nel vuoto. La donna mangiava con compunzione delle prugne secche, e come lo spazio era ristretto per tutti ed essa si era arrampicata più in alto, su una specie di balcone, si divertiva da lassù a bersagliare coi noccioli i suoi com-



Attacco della cresta Segantini

pagni, che minacciavano di dare uno strattone alla corda e tirarla giù.

— E io mi slego, e vado avanti da sola — essa rispondeva ridendo.

Quel sole di novembre gli metteva addosso un torpore. Giravano attorno lo sguardo, con pacata lentezza come per stamparsi nella mente quello che vedevano e che per tanti mesi non avrebbero rivisto. In fondo al cerchio dell'orizzonte le Rétiche scintillavano già colme di neve, con dei contorni così netti che parevano a pochi chilometri solamente; quella è la grotta del Disgrazia, poi i Pizzi del Ferro, la piramide è il Badile, col Badiletto di fianco, e altre punte e altri picchi che si rincorrevano, assieme formando una barriera che si prolungava fin dove lo sguardo si perdeva nella distanità dell'atmosfera. Guardavano dall'altro versante, e oltre lo spacco della montagna appariva una fetta di lago laggiù che appariva lucido e immobile come una lastra di metallo.

Certo, ognuno godeva quell'ora, andando sulla cresta di roccia incontro alla vetta non più lontana. Adesso il sole e il movimento li avevano scaldati, e non sentivano più il gelo di quelle pietre e del vento che si era alzato. Certo, ognuno pensava alla dolcezza di quel commiato. Avevano passate tante feste lassù, tenuti legati dalla realtà che è più bella di ogni sogno. Quattro ore Cassin e la donna

erano rimasti su una parete vergine, avanzando bracciata dopo bracciata, per superare neanche cento metri d'altezza. Tutto nervi e forza nella sua apparente gracilità, il « Boga » ripensava alle vie nuove, tutte difficilissime, aperte dal suo coraggio e dalla sua abilità sui fianchi della « Giulia », del « Costanza », della « Mongolfiera ».

— Sul Sigaro per la « mia » via dovevano portarlo il Re del Belgio! — mormora con una punta d'orgoglio il Cassin, che ripensa alla sua vittoria su quello spigolo così liscio e ostile. E' davvero come le Dolomiti, signora?

— Sicuro, e se voi veniste lassù faremmo certamente delle scalate di classe. Se vedeste che belle!

Ma essi sono operai, e non ricchi, e forse non potranno mai recarsi a quelle montagne che sembrano create apposta per procurare tutte le gioie ai fortunati che le intendono. Quando si hanno i soldi è quasi facile diventare grande alpinista, e conoscere le ascensioni più classiche, dalle guglie di Chamoni ai fianchi del Cervino, agli appicchi delle Dolomiti sparsi dal Brenta alla Carnia. Essi vogliono sapere:

— E com'è la Piccolissima di Lavarado che diceva? Tanto difficile quella via Preuss?

— Come la parete Ape del Terecisa. Ci passerete senza difficoltà.

— E il famoso Campanil Basso di Brenta?

— Ve l'ho già detto. Come il Sigaro, solo ch'è alto quattro volte tanto. Non si arriva mai in vetta, pare di salire in cielo.

Proseguirono scendendo cauti da una pareteina; fecero un salto per raggiungere un altro di quei torrioni che tutti assieme, uno in fila all'altro, formano la rigida merlettatura della cresta, lo contornarono sul fianco esposto a mezzanotte, dove il vento fischiava ingolfandosi in quegli anfratti e gole e spaccature che non finivano più. Doveva essere mezzogiorno passato. Dalla vetta, ormai vicina, una voce li chiamò. Adesso erano sulla « lingua », che è una specie di lama di pietra da afferrare con le mani e piano piano, poggiando le pedule per tosta su una esile cornice, passare dall'altra parte.

Salvo quello che soffiava, gli altri andavano su di corsa, quasi. Erano abituati a ben altro, campioni di una ginnastica eroica della quale nessun giornale sportivo si occupa. Ah, dimenticavo gli obblighi che si hanno pel Campionato di foot-ball! Questi umili,



L'emblema del Fascio issato sulla Torre Costanza.

sconosciuti ai più, che fanno dello sport per proprio amore e non per la paga da tirare a fine mese, passano tra l'indifferenza della gente. L'arrampicamento italiano ha prodotto dei campioni che sulle Dolomiti hanno ottenuto dei risultati sbalorditivi. Ma il giornalista che ne ha scritto con atto d'amore per rompere l'ingiusto silenzio sulle prodezze di quegli Italiani di fe-gato, s'è visto additato come un nemico dell'alpinismo. Cose che capitano ai vivi! Ma è ben meglio essere fra questi vivi piuttosto che fra le larve popolanti le necropoli del tradizionalismo. Andiamo in vetta!

Dopo che vi mangiarono un boccone, e stettero un'ora, pigramente come lucertole, a godersi quel sole, presero la via del ritorno per un sentiero facile ed erboso. Attraversarono il bosco, che tutta la sua ricchezza l'aveva per terra. Il cane del Rifugio Porta gli abbaìò dietro. Poi continuarono a scendere, voltandosi a tratti a guardare la montagna che si faceva sempre più pallida nel cielo che perdeva sempre più della sua chiarezza. Scendendo a valle per prendere l'autocorriera, li salutò quell'ultimo sole d'autunno che dà alle ultime foglie una trasparenza effimera di sangue. Quando si voltarono, il caro profumo della Grignetta non si vedeva più.

X. Y.

Bruno Frattini: esempio di vita

“Fascista, soldato e combattente, Bruno Frattini è stato e rimane nella nostra impressione di sportivi e di amici, l'ardimentoso lottatore, ed il poeta della boxe... Anima di italiano, temperamento esuberante, figlio del popolo, ragazzone gioviale, Bruno ebbe la febbre del rischio, adorò l'avventura, sfidò l'imprevisto...”

Queste parole di Emilio Colombo leggiamo nella prefazione alle memorie di Bruno Frattini (« Io », Gazzetta dello Sport, editr., Milano, 1931, L. 10). « Ebbe la febbre del rischio... Nulla di più vero. La vita di Frattini — la vita sportiva, s'intende — fu odio smisurato contro la mediocrità, l'imbecillità, la vigliaccheria, l'amore dello stato quo e del quieto vivere, delle transazioni e degli accomodamenti. Frattini ha proclamato la necessità del coraggio, del rischio, della ribellione, della battaglia e del rinnovamento. Da quando è scappato da quelle case di perdizione che sono le scuole, ebbe sempre il vizio di star dalla parte dei matti contro i savi; dalla parte di quelli che mettono il campo a rumore contro chi vuole il pericoloso ordine e la mortale calma; dalla parte di quelli che fanno ai cazzotti contro chi sta alla finestra a vedere.

« Durante la mia attività sportiva, sul ring e fuori del ring, — egli scrive — ho sempre seguito ciecamente le manifestazioni del mio istinto naturale. Se ho da dare un consiglio ai giovani, è questo: portino sul ring l'espressione più pura del proprio temperamento e cerchino nella semplicità e nella fede il più valido coefficiente del successo ».

Ognun vede come questo modo di pensare sia in perfetta antitesi con la filosofia di quelli che trovano che dappertutto c'è del buono e del cattivo, che ciascuno ha un po' torto e un po' ragione, che non bisogna slanciarsi troppo né correre le avventure, ma seguire pazientemente le orme dei padri, contentandosi di rassettare ogni tanto le vecchie strade, ma non azzardarsi ad aprirne di nuove attraverso i deserti e le boscaglie. I giovani — insegna il Frattini — devono essere soli e fieri; anche ingiusti, se occorre. Soli per ritrovarsi, per farsi, per temperarsi, per guadagnarsi da sé il proprio pane e la propria vittoria. Chi aspetta tutto dagli altri — esempi, spinte, consulti — e vuol essere ninnato dagli incoraggiamenti e dalle lodi e vuol trovare il nido bell'e fatto per non aver la fatica di metterlo insieme da sé coi bruscoli del bosco e appena ha fatto il primo ovicino s'immagina che tutti gli uccelli dell'alpe glielo devono covare e tutti i galli della vallata devono annunziarlo all'universo, non arriverà mai a farsi gli ossi e ad esser lui, soltanto lui, non confondibile con gli altri.

« Rimpiango spesso volte i miei vent'anni pieni d'ardore e di fede; non rimpiango mai ciò che ho fatto dopo i vent'anni, anche se spesso volte l'ardimento e l'impulso mi hanno fatto trascurare completamente le riflessioni e il saggio accorgimento. Se potessi ritornare in possesso dei miei vent'anni certo che l'esperienza fatta non mi servirebbe a nulla perché ritornerei fatalmente a fare ciò che ho fatto ». Che importa se Lewis è più forte e più abile, se Devos è più accorto, se Bosisio è più giovane?... L'essenziale è di combattere... Il buon lottatore non si impaura mai... Sfidare lietamente il pericolo è funzione spontanea della sua esuberante vitalità...



Bruno Frattini non perdette mai la spontanea virtù dell'abbandono. Nelle ore tragiche, erano esplosioni violente; nelle ore buone, una vivace espansività di eloquio e di simpatici tratti birichineschi, come l' allegro zuffolo, la schioccante fregatina di mano, i salti festosi...

Eccolo dopo la vittoria su Roland Todd... « Vi sono realmente cose che superano il limite delle comuni parole, che non si possono esprimere, che nessuno può dire, nè immaginare... Quando l'arbitro alzò il mio braccio per proclamarmi vincitore e campione d'Europa, i miei nervi hanno subito uno scatto tremendo e ho dovuto saltare, saltare come un bambino... Ricordo anche di aver sentito all'improvviso un nodo alla gola, quasi che la gioia fosse insopportabile, e, dolorante, cercasse uno sfogo nel piano... ».

Caro e buono e valoroso Frattini! Anche in queste sue memorie — come in tutta la sua vita sportiva — è sincero ed è grande. Egli sente profondamente e umanamente quel che esprime. E non ha mai, nemmeno per un momento, gli atti e i verbi d'un sacerdote magno. E' chiaro, maschio, franco, affettuoso, leale...

Queste sue pagine, potranno esser lette con profitto, non solo dagli sportivi, ma da tutti i nostri giovani. Gli uomini che come il Frattini non hanno avuto paura di sacrificarsi quando è suonata l'ora generosa, devono essere ricordati come gli artefici benedetti di un avvenire umano meno indegno dell'uomo.

PIRRO ROST



S. A. R. il Principe di Piemonte visita la sede della « Canottieri Milano ». Alla sua destra è il cav. Annoni, presidente della Società, e alla sua sinistra l'Ammiraglio di Sambuy, presidente della Federazione Italiana Canottaggio (foto Argo).

Una Società Reale:

la CANOTTIERI MILANO

Fra le società sportive nazionali più fiorenti e benemerite, che allo sport italiano hanno dato e continuano a dare energie fresche e sane, elementi nuovi e attivi, va annoverata la Reale Società Canottieri Milano. Società che non esplica esclusivamente la sua opera fattiva di propaganda nella sola branca remiera, ma che l'ha ampliata con successo ad altre specialità sportive, bisognose di aiuti e di proseliti: al nuoto e al tennis.

La « Canottieri Milano » vanta una tradizione di vittorie brillantissime, sia in Italia che all'estero, tanto da poter essere catalogata nella ristretta cer-

chia delle « società classiche » dello sport italiano.

Al proposito, basterà dare una occhiata alla storia del sodalizio milanese, che ha avuto un progressivo allargamento di attività col progressivo passar degli anni.

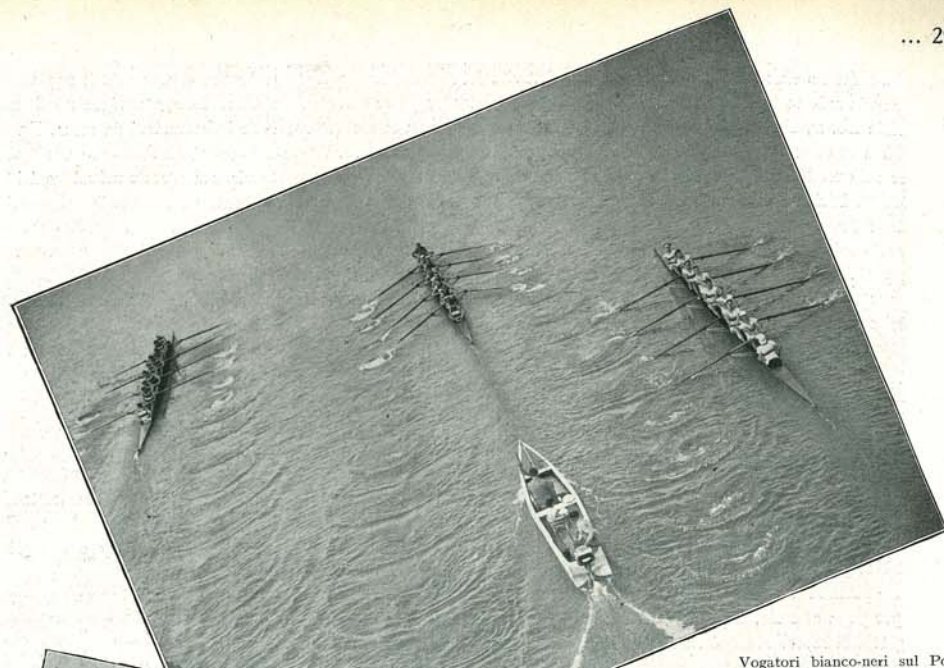
Fu fondata nel 1890, la « Canottieri Milano », da un gruppetto di appassionati, già uomini fatti, ma giovani di spirito: ing. Rebuschini, che fu il primo Presidente, Leva Giacomo, Bonetti, che attualmente è l'allenatore della Canottieri Padova, e l'ing. Adolfo Valabrega. Da principio ebbe sede in un baraccone di legno sulla Darsena di Porta Ticinese, e solo dieci anni più tardi, nel 1900, trasportò le sue tende

sulla riva opposta della Darsena, in uno chalet di legno più decoroso.

La società, dopo due anni di vita, aveva già cento soci! I successi sportivi negli agonali del remo non tardarono a farsi... vivi.

Nel 1891, a Lodi, la « Milano » partecipò a tre gare: tre vittorie. Nell'anno seguente si affermò in modo netto a Genova. Ad Orta vinse il Campionato Italiano e poco dopo, dominando tutti i concorrenti stranieri nella gara del Campionato europeo a quattro, non riuscì vittoriosa per la rottura di una scalmiera. Prima fra tutte partecipò a gare nautiche all'estero, iniziando a Lucerna il suo debutto in campo internazionale: in quattro gare, quattro primi premi.

L'aureola gloriosa della « Milano » si coprì di nuovi allori, fino a culminare nell'ambito titolo di Campione europeo in « skiff », primo in Italia, per merito del compianto Luigi Gerli, seguito da Sacchini, Dones e Annoni, Campioni europei pure in « skiff » e « double ».



Vogatori bianco-neri sul Po: ecco un outrigger della « Milano » in testa durante una gara svoltasi nel giugno scorso a Torino. Sotto: il canottone a dodici vogatori per gite fluviali.



Il trofeo di vittorie dei canottieri bianco-neri è veramente imponente: 420 primi premi, fra cui 4 Campionati europei, oltre 33 Campionati italiani, due primi nelle eliminatorie e un secondo nella finale delle Olimpiadi di Anversa!

Nel 1924 si costituì la sezione nuoto, la quale conseguì, in soli sette anni, 270 primi premi, 150 secondi, ben 45 Campionati italiani, conquistando 8 record nazionali. Il bilancio, come si vede, è

magnifico e dispensa da qualsiasi commento.

Ma prima di raggiungere tali risultati, quanti sacrifici dovettero sostenere gli appassionati dirigenti! Nel 1919, sfrattati dallo « chalet » sulla Darsena dall'Amministrazione socialista, i soci della

« Canottieri Milano » dovettero ricostruirsi una nuova sede. Lo sfratto fu un colpo per le finanze della Canottieri, ma i suoi vecchi soci si serrarono più compatti all'opera di rinnovamento.

Dopo che il cav. Piero Colombo lasciava per motivi di salute il posto di Presidente e successore dell'ing. Rebuschini, dopo un ventennio di amorosa assistenza, giungeva alla « Milano » l'uomo che doveva darle quell'impulso generoso per la sua rinascita.

Il comm. Silvio Richetti, successo alla Presidenza, animato da uno spirito giovanile, innamorato di questa vecchia e gloriosa « Milano », diede opera e mezzi con una prodigalità unica.

La buona stella brillava nuovamente sulla vecchia bandiera crociata.

Così dal vecchio e piccolo « chalet »

ecco la « Milano » assestata in un'ampia e comoda sede costruita su progetto di Ermínio Dones, che venne condotta pressoché a termine quest'anno grazie al volere del cav. Piero Annoni, successo al comm. Richetti, nominato Presidente Onorario, nel 1928.

Un vasto salone per festeggiamenti, locali per la Direzione e Segreteria, garage per le imbarcazioni da corsa, spogliatoi e docce per i canottieri e gli altri gruppi sportivi, officina perfettamente attrezzata per le riparazioni al materiale nautico, locali per i custodi ed il ristorante ad uso dei soci, coprono complessivamente un'area di 1700 mq. Completa questo organico assieme di servizi per i soci, l'ampio campo sportivo. Sono 7500 mq. con una vasta piscina da nuoto in comunicazione diretta col Naviglio, che permette l'uscita delle imbarcazioni da passeggio. Un campo per palla al cesto, tre campi di tennis, giochi di bocce, ed ampi viali alberati, che nella bella stagione danno modo ai soci ed alle loro famiglie di godersi uno svago salutare in ambiente simpatico.

L'attività della « Milano », sotto l'e-

nergica fattività del Presidente cav. Annoni, il glorioso ex-Campione europeo, si svolge in svariate forme di assistenza sociale a pro dell'istruzione fisica. Accoglie, oltre i suoi soci — che da 700 com'erano quattro anni fa sono aumentati a 1500 — gruppi sportivi universitari, di Banche, di stabilimenti industriali. Gruppi di Avanguardisti, Balilla, Pre-Marinari, fanno capo ad essa per la esercitazione nautica.

Recentemente, l'anziana e gloriosa società remiera è stata visitata da un Augusto personaggio, da S. A. R. il Principe di Piemonte. A riceverlo, oltre tutte le Autorità cittadine, v'erano il cav. Annoni, Presidente, l'Ammiraglio Sambuy, Presidente della Federazione Italiana Canottaggio, il gr. uff. Pozzani Fernando, Presidente della Sezione Lombarda della Federazione Canottaggio, i vice-Presidenti e Consiglieri della Società, rag. Cattaneo Franco, cav. Giovanni Falk, Nando Zanoletti, cav. Sacchini, cav. Conconi, cerimoniere della Società, rag. Mauri, segretario. Il Principe ha visitato il salone del-

le barche esprimendo il suo alto compiacimento e meraviglia per il numero delle imbarcazioni da corsa. Ha visitato inoltre tutti i campi, dalla piscina al tennis, e si è recato nel salone dei festeggiamenti ammirando tutti i premi vinti dalla Società. Quivi gli è stata offerta dal cav. Annoni una medaglia d'oro come ricordo e S. A. R. ha firmato sull'Albo d'Oro della Società.

Il Principe inoltre, facendo da padrino, ha tenuto a battesimo due nuove imbarcazioni, una delle quali porta il suo nome e l'altra quella del signor Zanoletti, vice-Presidente della Società che l'ha offerta.

Il Principe si è intrattenuto nella Società per circa un'ora restando a cordiale colloquio col cav. Annoni, con l'Ammiraglio Sambuy e con gli altri dirigenti.

La « Canottieri Milano » prosegue con fervida attività nel proprio incessante progresso, rendendosi sempre più degna dell'alto onore che S. M. il Re d'Italia, nel 1908, volle concederle col suo alto Patronato, col titolo di Reale e con l'autorizzazione a fregiare la propria bandiera dello stemma sabauda.



L'ampio e ben ordinato reparto di custodia degli armi nella sede della « Canottieri Milano ».



Italia-Cecoslovacchia 2-2: il secondo goal degli Azzurri, segnato da Bernardini su calcio di rigore (foto Del Papa).

Il giuoco dell'attacco azzurro

Dicono che Vittorio Pozzo è un conservatore. Ama mantenere inalterati il più che sia possibile i ranghi della prima squadra d'Italia, che è a lui affidata: la squadra nazionale. Nessuno, che pensi in buona fede, può avergli dato torto se per la prima partita della stagione degli Azzurri, quella contro la Cecoslovacchia, non ha modificato l'ossatura della compagine a lui affidata.

Qualche critica — quanto senno del poi esiste nel giuoco del calcio! — si è levata dopo il risultato di parità, autentico smacco per gli Italiani. E si è ricordato che nella stagione passata, pur così feconda di eccellenti risultati, due partite all'estero non sono state vinte suppergiù per gli stessi motivi per i quali non potemmo strappare che un esito nullo ai massicci ed abili atleti di

Boemia: le partite svoltesi contro la Svizzera a Berna e contro la Spagna a Bilbao.

L'attività dei nazionali fu ripresa il 15 novembre, vale a dire dopo sei mesi, dall'incontro con la Scozia, pure a Roma, senza che il Commissario Unico potesse sottoporre i suoi uomini a prove affidanti, ad allenamenti redditizi, ad esami eloquenti. Il Campionato, despota dell'attività calcistica nazionale, non concesse una domenica alle prove dei nazionali; il maltempo e altre avversità improvvise ostacolarono in vario modo la preparazione.

In tali condizioni si affrontò l'undici di Svoboda con una squadra che conobbe le vittorie più belle, sì, ma che era corrosa all'attacco da due stagioni ininteramente di attività intensa, che dalla comune vita di cinque atleti, sempre gli

stessi, aveva tratto una compenetrazione di idee, di temi, di armonia... imitativa, escludendo in modo assoluto la benchè minima possibilità del sacrificio del bene collettivo a favore di sprazzi o di tentativi individuali.

In altre parole la squadra era diventata troppo... squadra: cinque uomini, all'attacco, che parevano in certi momenti mossi tutti dallo stesso filo, da uno stesso cervello, da un medesimo istinto. Per di più era subentrata alla idea del goal personale quella dell'azione collettiva svolta in grande stile, che avrebbe dovuto portare alla segnatura del punto automaticamente.

Da questa mentalità al giuoco in linea, non soltanto tra gli avanti ma anche tra i sostegni, il passo fu breve. Molti passaggi rapidi ma brevi, precisi ma in linea. Conseguenza inevitabile: il giuoco appariva bellissimo ma l'avanzata procedeva lenta, la visione delle necessità pratiche scompariva, lo smarcamento era trascurato. Terzini e mediani avversari avevano tutte le possi-

bilità di retrocedere un poco per disporre lo sbarramento e per procedere alla marcatura degli avversari. Costoro, quando arrivavano in area di rigore, controllati con avvedutezza ed energia, non potevano trovare lo spiraglio o disporsi il pallone sul piede per effettuare il tiro preciso. Se ciò avveniva, nonostante tutto, qualche volta, la girandola di passaggi che aveva preceduto aveva talmente sconcertato le facoltà del tiro violento e prepotente, sfuocando lo istinto del bersaglio, che il tiro a rete falliva il più delle volte.

Il gioco del foot-ball comporta una varietà notevole di concezioni tecniche e tattiche. Ogni giocatore adatta tali concezioni al suo temperamento, al suo istinto. La concezione tattica di una partita che più presto e più facilmente può portare al successo la compagine che la pratica è quella più... semplice di tutte. Apertura alle ali da metà campo — e non oltre — fatta dagli *halves* o dal centro avanti e pronta conversione sul goal e sveltezza di realizzazione; oppure lancio in profondità e « triangolo » fra due o, al massimo, ed eccezionalmente, fra tre uomini. Ma ciò deve aver la sua origine a metà campo, come si è detto, altrimenti si verifica — le cronache di tutti i lunedì sono ammonitrici in proposito — che la squadra che attacca 80 minuti su 90 non vince, quando non perde addirittura. Quello che è accaduto agli Azzurri contro i Boemi.

Pozzo, che è conservatore ma sa anche adoperare il bisturi quando è necessario, togliendo di mezzo giocatori che pure hanno delle benemerite assolute in fatto di gare internazionali, ha modificato, per l'incontro con l'Ungheria, la formazione dell'attacco e della mediana per innestare nella prima linea Libonatti al posto di Meazza e rimettere al centro della seconda Ferraris IV.

I motivi? Chiarissimi.

Libonatti, in eccellenti condizioni di forma ed in possesso dello scatto che tanto è utile nei momenti risolutivi, può avere idee chiare sulle necessità tattiche da seguire nel condurre l'attacco, più di Meazza il cui gioco ha subito un lieve oscuramento che ne altera le facoltà costruttive e realizzatrici. Ferraris ha un'azione più svelta, più nitida, più sbrigativa di Bernardini, giocatore fra i più classici ma non sufficientemente svelto per imprimere al gioco la necessaria rapidità.

Questo, press'a poco il pensiero del Commissario.

Non è per Bernardini e Meaz-



Una mischia sotto la porta dei Boemi (foto Del Papa).

za una giubilazione: non è possibile porre in un dimenticatoio chi tanto ha meritato dalla causa sportiva nazionale. Lo stesso Libonatti parve per qualche stagione un uomo in definitivo declino. Ora egli riappare il giocatore dei tempi belli del Torino.

L'attacco azzurro che il 13 dicembre ha giocato contro i Magiari è venuto meno alle legittime speranze di Pozzo? Se si dovesse badare soltanto al risultato, si dovrebbe rispondere negativamente: tre goals in una partita internazionale costituiscono sempre un risultato soddisfacente. Se si dovesse giudicare il gioco svolto a Torino dai cinque avanti non si potrebbe fare a meno di qualche rilievo critico. Costantino e Ferrari — il barese nella ripresa e l'alexandrino nel primo tempo — hanno sbagliato più di un facile tiro da goal. Segno è che lo spirito pratico del centro sostegno e del centro attacco aveva permesso di impostare le azioni offensive nel modo più favorevole alla creazione di situazioni da goal.

Ma la linea ha denunciato, specie nel secondo tempo, squilibri e deficienze non trascurabili per chi ha il compito di formare, e indirizzare la squadra nazionale. Costantino, come nella partita con i Cecoslovacchi, ha fatto rimpiangere il Costantino delle precedenti stagioni azzurre; Cesarini è... quello che è: a volte irritante, a volte adorabile; Ferrari, tutto dedito a Orsi, per quale sacrifica il proprio gioco con magnifico spirito altruista ma con evi-

dente danno per il contributo ch'egli potrebbe dare alle azioni risolutive. Ecco le tre spine dell'attacco. Di queste tre spine una la salviamo perché ha punto a sangue, sia pure con un tiro più rabbioso che consapevole, più fortunato che meditato, lo spirito di successo degli ungheresi: questa spina si chiama Cesarini.

Conclusione? Che sulla partita di Roma quella di Torino ha segnato un netto progresso in quanto a gioco di attacco degli Azzurri ma la vittoria non è di quelle che convincono appieno. E' di quelle che fanno apparire più roseo l'avvenire ma impongono ancora lavoro sagace e cure continue a chi è preposto alla direzione della compagine azzurra.

E l'evoluzione del gioco della squadra nazionale prosegue il suo cammino. Undici sono gli atleti che ogni volta sono ammessi a vestire l'ambita maglia azzurra. Alla porta altre schiere di giocatori, giovani ed anziani, fanno ressa. Ognuno spera che venga il suo turno, che le necessità lo favoriscano, che la classe e la forma lo sorreggano. Il Commissario Tecnico, osservatore profondo e conoscitore sicuro di ogni rimedio, dirige la schiera con mano franca ed occhio esperto.

Non si dimentichi mai, comunque, che il calcio è un gioco e come tale aperto a tutte le possibilità. Ogni partita offre particolari e originali motivi di interesse. Ogni partita è fine a se stessa...

MARIO ROSSI

I MIGLIORI CENTRO-AVANTI D'ITALIA

Con la puntualità dei luoghi comuni, occorre subito dichiarare che l'attacco è il riparto più eletto di una squadra. Le caratteristiche del gioco collettivo, la personalità dello stile, la assenza tecnica di una scuola o di una derivazione, dipendono infatti dalla fattura delle azioni offensive. Però in questi ultimi anni i processi nuovi del gioco hanno reso meno assoluto tale assioma, trasformandolo gradatamente in teorema. Il contributo parziale che gli attaccanti devono portare ai riparti di retroguardia ha implicato una quantità di rinunce, in onore al desposta di tutte le partite: il risultato.

Ormai la grande maggioranza degli incontri di campionato, che sono i più importanti per le squadre ed i più sentiti per la folla, presenta invariabilmente l'impari lotta di 3 attaccanti contro 8 difensori. A meno che la differenza di valori in campo sia tanta e tale da irridere ogni spericolata tattica di puntellamento e di difesa, resa superflua dalle stesse vicende del gioco; le linee mediane hanno quasi cessato di essere le prefisse alimentatrici dell'attacco, per operare invece con la massima continuità al livello dei terzini, integrando così il lavoro di retroguardia, e nello stesso tempo per stabilire i collegamenti utili; anche i due interni di prima linea operano nei pressi dei terzini, e non è raro il caso di vedere altri uomini, in date circostanze di gioco, retrocedere come gli interni.

Ecco dunque che, per superare uno sbarramento che tanto più si fortifica quanto più l'azione di attacco è lenta o troppo manovrata, si è reso necessario il gioco spiccio e volante, eseguito quasi di sorpresa senza un attimo di indugio, col lungo traversone alle ali o con la rapida puntata in avanti. Azioni semplici e sbrigate che devono lasciare i difensori nella loro posizione intermedia, per concludersi con la stoccata finale che può portare alla realizzazione valida e tangibile. Si ha così agio di vedere, sui campi di gioco, delle fisionomie d'incontri che sembrano un controsenso e talvolta addirittura un delitto sportivo, perchè una squadra che magari sta difendendo pensosamente da mezz'ora facendo argine alla prevalenza avversaria con tutti i mezzi e con tutte le forze, riesce con un contrattacco improvviso ad ottenere in un attimo, quasi con spavalda facilità, quello che gli avversari non avevano ottenuto in trenta minuti di pressione organica e schiacciante.

Più che i ricami, i « dribbling » a ripetizione e la elegante elaborazione dei temi offensivi, occorre quindi il gioco pratico, fulmineo, redditizio, già tratteggiato più sopra. Chi deve impostare tale gioco? Chi è tenuto a codesta esecuzione sobria ed accorta? Di preferenza, il centro-avanti. Quasi sempre il funzionamento dell'attacco porta l'impronta del suo condottiero, si orienta irresistibilmente verso l'imbeccata che viene



SCHIAVIO
dei rossoblu del Bologna
(foto Bendini e Cantarelli)



MEAZZA
dei nerazzurri dell'Ambrosiana
(foto Dell'Acqua).

dal centro, per realizzare o per costruire, a seconda delle possibilità proprie e della potenza avversaria. Il tutto contornato da quella dose aleatoria di casualità che — bisogno sempre tener presente — accompagna ogni competizione di calcio.

L'ultima generazione, naturalmente all'altezza dell'attuale situazione, ha dato i due più tipici centro-avanti del momento: Meazza e Piola. Uno, lievemente più anziano (vent'anni...) già consacrato in campo internazionale; il secondo, giovanissimo, già affermatosi come sicura promessa.

Meazza fu provato dagli esperti nero-azzurri in prima squadra, incidentalmente, per l'indisponibilità

momentanea di qualche giocatore; richiamò subito l'attenzione dei tecnici per il suo gioco fresco e istintivo; fu confermato in prima squadra senza discussioni. L'Ambrosiana, erede di una tradizione che dipana il suo filo d'oro attraverso i tempi, deve molto al suo popolare « Balilla », divenuto ora Alpinò. Quando la giornata di Meazza è oscura, anche le realizzazioni nero-azzurre sono inferiori alla normalità, segno evidente che la chiave del gioco d'attacco è in possesso del Nazionale.

La fulminea apertura a ventaglio, dal centro del campo, è comune in Meazza e in Piola; ma in area di rigore il Meazza di rendimento normale diviene accorto al massimo, conclude con una freddezza di esecuzione che talvolta mette k. o. gli avversari, oppure, ostacolato severamente, porge il pallone al compagno più libero con una precisione che dovrebbe escludere, a priori, ogni errore di conclusione finale.

Piola, creato da quel glorioso vivaio vercellese che diede già i Milano, i Binaschi, i Leone, gli Ara, i Corna, i Rosetta, gli Zanello, ecc. ecc., difetta ancora, in molte occasioni, di quell'esperienza che si acquisisce col tempo al cospetto di avversari più navigati e più astuti. Ma la classe c'è; il talento anche, e i 4 goals segnati in una sola partita ad Alessandria hanno dimostrato che Piola, già elencato nella scorsa stagione calcistica su queste colonne fra i giovani in ascesa, è sulla via della fama.

Due esponenti dell'ultimo bando, che con la pratica esecuzione del loro gioco compendiano le esigenze attuali della competizione calcistica. Il pubblico, che mira al sodo, ha già elevato al livello degli idoli i due impareggiabili stocicatori dell'ultimo bando.

Dopo i ragazzi-prodigio, eredi di due tradizioni opposte e spesso strenuamente rivali, ecco i virtuosi del gioco: Libonatti, Sallustro e Vecchina. Il primo venne dall'Argentina, e nel Torino costituì la punta di diamante del famoso trio del

bel gioco: Balonceri, Libonatti, Rossetti. Alle sue doti vistose di giocoliere, Libonatti unisce l'astuzia non avvicina forse le sue visioni pericolosità in area di rigore. Piccolo di statura, atleticamente povero, il centro-avanti granata supplisce col guizzo fulmineo, con la schivata al millimetro, col perfetto controllo sul pallone, alle palesi insufficienze fisiche. Dove manca natura, arte procura. E il gioco sublime del Libonatti in stato di grazia non avvicina forse le sue visioni ai prestigii dell'arte?

Sallustro, coetaneo di Meazza, è nato nel Paraguay, da genitori napoletani, ma è un purissimo esponente del calcio meridionale. Si può dire anzi che, col barese Costantino, il centro-attacco del Na-



SALLUSTRO
dei celesti del Napoli
(foto Carbone)

poli sia uno dei pochissimi prodotti di classe internazionale forniti fino ad oggi dall'acerbo calcio meridionale, tuttora tributario del Nord. Il tocco elegante, il passaggio intelligente e preciso, una certa fragilità nei contatti frontali, distinguono il gioco personalissimo di Sallustro. Una freccia d'oro duttile ed esatta che l'arco troppo istoriato dei compagni di linea non riesce sempre a scoccare.

Vecchina è in ribasso? Dal Venezia al Padova, da questo alla Juventus: Vecchina si è sempre imposto per la saggia distribuzione del suo gioco, per la fluidità delle azioni, per l'intelligenza pratica del suo altruismo. Ma se il tocco del pallone è sano, altrettanto non può dirsi del fisico del giocatore.



MAGLIO
dei bianconeri della Juventus
(foto Betrone)

C'è qualcosa che non va, nell'organismo di Vecchina, tanto che la Juventus in molte partite del presente campionato ha dovuto mettere al centro della prima linea un giocatore importato, assai discusso: l'italo-argentino Maglio.

In complesso, dunque, tre Assi molto dissimili come temperamento e come caratteristiche di gioco, da Meazza e da Piola. Questi svolgono i loro piani offensivi quasi di istinto, mettendo rapidamente a profitto, con lucide improvvisazioni le situazioni che si presentano, invece Libonatti, Sallustro e Vecchina, amanti dei passaggi fitti e precisi, di virtuosismi a ripetizione, hanno dovuto adattarsi ai tempi, con quella pronta efficacia che la classe non nega mai.

Tre solidi e atletici cannonieri, proclivi allo sfondamento frontale, di forza senza fronzoli inutili: Petrone, Wolk e Pastore. Non un gioco troppo raffinato nella fase preparatoria, anzi, trattamento rapido del pallone, senza la limpida genialità di Meazza e Piola, senza la virtuosa elaborazione di Libonatti, Sallustro e Vecchina; ma quando il pallone capita a tiro, e lo spiraglio più ipotetico si fa luce l'avanzata è irresistibile, la stocata finale è sicura e potente, e sovente non perdona.

Petrone fu la stella olimpionica dell'Uruguay, che con Scarone e compagni valse ad offuscare le nostre grandi speranze di Amsterdam; ora è nella Fiorentina, cioè in quella squadra che, divorando le tappe obbligate del tempo e annullando i canoni fondamentali del gioco, ha raggiunto rapidamente un'amalgama e un rendimento assolutamente inattesi: un mosaico che si è fatto mobile: la classifica parla. L'« artigliero », com'è chiamato nella Città del Giglio, superate le incertezze iniziali dell'ambientamento, ha preso presto domestichezza con le reti avversarie, e nella graduatoria dei cannonieri è in piena luce.

Il fiumano Wolk, della Roma, sembra talvolta perfino lento ed impacciato, davanti ad avversari



PETRONE
dei viola della Fiorentina
(foto Zaccaria)

più mobili e più agili. Ma il suo tiro è fulmineo, il suo gioco equilibrato e possente, la sua azione di sfondamento assai più proficua di quanto possa sembrare a prima vista. Se il controllo degli avversari allenta i suoi lacci, il biondo stoccatore di forza si fa luce con un gioco metodico e poderoso, che trae dalla sua apparente freddezza i massimi risultati.

Quest'anno Wolk sembra alla ricerca di se stesso; vi riuscirà.

Pastore è indubbiamente il più estroso e il più vario dei tre. Venne dal Padova come un prodotto di prima grandezza, giocò per la Juventus, fra Hirzer e Vojak, divenendo coi compagni bianco-neri campione d'Italia; passò poi al Milan brillando solo per la sua esa-



PIETRO SERANTONI

E' il maratoneta dell'Ambrosiana. Ventitré anni e fiato da vendere. Basso, tarchiato, sempre pallido. Venne dalla nativa Venezia, dove giocava nella squadra di quel Dopolavoro Ferroviario come centro-sostegno, per adempiere ai doveri militari, e anche nel Minerva, squadretta milanese che attualmente milita in I Divisione, giocò al centro della seconda linea. Assunto dall'U. S. Milanese alla vigilia della fusione U. S. M.-Internazionale, Serantoni divenne, più tardi, titolare del posto d'interno destro, fra Meazza e Visentin, e il suo avvento in prima squadra coincise con l'anno dello scudetto. All'inizio del Campionato il suo posto di titolare fu in serio pericolo. Scaron, giunto dall'Uruguay col suo prestigio mondiale di fuori classe, fu collocato di fianco a Meazza. Ma dopo poche partite, riccò Serantoni al suo posto di battaglia, l'attacco ritrova d'incanto il suo impeto guerriero; tutta la squadra appare ricomposta nell'efficienza e nel morale. E' nelle partite di combattimento che Serantoni sa emergere, sui frutti della lotta ad oltranza. Un ricordo che vale più di ogni profilo, viene offerto dalla partita Ambrosiana-Sparta, giocata nel Settembre 1930 per la Coppa d'Europa. Giornata nera per l'Ambrosiana. Meazza bloccato dal gioco accorto di Kada, Degani vittima di un grave incidente e, per forza di cose, l'ala destra Visentin in porta, nel nuovissimo ruolo di guardiano. A sanzionare l'inevitabile disfatta, due goals al passivo. Ed ecco Serantoni emergere alla distanza come un castigo di Dio, animare i compagni avviliti con la voce e con l'esempio, neutralizzare il gioco compassato e possente dei campioni cecoslovacchi. Ed eccolo infine battere, con due tiri spettacolosi e fulminanti, l'attornito Planicka e ristabilire le sorti di una partita che sembrava ormai compromessa.

sperante discontinuità; si allineò sotto i colori della Lazio per ritornare infine quest'anno al Milan. E' così discontinuo, che talvolta gli esperti hanno dovuto pensare ad influenze estranee per spiegare i suoi alti e bassi; nel presente campionato, messe definitivamente da parte, a quanto sembra, le ubbie per il cinematografo, ed altro ancora, il fotogenico Pastore sembra avviato verso le affermazioni più tangibili.

Schiavio e Banchemo fanno numero a sè, nell'affrettata elencazione dei centro-avanti. Il bolognese costituì un tempo con Della Valle la formidabile coppia delle realizzazioni rosso-bleu. Ritiratosi Della Valle dai terreni di gioco, Schiavio è rimasto sempre sulla breccia col suo gioco a scatti, a puntate, incredibilmente mobile e insidioso. Messo tra Fedullo e Sansone, Schiavio ha presto trovato un gioco di riflessi ed una capacità realizzativa che hanno contribuito ad elevare il Bologna al ruolo di leader.

Banchemo, fulgido prodotto della scuola alessandrina, fiera dei suoi Ferrari, Balonceri, Caligaris, ecc., è apparso per diverso tempo spaesato nella nuova compagine. Nel Genova si è esibito spesso come interno destro, ed anche in « Nazionale » ha tenuto tale ruolo, con valore. E' la classe che salva; ma occorre riconoscere che l'Alessandrino si era mostrato migliore nella sua squadra d'origine, all'ombra di un gagliardetto glorioso che faceva pulsare il suo cuore di atleta provinciale.

Altri centro-avanti si destreggiano sui campi di gioco: Stabile, il prestigioso « filtrador » importato dall'Argentina e messo fuori combattimento nello scorso campionato per incidente di gioco; il bustese Dusi, dal tiro potente e fulmineo; Cornara, nuova promessa del vivaio alessandrino; il lodigiano Subinaghi, animatore dell'attacco del Modena, ed altri condottieri di minore fama, che nelle due Divisioni Nazionali calcano le orme dei più reputati colleghi.

LEO CATTINI



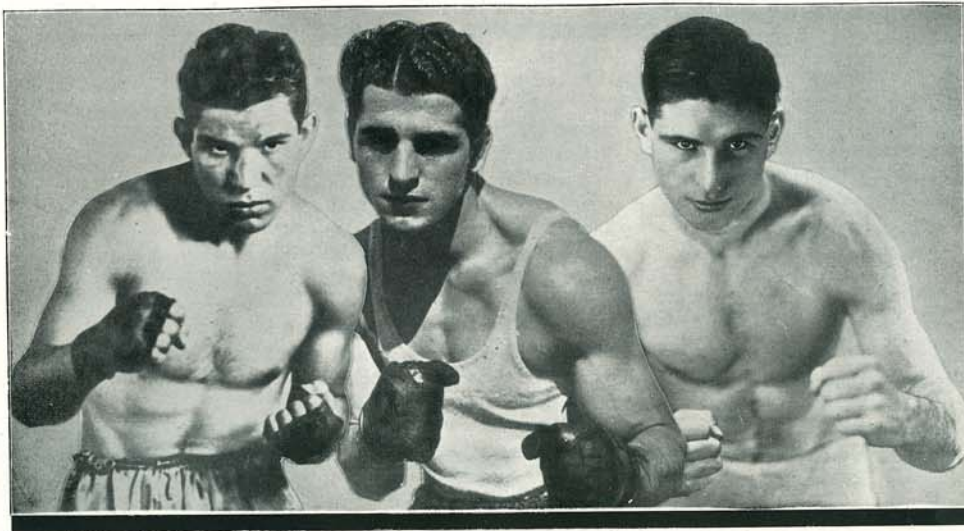
PIETRO ARCARI

Ventidue anni compiuti il 2 di questo mese: non è di Milano ma è della provincia essendo nato a Casalpusterlengo. Gioca per il Milan da due anni. Prima della maglia rossonera aveva indossato quella del Codogno ed i dirigenti dell'anziana e gloriosa società di San Siro, che amano ricercare elementi giovani e promettenti nel Cremonese o nelle zone finitime, hanno avuto buon futo nello scegliere Arcari per rinforzare la loro squadra.

Alto, ma ben proporzionato, svelto, con un paio di gambe il cui ritmo in piena corsa rassomiglia al vorticoso e possente girare di una ruota di locomotiva; ricco di riflessi, per cui sa fermarsi di botto, e scattare subito dopo, anche quando è impegnato; ha l'istinto del goal e del movimento dei compagni e degli avversari e conseguente pronta decisione ed esecuzione di quello che conviene fare. Altruista quel tanto che occorre per porgere ai compagni grazie occasioni di segnare; all'occorrenza capace di iniziare e concludere azioni individuali se la situazione lo consiglia.

Questo è Arcari, che il Milan ha voluto nelle proprie file per migliorarlo e lanciarlo tra i migliori elementi della più giovane generazione dei calciatori italiani. Superato il periodo di vita militare la bruna ala destra s'è messa del tutto in rilievo nell'attuale campionato. In dieci domeniche, sei goals segnati (due soli meno dei leaders della classifica dei cannonieri) che costituiscono il record per i giocatori di ala.

E i goals fatti dai compagni col contributo di Arcari? Molti, anche quelli. Domandatelo a Pastore, a Magnozzi, ai numerosi supporters del Milan... Molta strada potrà compiere Arcari nella carriera calcistica; ne ha le attitudini fisiche, le qualità tecniche, il temperamento.



Gli attuali campioni nazionali dei pesi « welters », « medi » e « medio-massimi »: Vittorio Venturi, di Roma, Enzo Fiermonte, pure di Roma, e Merlo Preciso, di Torino.

I PROFESSIONALI DELLA NOSTRA BOXE

Durante l'anno 1931 il pugilato italiano pur avendo, per mezzo dei suoi migliori esponenti, svolto una brillante attività all'estero, ha, in certo qual modo, segnato il passo.

Vi è anzi chi ha visto nel nostro pugilato professionistico un sensibile regresso.

Ebbene, se un superficiale esame può dare questa impressione ed anche giustificata, una disamina più particolareggiata porta alla convinzione che lo sport del pugno è sempre fortemente rappresentato in Italia anche in campo

professionistico pur avendo i ranghi dei massimi esponenti subito forti variazioni.

La caratteristica, anzi, dell'ultima annata pugilistica è data dall'assalto che le giovani reclute hanno sferrato ai vecchi campioni, assalto formidabile e reiterato che ha raggiunto lo scopo di privare dei titoli nazionali delle singole categorie tutti i primitivi detentori.

Questa sola osservazione sarebbe sufficiente a spiegare l'apparente arresto della marcia ascensionale del nostro pugilato poichè quando i campioni diventano vecchi ed il loro posto è

preso dai giovani, ne consegue un periodo di assestamento, una stasi forzata dato che il pugilato è uno di quegli sport che non improvvisa i campioni.

Per diventare tali occorre non solo possedere qualità sufficienti, ma è necessario, anzi indispensabile, che esse maturino attraverso un lungo lavoro, che si consolidino e si valorizzino con una diuturna pratica.

Un match di boxe può assumere tali e tanti aspetti differenti, che un pugilatore deve sempre essere considerato un novizio se non ha un lunghissimo tirocinio.

Non bisogna perciò confondere questi periodi che ho chiamati di assestamento, con quelli di vero e proprio regresso che sono invece caratterizzati dalla mancanza di elementi nuovi che sostituiscano i vecchi. In tal caso, e in



Una delle migliori « speranze » fra i nostri « piuma »: il milanese Achille Negri.

questo solo, si può parlare di una vera e propria decadenza.

E' in queste condizioni l'Italia?

No, assolutamente no, ed è facile constatare ciò dando una rapida occhiata alle otto categorie di peso e facendo un confronto, per ciascuna di esse, tra quello che avevamo e quello che abbiamo.

Le piccole categorie.

Nei pesi « mosca » il romano Sili, già detentore del titolo, è andato nell'America del Nord dove non ha mancato di distinguersi pur non riuscendo ad arrivare a contatto degli « assi » americani. Ora è ritornato in Italia, ma pare non possa più rientrare nei limiti della minima categoria.

Due giovanissimi professionisti si sono messi in luce: Savo e Cavagnoli.

Il primo, nato tra i salubri vigneti del Velletrano, è un ragazzino solidamente costruito ed in possesso di buone disposizioni pugilistiche, l'altro è il terzo campione olimpico ed è un prodotto della scuola lombarda.

La vecchia carriera dilettantistica di Cavagnoli, ha fatto sì che il piccolo atleta della vecchia, gloriosa società « Lombarda », passasse al professionismo con un largo bagaglio di esperienza, ma un po' logorato fisicamente.

Trovatisi di fronte i due giovani aspiranti, è prevalsa la freschezza del Laziale che si impossessò del titolo.

Ritornato però dalla Spagna il suo concittadino Magliozzi, che deve essere considerato un pugilatore della vecchia guardia, ha dovuto cederli il passo soverchiato in potenza ed esperienza. Ma poi anche Magliozzi, trovò, diventando uomo, troppo ristretto il limite di Kg. 50,800 e l'atleta di Velletri ritornò alla ribalta.

Vale oggi Savo quanto i suoi predecessori Sili e Magliozzi? Crediamo di sì ed egli ha dato del suo valore prove pratiche in Italia e all'estero tanto che crediamo non vi siano in Europa più di due o tre uomini che possano, almeno sulla carta, dichiararsi di lui migliori.

Siamo dunque sulle stesse posizioni in questa categoria ed in più abbiamo in Cavagnoli, Gori e qualche altro, degli ottimi rincalzi.

Domenico Bernasconi ha, durante il 1931, rallentato sensibilmente la sua attività in America, ove da più di due anni ha piantato le tende.

Eppure non è ancora trentenne e se si decidesse a riprendere con serietà l'allenamento potrebbe ancora mettere d'accordo tutti i « gallo » della vecchia Europa.

« Pasqualino » vanta infatti nel suo record due onorevolissime sconfitte subite dal prestigioso campione del mondo della categoria, il negro Al Brown, dal pugilatore cioè che non solo ha dominato da lontano tutti gli avversari del suo peso, ma che si è dato il lusso di battere tutti i migliori « piuma » europei.

Il solo Kid Francis (Buonaugurio) può vantarsi di prove simili, poichè ne Flix che strappò, approfittando di un brutto momento e del favore dei giudici, a Domenico Bernasconi il titolo europeo nè l'attuale suo successore, il rumeno Popesco, hanno dato, fino ad oggi prove così convincenti della loro classe.

Durante la sua assenza, due rappre-

sentanti dell'ultima leva hanno posto la loro candidatura in Italia.

Primo ad imporsi all'attenzione dei tecnici per alcune sue spiccate qualità pugilistiche e per la secchezza del suo pugno è stato Achille Negri, ma ben presto si doveva constatare come il Lombardo non fosse un « bantam » naturale e che il mantenersi nei limiti di peso imposti da questa categoria, gli costava sacrifici e sforzi che finivano per diminuire sensibilmente la sua efficienza.

Una prova tangibile di questa sua difficile posizione, si è avuta lo scorso anno quando, sfidato da un'altra giovane recluta del nostro pugilato, il fiorentino Magnolfi, doveva cederli il titolo.

Magnolfi è un pugilatore pieno di energia, di brio, di volontà e passione; ma la sua classe non è certamente da paragonare a quella di « Pasqualino ».



Alfredo Magnolfi, fiorentino, Campione italiano dei « gallo ».

Siamo anzi convinti che se il piccolo atleta di Carate Lario, tornato testè in Patria, riprendesse, come pare intenzionato, i guantoni, non avrà difficoltà a riconquistare il titolo nazionale della categoria.

Luigi Quadrini, l'artista del ring, dopo la disavventura subita a Bologna e dopo il suo felice matrimonio, pare che abbia chiuso definitivamente la sua carriera di pugilatore.

Il simpatico « scugnizzo » di Isola del Liri lascia dietro di sé una scia di ricordi e di simpatie come ben pochi boxeurs possono vantare, e non sono pochi i giovani che si sforzano di imitare la sua fine arte del ring. Se Luigi Quadrini avesse posseduto le doti fisiche di Domenico Bernasconi, l'Italia avrebbe avuto un campione del mondo grande come La Barba Canoneri, Battalino, grande insomma come i più celebri italo-americani che



Carlo Orlandi, di Milano, valido Campione dei « leggeri ».

furoreggiano sugli indorati ring d'oltre oceano.

Vittorio Tamagnini, il portentoso campione olimpionico diciottenne, passato al professionismo, ha conservato quella baldanzosa fiducia nei suoi mezzi fisici, quella foga garibaldina, quell'indomita energia ed irriducibile spirito combattivo che l'avevano portato alla massima vetta in campo dilettantistico.

Diventato un bel « piuma », ha teso subito lo sguardo alle posizioni di vedetta e dopo qualche assaggio, lo scorso anno ha strappato con un audace colpo di mano, il titolo all'imbattuto « poulain » di Dorval.

In questi giorni Tamagnini deve vestire la divisa e, a termini del regolamento, ha l'obbligo di rimettere il titolo nelle mani della F.P.I. che ha perciò subito aperta una competizione.

I più meritevoli e validi candidati al titolo lasciato vacante dal civitavecchiese sono: il romano Abruciati, De Negri, un suo concittadino cresciuto alla sua scuola ed Achille Negri che, anche nei piuma si è saputo imporre.

Vedremo se quando Tamagnini ritornerà alle competizioni, i suoi diretti avversari hanno fatto tanti e tanti progressi da impedirgli di riprendersi il titolo.

Quella dei « leggeri » potrebbe essere chiamata la categoria di ferro.

Se il titolo europeo dei « leggeri » non è appannaggio dell'Italia, lo si deve un po' alle vicende burocratiche che hanno accompagnato la competizione per questo titolo continentale.

Ma la supremazia italiana in questa categoria credo non sia contestata da nessuno.

Se l'Olanda infatti possiede il campione Wan Klaveren, il Belgio un uomo della classe di Sybille e la Frania un Humery, l'Italia ha quattro pesi leggeri di tale valore, da essere giustamente considerati dei « fuori classe » per quanto riguarda l'Europa. Il primato per il numero dei campioni in questa categoria, spetta senza dubbio all'Ita-



Un altro « leggero » di valore: il romano Enrico Venturi, fratello di Vittorio.

lia. Quale Nazione infatti può mettere in linea quattro uomini come Orlandi, Locatelli, Enrico Venturi e Turiello? Nessuna. In quanto a Wan Klaveren se troverà il suo successore, lo troverà certamente tra uno dei sunnominati pugilatori.

A sostegno di questa mia affermazione, che potrebbe suonare all'orecchio dei critici stranieri un po' troppo forte, si può citare la lunghissima ininterrotta serie di vittorie riportate quest'anno da Anacleto Locatelli a Parigi, serie chiusa testè col k. o. inflitto ad Humery e colla chiara vittoria su Pete Nebo.

Eppure Locatelli ha dei pericolosissimi rivali in Italia dai quali è stato battuto e cioè Carlo Orlandi ed Enrico Venturi. Ciò dimostra come solo in Italia trovi uomini della sua classe.

Non ci resta perciò che formulare l'augurio di veder presto concretarsi questa nostra superiorità continentale collettiva di categoria, in superiorità individuale per mezzo di uno dei nostri sunnominati superbi campioni.

Le medie categorie.

Mario Bosisio non solo ha tenuto per lungo tempo il primato europeo nella categoria dei « medio-leggeri »,



I due migliori « mosca » italiani: il Campione Savo Vincenzo, di Velletri, e Carlo Cavagnoli, di Milano.

ma ha, con relativa facilità, respinto tutti gli assalti mossigli dai pugilatori stranieri.

Pressato dalle difficoltà di rientrare nei limiti di peso prescritti dal regolamento ha abbandonato, imbattuto, il titolo continentale; ma, ripreso dalla nostalgia, ha commesso l'errore di voler difendere quello nazionale dall'attacco mossogli da un giovane che, raffinata la sua arte e resi gagliardi i suoi muscoli attraverso dure battaglie in Argentina, era ritornato in Patria col fermo proposito di diventare campione d'Italia.

E' questi Vittorio Venturi, uno dei migliori pugilatori datici dal Lazio, un forte ragazzo che ha dato ripetute prove di energia e di indomita volontà.

Bosisio, menomato fisicamente dallo sforzo fatto per perdere in una settimana parecchi chili di peso, ha dovuto cedere il passo a questo giovane che potrà degnamente sostituirlo nella categoria dei « medio-leggeri » se non abbandonerà quella serietà di intenti che è stata fino a ieri la sua più valida arma.

Il primo assalto da lui portato al detentore del titolo continentale Gustavo

Roth, per poco non sortì felice esito perchè il match finì alla pari; meno felice invece per il Romano il secondo incontro col classico Belga dove fu dichiarato battuto.

Oggi Vittorio Venturi attraversa un periodo di tattiva forma tanto che altri tre giovani gli si sono messi alle calcagna pronti ad azzannarlo se non riprenderà l'antico valore. Questi sono Rocchi, Bonetti e Palermo (Kid Fratini) per non parlare di Dobrez e Alberto Farabullini che pur costituendo una costante minaccia, non possiamo senz'altro includere nella categoria dei « welters », nè di Arcelli che potrebbe essere restituito dall'America campione completo, come speriamo di dover constatare tra breve.

Anche la storia della categoria dei pesi medi, si ricollegherà alle vicende di Mario Bosisio.

Qualcuno, subito dopo la sconfitta del biondo pugilatore, lombardo volle vedere la sua completa decadenza e non solo un momento critico della sua « forma » dovuto all'assurda pretesa di mantenersi al limite di Kg. 66,5, ma Bosisio dopo pochi mesi, si incaricò di dimostrare come la sua ener-

gia fosse ancora intatta ad un peso normale. Ripreso, infatti, dopo un breve riposo, l'allenamento e riguadagnati i tre o quattro chili di muscoli bruciati dalla dieta e dagli artifici, lanciò bravamente la sfida a quel Jacovacci che era stato l'ostacolo insormontabile della sua carriera di peso medio e, tra la sorpresa generale, gli strappò il titolo.

Tutti gridarono al miracolo tanto più che « Mario » sfiorava ormai i trent'anni; ma nessuno si sarebbe immaginato che Bosisio, sbarazzata la strada dal « leone romano », ardisse puntare diritto alla corona europea, soprattutto considerando che il titolo era nelle mani di un uomo ritenuto, dai critici di tutta Europa, come un fuori classe: Marcel Thil. Eppure il fortissimo francese, afferrato nella morsa della purissima tecnica bosisiana, non potè, nel corso di quindici riprese, imporre la sua prestante fisica e, vinto di giustizia, dovette lasciare in Italia la sua fama di imbattibile.

Ma se la classe del Lombardo aveva potuto annullare per un momento il peso dell'età, il miracolo non poteva continuare. L'unica circostanza che si deve rimpiangere è che gli eventi por-

tarono Bosisio a cedere il titolo continentale al viennese Steimbach che non se lo meritava, mentre sarebbe stato più giusto che egli stesso avesse potuto riconsegnarlo al più degno: a quel Thil che egli aveva battuto con uno di quei colpi di sorpresa nei quali entra in giuoco anche un po' di fortuna...

Intanto un altro pretendente al titolo nazionale si faceva avanti.

Non si trattava di un giovane, poichè anche lui da parecchi anni sulla breccia, ma di un alteta al culmine della sua carriera cominciata quando era ancora adolescente. Intendiamo parlare di Enzo Fiermonte, il plastico atleta romano che, un paio di mesi fa, ha visto coronato il suo sogno di strappare a Bosisio il titolo nazionale.

Fiermonte è ora in America dove vuol tentare l'assalto alle vedette nord americane: ma presto ritornerà in Europa per provarsi a riportare in Italia quel titolo continentale dei « medi » che fu per tanto tempo appannaggio prima di Leone Jacovacci, poi di Mario Bosisio. A tale scopo anzi egli ha già posto la sua candidatura ufficiale per tramite della F. P. I.

Le grosse categorie.

Michele Bonaglia, ex campione d'Europa e d'Italia dei pesi « medio-massimi », ha spezzato la sua carriera con una brutta avventura. Spinto da cattivi consiglieri ha, l'anno scorso, abbandonato l'Europa, senza preoccuparsi dei titoli che deteneva e che era chiamato a difendere, per stabilirsi nell'America del Nord.

Ma successe a « Michelone » quello che è succeduto, succede e succederà a tutti i pugilatori europei che sbarcano nella terra dei dollari senza prima es-

ersi formato un solido piedestallo nella grande organizzazione nord americana. Il Piemontese abbandonato a se stesso, costretto a combattere con uomini non del suo peso, non allenato e demoralizzato, fece due o tre poco fortunate esibizioni e poi tornò in Italia come un cane bastonato.

Il titolo europeo era intanto passato a Pistulla e quello italiano a Merlo Preciso, un forte giovane torinese che si è andato gradualmente imponendo e che, qualche mese fa, ha fornito ottime prove in Spagna.

Bonaglia è ripartito per l'Argentina dove pare debba incontrare Campolo, ma purtroppo l'avventura americana minaccia di chiudere la carriera di un campione che resterà celebre nella storia del ring, per la sua combattività e resistenza.

Nella massima categoria, dopo il ritiro di Erminio Spalla, il nostro pugilato ha passato un periodo di sbandamento.

Bertazzolo, il successore di « Erminio », poco serio e discontinuo; Rober-

ti lanciato ancora acerbo in troppo pericolose battaglie da managers americani; nessun altro astro all'orizzonte fino al comparire sulla scena del gigante friulano Primo Carnera.

La carriera, le gesta, la movimentatissima vita di questo gigantesco e forte figlio delle nostre Alpi, è troppo nota al pubblico di tutto il mondo per riparlare.

Diciamo solo che il Friulano costituisce, come abbiamo dimostrato nell'articolo comparso sul fascicolo dello scorso mese, fino ad un certo punto una eccezione perchè mai un uomo di 120 Kg. ha saputo fare su un ring quello che ha fatto Carnera contro Sharkey, ma che anch'egli si è dovuto inchinare all'inesorabile legge della tecnica, della scienza pugilistica, della quale egli è in possesso solo in parte.

Il poderoso Italiano rimane pur sempre tra i più forti pugilatori del mondo e la sua vittoria su Paolino gli dà, di diritto, il titolo morale di campione europeo.

Ma lasciamo il gigante proseguire per la sua strada e diamo uno sguardo alle nostre nuove reclute.

Ve n'è una che ha messo le penne e che, dopo qualche assaggio, ha spiccato il volo. Forse non molti conoscono Innocente Baignera, il Ligure che oggi detiene il titolo italiano dei massimi e francamente fino allo scorso anno la sua attività è stata scarsa, ma oggi egli ha diritto ad essere considerato una sicura speranza, un degno successore di Spalla, Roberti e Bertazzolo. E' stato recentemente fermato nella sua ascesa dal navigato Pierre Charles. Ma il tempo e la conseguente pratica di ring gli daranno occasione di riabilitarsi.

CARLO VOLPI



Questo è Primo Carnera, di Sequals, che si mette in un sacco tutti i « massimi » nazionali.

La marcia degli "Azzurri,"

Ventiquattro combattimenti all'estero con due sole sconfitte; ecco lo strabiliante record dei dilettanti italiani durante il mese di novembre: record non meno ammirevole di quello ottenuto il mese precedente che comprendeva sette incontri internazionali corrispondenti a sette vittorie di squadra — delle quali alcune schiacciante — ottenute contro le « rappresentative » di Ungheria, Baviera, Svizzera, Danimarca e Svezia.

Il mese di novembre venne dedicato alla Germania, che, sia pure raramente e con l'aiuto di giudici poco coscienti, ci aveva dato qualche dispiacere lo scorso anno.

Questa volta i nostri pugilatori in maglia azzurra, sono partiti col proposito di chiudere definitivamente il conto in loro favore ed in modo tale da non lasciare più campo a discussioni.

Ed hanno mantenuto la promessa perchè nello spazio di cinque giorni ed in tre differenti regioni della Germania, hanno dimostrato la loro schiacciante superiorità sui colleghi tedeschi.

Teatro delle loro gesta furono Hamburg, l'importantissima e cosmopolita città del nord; Bochum, uno dei più importanti centri minerari della Westfalia e Hannover la capitale del vecchio Stato omonimo.

Il primo incontro si è chiuso con sei vittorie italiane e due matches nulli, vale a dire finiti, a giudizio dei giudici tedeschi, a parità; il secondo con sei vittorie a nostro favore, un « nullo » e la sconfitta molto discutibile di Stella; ad Hannover infine, non ostante l'handicap formidabile dei nostri atleti costretti a battersi un giorno sì ed uno no con avversari freschi e lo sfacciato favoritismo dei giudici tedeschi in alcuni combattimenti, la squadra italiana riportò la terza brillante vittoria per 11 a 5 vale a dire con quattro vittorie, tre matches nulli ed una sconfitta.

Ma i tre uomini dichiarati alla pari dei nostri, erano stati nettamente battuti e le sentenze di parità un mezzo qualunque per mascherare una sconfitta complessiva troppo bruciante.

Se ad Hamburg e Bochum si è finito infatti 14-2 e 13-3, la squadra oppostaci



LUIGI BONETTI

Il giovane Cremonese si è imposto in questi ultimi tempi come uno dei migliori pesi medio-leggeri, ed è giustamente considerato il pugilatore più tecnico della sua categoria.

Nato il 9 ottobre 1908 a Cremona, ha cominciato la sua carriera pugilistica come dilettante peso mosca a Monza nel 1925.

Nel 1927 a Ferrara si distingueva battendo Turillo e Salmato. Andò quindi a Novi Ligure dove raffinò la sua tecnica e completò il suo sviluppo atletico tanto che in aprile dell'anno seguente fu incluso come peso piuma nella squadra nazionale che a Milano combatté contro la rappresentativa danese. Egli uscì vincitore nel suo primo debutto internazionale pur avendo per avversario l'ottimo B. Handersen.

Passò al professionismo dopo il servizio militare cioè verso la fine del 1929.

Come professionista ha sempre combattuto nella categoria dei leggeri, così nel 1930 sconfisse Giaccaglia e chiuse alla pari con Turillo; ma poi fu fermato dai fratelli Marfurt che lo sconfissero.

Nel 1931 ha disputato cinque combattimenti a Parigi ed uno a Barcellona contro il campione spagnolo Frank Ross. Il verdetto di questo combattimento non gli fu favorevole, ma il comportamento di Bonetti di fronte al fortissimo avversario fu così brillante che la stampa ebbe parole di incondizionato elogio per il nostro rappresentante. Rientrato in Italia, abbandonò la categoria dei leggeri, essendo ormai il peso naturale intorno ai 65 Kg. ed eccolo vincere contro A. Farabullini e costringere al nullo Kid Frattini. A 23 anni, coll'esperienza che ha, non vi è dubbio che potrà andare molto lontano.

ad Hannover non meritava punteggio migliore.

Un particolare importantissimo, ma che è bene ripetere spesso perchè suona a tutto nostro onore è il seguente: quando le squadre straniere vengono in Italia per disputare un torneo con le nostre, il Collegio giudicante è neutro, ossia è formato in uno dei seguenti modi:

1). - Un arbitro-giudice di un Paese neutrale sul ring, un giudice italiano ed uno della nazione ospite fuori del ring.

La decisione è data dalla maggioranza; in tal modo, se i due giudici di parte non sono d'accordo è quello neutro che assegna la vittoria o decreta la parità.

2). - Due giudici di nazioni fuori del ring, un direttore di combattimento senza voto. In questa mansione si alternano per lo più un italiano ed un rappresentante della squadra avversaria.

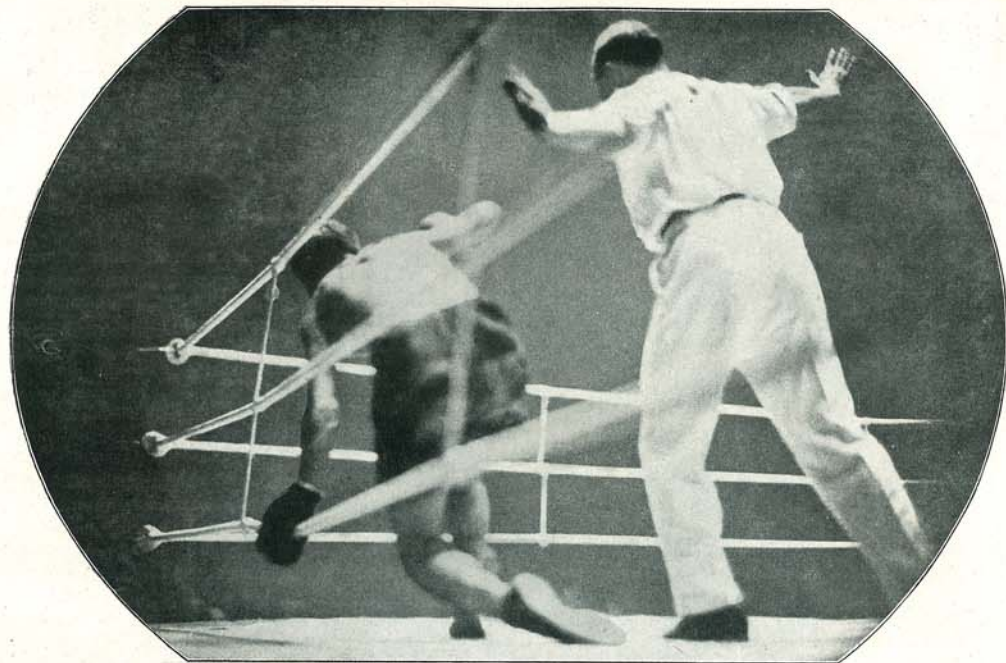
Se i due giudici neutri vanno d'accordo nel designare un vincitore, questi viene proclamato tale, se non sono d'accordo si dichiara il « nullo ».

Come si vede le nostre vittorie in tal modo son limpide come il cristallo, come senza scusanti sono le sconfitte delle squadre estere.

Gli « azzurri » invece vanno all'estero, si fanno giudicare da un giury composto da due tecnici della città e da un rappresentante della nostra Federazione che accompagna la squadra, mentre sul ring vi è quasi sempre un direttore di combattimento del posto.

Questo è avvenuto ad Hamburg, Bochum e Hannover, dove le nostre schiacciante vittorie assumono perciò una eccezionale importanza e devono, in certo qual modo essere aumentate di qualche grado, poichè dei piccoli furterelli, consigliati in modo irresistibile da quello spiegabilissimo amor proprio al quale non possono sottrarsi i giudici di parte in un incontro internazionale, ci sono stati ai danni di Bianchini, Stella ed Introini ad Hannover, a quelli di Stella ed Amburg ed infine ancora di Bianchini a Bochum.

A parte tutto però, i pugilatori italiani, hanno dimostrato in questo scorcio d'anno che precede la grande competizione Olimpica di aver ripreso la netta supremazia europea.



Gettato a terra da un *crochet* destro allo stomaco, Huméry tenta invano un ultimo sforzo per alzarsi. L'arbitro pronuncia l'*out* finale, che dà a Locatelli una mirabile vittoria.

Alla conquista di un titolo

Era partito dalla sua Milano nel luglio dell'anno scorso, Anacleto Locatelli, diretto a Parigi. Sino allora non aveva fatto grandi cose: s'era dimostrato buon pugilatore, molto tecnico e molto abile; ma non aveva ancora dato una grande prova del suo valore, una prova che permettesse di qualificarlo « fuori-classe ». Anzi, prima di partire, s'era fatto battere, e abbastanza chiaramente, da Enrico Venturi.

Giunse a Parigi, animato da ottimi propositi, coll'idea di farsi veramente un nome. Si scelse un valente istruttore nella persona di Krassowski, ex-cosacco del Don e quotato maestro di cultura fisica, e iniziò con gran puntiglio gli allenamenti. Il resto è storia recente.

Nel giro di sedici mesi, Locatelli ha disputato nella Capitale francese una ventina d'incontri, non perdendone uno! Battè volta per volta tutti i migliori leggeri e welters francesi — e in Francia di boxeurs dai 60 ai 66 Kg. ve ne sono molti e di valore —, da Wuillhamy ad Alverel, da Baidry a Raphael. Anche il campione inglese Johnny Cuthbert, che in America aveva fatto mirabilia, di fronte al nostro Locatelli perse per k. o. tecnico.

Ma le imprese del pugile italiano non sono tutte qui. Ultimamente i competenti d'oltr'Alpe avevano portato alle stelle un peso leggero del Nord, l'irruentissimo Huméry, pro-

verbale per il suo pugno fortissimo e per le sue doti d'incassatore. Si sentì la necessità di opporlo al *phénomène italien*. Forse Huméry sarebbe stato l'unico boxeur capace di fermarne la irresistibile ascesa.

L'atteso incontro ebbe luogo, durò soltanto sette riprese, ebbe momenti di intensa drammaticità per l'alterno suo svolgimento, e terminò con la netta vittoria del nostro « Loca » per k. o.

Pete Nebo: altro pugilatore che sembrava un « fuori classe » imbattibile. Di fronte a « Loca », anche il Pellerossa fece una meschina figura.

La ragione di tutto ciò? E' stato forse un miracolo? Nient'affatto. Locatelli s'è messo a far le cose sul serio, ad allenarsi quotidianamente, a condurre una vita sacrificata, da frate cappuccino: a letto presto alla sera, alzarsi presto alla mattina, vita sana all'aria aperta, niente divertimenti.

Sembrano sciocchezze da moralisti sorpassati, viceversa queste sono le doti essenziali dell'atleta-campione. Il corpo di Locatelli è diventato una macchina, un mirabile congegno da pugni che va sempre più perfezionandosi.

Ora « Loca » sta preparandosi per il match con Kid Berg, che sarà una specie di semifinale del Campionato del mondo. Se dovesse vincere, non avrebbe davanti a sé che Tony Canzoneri, il pugilatore più completo dell'universo.

Due passi ancora, quindi, e lo scettro sarà suo. Sappiamo anche noi che quei due passi sono più difficili di tutta la camminata che ha fatto sinora. Ma la posta è troppo ambita, perchè Locatelli non tenti l'impossibile.



Fenolo, della scuderia Lorenzini, vincitore del Premio Chiusura a San Siro (foto Bellina)

Fine d'anno non troppo allegra

Da qualche anno a questa parte, d'inverno le corse al galoppo non avevano soluzione alcuna di continuità perché dopo la riunione ultima alle Capannelle, i cavalli d'ostacoli e quelli di minor valore avevano il modo di proseguire le loro gesta nelle domeniche all'ippodromo campestre di Tor di Quinto.

Quest'anno, invece, considerazioni economiche consigliarono i promotori della riunione invernale, laggiù nella vasta campagna romana, a ridurre il programma non iniziandolo che ai primi di gennaio. Provvedimento assai logico e prudentiale che se forse può dispiacere a qualche proprietario, e a molti appassionati

dilettanti usi a frequentare la simpatica riunione di Tor di Quinto, risponde però a criteri indispensabili che reclamano il risparmio di potenzialità e di forze per riserbarle poi a tempi più propizi.

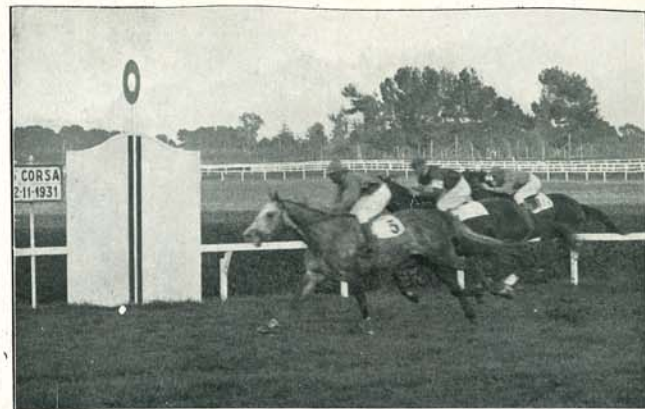
In tal modo il mese di dicembre ritorna a rappresentare l'unico periodo assoluto di vere e proprie vacanze per i purosangue condannati a giostrare ininterrottamente. E chi ha un briciolo di tenerezza per i cavalli di razza, ora non può che essere lieto e ringraziare le circo-

stanze che offrono di nuovo il necessario e provvido respiro ai soggetti di qualità, meritevoli d'un po' di rispetto, mentre se fosse possibile sarebbero sfruttati a qualunque costo e senza tregua alcuna.

La sete dei premi fa tacere tutte le belle idee sportive che eravamo abituati sentir sciorinare nei tempi sereni delle vacche grasse. Allora la grande maggioranza degli sportivi apertamente faceva del mecenatismo proclamando ad alta voce, e con tutti i toni più melliflui, che il far correre era un lusso principesco permesso soltanto ai plutarchi e precluso agli speculatori.

Ricordo i discorsi di quei signori: parole che incantavano i facili creduloni. Adesso, invece, la situazione s'è capovolta totalmente, e scommetterei sicuro di vincere che molti puritani del temp sereno ora sono capaci di dolersi persino della forzata rinuncia decembrina di Tor di Quinto.

Segno de' tempi. A poco a poco l'esempio affascinante delle vincite fatte da pochi abili fortunati proprietari, più d'un buon tentativo d'industrializzazione delle scuderie da corsa, le seducenti promesse offerte dall'ammontare dei premi profusi a piene mani, tutta insomma una ondata di ottimismo avevano convinti i numerosi possessori di purosangue che far correre doveva essere sicuramente un buon affare. Tale opinione, diffusa e non contraddetta da nessuno, allorchando si venne a trovare in contrasto con le immediate conseguenze ineluttabili del disagio mondiale generò un senso di sgomento che sovvertì le belle convinzioni ostentate sotto il cielo sereno. La burrasca che sradicava le illusioni dei sinceri e strappava le maschere dei furbacchioin, fece scappare i piccini incapaci di resistere allo imperversare de' venti contrari, e mise in armi i più forti, intanto che tutti insieme levarono voci concordi per invocare i toccasana che i più grandi finanzieri del mondo intero non sanno trovarle per risolvere il problema ben più colos-



Eucaliptolo vince alle Capannelle il Premio Roma (foto Del Papa).

sale che attaglia tutte le nazioni.

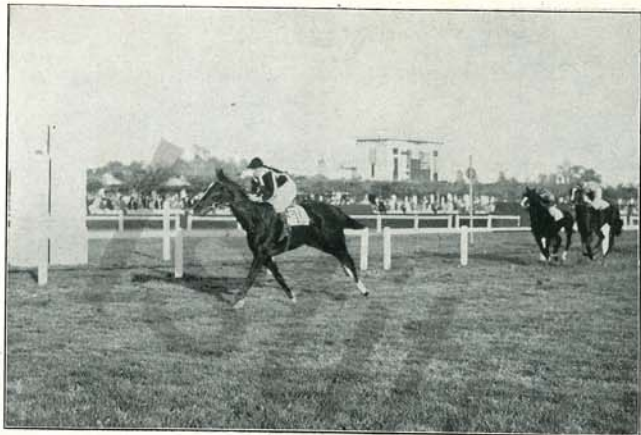
Addio ai sogni sportivi, addio al brillante lusso di far sortire sul verde delle piste i propri colori, addio alle signorilità. L'allarme gettato con alte strida significa come molti sportivi che volevano apparire disinteressati non erano che abili persone le quali tiravano l'acqua al loro mulino, o meglio attiravano i premi nei loro portafogli. Non criticherò il lecito desiderio di vincere e di tramutare l'ippica in un affare lucroso. Anzi, giustifico pienamente quelle tendenze, a patto però che ora non si faccia da quei signori il viso arcigno se le vicende impellenti condussero alla riduzione dei premi, come or è un anno esattamente andavo chiedendo su queste stesse colonne per la salvezza dello sport nostro.

Tengo però subito a dichiarare che spiace assai a me d'aver invocato per primo tali provvedimenti da parte delle società, anche se i fatti poi dimostrarono la dura necessità imposta dal declinare progressivo degli introiti indispensabili per sovvenire i quattrini da darsi in premi. Pur troppo la realtà provò l'indispensabilità di codeste forzate riduzioni. E del resto, oggi, mi rendo perfettamente conto che ulteriori difalchi sarebbero deleteri all'allevamento, alle corse stesse e a tutta la compagine ippica italiana.

Ma occorre guardare in faccia il

pericolo e non spaventarsi eccessivamente di questa crisi nella crisi. Bisogna finirla una buona volta con gli attriti tra i datori delle corse e coloro i quali ne forniscono gli attori. Non solo, ma pare assolutamente indispensabile smontare un sacco di pregiudizi e di prevenzioni che hanno fatto del nostro campo un ambiente pieno di sospetti e di guerricchiole punto edificanti. Perché non mettersi d'accordo tutti per cooperare in lealtà al migliore modo atto a superare il periodo difficile?

A buon diritto certi malcontenti vanno predicando economie alle società proprietarie degli ippodromi maggiori, intrufolandosi nei bilanci interni e negli interessi di aziende divenute anonime per necessità ineluttabili. Costoro hanno ragioni ottime, e da vendere, reclamando dalle società il massimo sforzo per concentrare ogni attività a beneficio dei premi da largirsi poi ai loro cavalli. Ma certamente sarebbero più simpaticamente giudicati se essi stessi cominciasero ad applicare in casa loro simili economie fino all'osso. Invece cosa accade in questa fine d'anno un pochino triste nell'ippica? Le società per amore e per forza, all'intento di non chiudere bottega con danni incalcolabili al lavoro, all'operosità, al provvido movimento di capitali, mantengono quasi integri



La facile vittoria di Teora nel Premio San Siro (foto Bellina).

i loro programmi mentre serrano le cinghie interne, intanto che gli allevatori da una parte non danno ancora mostra di pensare a diminuire i tassi di monta dei loro stalloni, e i proprietari dall'altra non fanno vedere nessun divisamento per restringere le loro spese.

Notate che ancor oggi il costo di un puledro appena discreto s'aggira intorno alle 40 mila lire, tal quale come s'aggirava vicino a quella cifra nell'ante guerra. Gli stipendi degli allenatori, dei fantini, degli allievi, le percentuali dovute agli uni e agli altri sono alla medesima altezza iperbolica in cui erano nel passato... quando l'inflazione regnava sovrana per disgrazia di tutti.

Ebbene, anche gli ingenui comprenderanno che le grida gettate con ira mal repressa per pretendere economie in ogni capitolo dei bilanci sociali, all'infuori delle destinazioni ai premi, sono voci stonate e stridenti se partono da persone incapaci di cominciare esse stesse a dare il buon esempio. I sacrifici nei momenti brutti devono essere eguali per tutti coloro i quali vivono in mezzo allo sport che devesi salvare. Altrimenti la pretesa di imporre agli altri ciò che non si sa fare in casa propria diventa ridicola e finisce per cadere fatalmente nel vuoto. Non sarete

ascoltati benignamente da nessuno se non smantellate per i primi vostri prezzi esagerati e le vostre spese esorbitanti, se non chiudete i rubinetti delle vostre uscite soverchie.

So di esprimere idee destinate a spiacere in alto ed in basso: questa è la sorte riserbata a chi difende una buona causa spinto dal dovere professionale perfettamente obbiettivo. Del resto se non sarò ascoltato, se la concordia d'intenti non supererà gli ostacoli creati da interessi contrastanti, in un giorno non lontano l'edificio costruito magnificamente con anni di opere grandiose potrebbe crollare a mortificazione dolorosa per tutti gli sportivi grandi e piccoli.

L'Unione Nazionale del Cavallo da Corsa, ch'è alla vigilia dell'attesa sua costituzione, le Società esercenti gli ippodromi, le federazioni degli allevatori, allenatori e proprietari di purosangue, finiranno per essere fuse dalla più nobile delle finalità nazionali, quella cioè di cooperare lealmente a salvaguardare il patrimonio ippico d'Italia. Combattendosi ci si distrugge, unendosi ci si rafforza: verità lapalissiana, è vero, ma verità incontrovertibile che dovrebbe far riflettere quanti continuano a guardarsi in cagnesco temendo nel prossimo nient'altro che degli avversari, mentre dovrebbero affian-

carsi e marciare assieme verso la mèta migliore.

Voglio però chiudere il 1931 abbandonando le malinconie suggerite dai contrasti acuti nell'ultimo scorcio del galoppo e vi consiglio di non dare soverchia importanza agli eccessi verbali che avrete uditi nelle polemiche scaturite da discorsi aggressivi. Non date neppure troppa importanza a quanto vi ho detto. Alla fin fine tutto s'aggiusta e s'aggiusterà infallantemente.

Ma dunque salutiamoci allegramente, col buon sorriso sulle labbra. E per invitarvi alla letizia schietta mandiamo insieme un bel-l'augurio ad una nuova recluta volontaria dell'ippica che ci è annunciata dalla Francia. Augurii al fantino del 1932, al bravo Frankie Genaro che suonato di santa ragione nel pugilato, dove era stato un prodigio mondiale, adesso si è fitto in capo di mutar mestiere scegliendo Chantilly come campo d'azione e d'allenamento per la improvvisa vocazione. Al giovanotto napoletano, incapace di dirvi una parola corretta in italiano per essersi americanizzato totalmente, vada il voto di riuscita in un mestiere nel quale nessuno mai si è improvvisato dopo la prima gioventù. Genaro istruito da un campione dello stampo di Jennings s'è ostinato di mettersi a fare rapidamente il fantino, professione nella quale i più si sono laureati incominciando la pratica da bimbi, nati e cresciuti in mezzo ai cavalli, ora trova la stampa francese che gli batte la gran cassa in vista alla prossima carriera luminosa... Forse montare in corsa è un pochino differente che tirar pugni inguantati, ma siccome il progetto strombazzato serve a svagarci dalle preoccupazioni e a farci ridere di cuore, accettiamo codesto buffo annuncio e aspettiamo il debutto come nota comica per capodanno. Di motivi allegri ne abbiamo bisogno, e ringraziamo così il minuscolo umorista di offrircene uno grazioso assai.

MANFREDI OLIVA



L'arrivo di Hazleton nel Premio Modena a San Siro (foto Bellina).

Cronache di galoppo e di trotto

I proprietari di scuderia hanno chiuso il loro bilancio: col mese di novembre è cominciato il periodo di riposo dei purosangue ed eccettuata la parentesi invernale di Tor di Quindici, non si riprenderà che in marzo.

Dopo tanti mesi di battaglie combattute su tutti gli ippodromi della penisola, da Milano a Bari, da Torino a Verona, i cavalli erano giunti alla fine della stagione un po' logorati e le sorprese negli ultimi risultati importanti sono state all'ordine del giorno. Ancora nel mese di novembre abbiamo potuto avere la rivelazione di qualche buon soggetto e son state le ultime prove quelle che hanno assestato, in modo se non persuasivo almeno soddisfacente, le graduatorie di valori di varie categorie di corridori.

Iniziamo la rassegna dai puledri di due anni, sui quali è accentuato il maggior interesse dei convegni autunnali e sui quali ci si prepara a ricamare un cumulo di ipotesi e di previsioni attendendo che si completino nel passaggio d'età e vengano a prendere sulle piste il posto di combattimento lasciato loro libero dai corsieri non troppo valorosi della generazione 1928.

Negli ultimi incontri dei cavalli di due anni abbiamo avuto la rivelazione

completa di Fenolo, il soggetto che molto probabilmente figurerà in testa all'Optional, posto questo onorifico e di responsabilità che è stato spesso preso da un autentico campione. Potremo dire altrettanto di Fenolo? Il vincitore del Premio Chiusura ha stupito per la estrema facilità del suo successo sulla dirittura di San Siro, successo che eravamo lungi dal prevedere perchè in nessuna occasione Fenolo aveva corso in modo da lasciarci sperare grandi cose.

Cavallo regolare, onesto, tenace e coraggioso fin che si vuole, il figlio di Munibe non sembrava avesse spianato la strada al suo trionfo con una serie di sconfitte gloriose ma continue. Bisogna ammettere che qualche circostanza abbia favorito il cavallo di Lorenzini nel « Chiusura », corso con una pista pesantissima presso a poco dagli stessi cavalli che avevano disputati i due « Criteria ».

La maggior resistenza e l'attitudine spiccata alle particolari condizioni del terreno possono colmare spesso i distacchi di classe, se pur si debba ammettere che la bizzarra Jacopa del Sellaio e le altre sconfitte da Fenolo siano puledre più qualitative del maschio di Lorenzini. Ad ogni modo possiamo rile-

vare che a valorizzare la linea del Chiusura c'è il secondo posto occupato da Bona Mens di Zanoletti, che dopo aver vinto il Criterium Nazionale era giunta seconda nel Gran Criterium, ed ancora osserviamo che la prova ha servito a far prendere decisamente posizione a Forlì, un puledro che godeva la massima stima nella sua scuderia ed aveva corso oscuramente nel Gran Criterium.

Due sono quindi i maschi valorizzati sul terreno di San Siro ed aggiungendovi Antioco, che ha avuto la consacrazione definitiva del suo valore alle Capanelle, troviamo un gruppo abbastanza numeroso di maschi da opporre a Jacopa del Sellaio, Bona Mens, Adera e alle altre femmine che minacciano di accaparrarsi i posti di avanguardia della generazione.

Tra gli altri cavalli di due anni protagonisti delle battaglie minori, vanno ricordati come soggetti ai quali si possono accordare speranze di buona riuscita, le due importazioni della Razza del Soldo, Maria Leksinska e Glorieuse, che hanno vinto la loro corsa e che potranno anche degnamente onorare le loro illustri paternità, che sono rispettivamente quelle di Clarissimus e di Teddy. Cortona e Andora di De Montel, Destrosio e Lattosio, due Androclus di Lorenzini, Atair di Ravasi sono gli altri vincitori del mese, mentre alle Capanelle, tra molti due anni sortiti in pubblico, tre o quattro si sono distinti in modo particolare e sono Don Garzia, da Havresac II, Acquabona e Vittoriano, entrambi da Amyntas, Zeus, un solido Manistee ed ancora Demetra, che ha avuto alterna fortuna a San Siro ed ha finito « en beauté », con due vittorie sulla pista romana, la sua prima annata di corse.

L'unica gran prova di San Siro per i cavalli di tre anni ed oltre, è stata in novembre il classico Premio Duca d'Aosta sui 4000 metri, la corsa più lunga dei programmi italiani. Contrariamente a quanto si poteva pensare, i patienti sono stati abbastanza numerosi e qualitativamente il campo non poteva essere più selezionato comprendendo tutti i grandi vincitori dell'autunno milanese. Ha vinto Saccarosio, un prodotto di Munibe appartenente al Gr. Uff. G. Lorenzini, che in piano aveva una carriera insignificante ma che è bene ricordare, fin dall'inizio dell'an-



Etrusco batte Lucia Mondella e Renzo Tramaglino nel Premio San Siro.

nata era tenuto in gran considerazione nella sua scuderia; Saccarosio era stato mandato a correre il Derby e questo basta a stabilire un precedente apprezzabile nella carriera del vincitore del Premio Duca d'Aosta che si è trovato a lottare per la sua più grande vittoria col compagno di scuderia Ilario. Il glorioso figlio di Androclus, che tante soddisfazioni ha dato quest'anno al suo allevatore Guido da Verona, con una tattica più coraggiosa avrebbe potuto forse esser portato alla vittoria, ma ad ogni modo il suo secondo posto è stato più che onorifico.

Saccarosio era stata la rivelazione dei tre anni per noi e doveva esserlo poi anche per il pubblico romano. Portato alle Capannelle, il cavallo di Lorenzini si presentava sui 3600 metri del Premio Duca di Toledo e, ritrovando il terreno pesante, vi rinnovava il successo milanese. In questa corsa Saccarosio precedeva un ex-compagno di scuderia, il coetaneo Eucaliptolo, che aveva corso in autunno per i colori di Mr. Knef in netto e continuo progresso di forma: dopo essere giunto terzo nel Premio Duca d'Aosta sui 2400 metri, battuto da Vimarino e da Gerard, Eucaliptolo aveva corso senza gloria in un handicap per poi affermarsi clamorosamente nel Premio Roma sui 2800 metri contro Texas, Fantasio ed un gruppo numeroso di avversari. Nel Premio Duca di Toledo esso era ancora davanti al cavallo di Fiamingo dandogli del peso ed era battuto solo

di misura dal vincitore al quale rendeva cinque chili.

La generazione 1928 ha dunque dato con Saccarosio ed Eucaliptolo, due provati ed autentici « stayers » e se l'uno è prodotto di Munibe e l'altro è figlio di Fiorello, si può osservare che entrambi sortono dall'allevamento del Gr. Uff. Lorenzini, che va affermandosi in modo insperato con la bontà della sua produzione e che verrà forse ancor meglio illustrato da Fenolo.

Ricordiamo, prima di chiudere le ultime note sull'annata del galoppo, le coraggiose iniziative che hanno promosso le riunioni di Bari, Lecce e Foggia, riunioni di importanza necessariamente limitata, ma che servono ad aprire più vasti orizzonti al nostro sport e a portare un pur tenue raggio di luce nelle tenebre dell'attuale pessimismo.

Un'altra nota lieta in campo internazionale: sull'ippodromo di Marsiglia in quel Gran Premio che si disputa sui 2500 m. con 250.000 franchi di premi, il nostro rappresentante Filarete si è piazzato secondo dietro l'ottimo tre anni Bruleudur e precedendo il coetaneo Amfortas ed altri ottimi cavalli francesi. Filarete aveva avuto una annata oscurissima in Italia e non sembrava lecito sperare tanto dal quattro anni del Conte Guazzone di Passalacqua che evidentemente si adatta molto facilmente al clima di Francia. L'anno scorso Filarete giunse terzo nel Premio dell'Arco di Trionfo; quest'anno, destinato alla grande prova di Longchamps e impos-

sibilitato a parteciparvi, è stato preparato per il Gran Premio di Marsiglia nel quale doveva riaffermarsi la bontà della tempra del figlio di Blandford.

Come ormai è consuetudine, appena terminata la riunione di galoppo è cominciata quella di trotto; ci siamo trasferiti in massa sull'ippodromo di fronte e lì tra le solite conoscenze abbiamo continuato la giostra che terminerà qui per riprendere là senza alcuna interruzione.

Son cambiati solo i cavalli, ma per gli scommettitori un trotatore vale un galoppatore ed il « comfort » dell'ippodromo del trotto permette di superare molto facilmente le asperità del clima invernale; sola nemica rimane la nebbia contro la quale non c'è alcuna difesa, ma che in compenso è abbastanza discreta e solo molto di raro appare nel corso di una riunione che pure dura per quattro mesi.

Le prime battute sono state vivaci e interessanti; abbiamo subito ammirato sulla nostra bella pista, che è una delle più perfette d'Europa, i campioni famosi che hanno illustrato anche all'estero il nostro sport. Hazleton ha fatto la sua apparizione in una corsa sul miglio nella quale gli si opponeva Guy Fletcher, il « crak » americano della scuderia Riva, che ha tentato ancora senza successo di infliggere al cavallo di Palazzoli la prima sconfitta italiana.

Come è noto, Hazleton nelle quattordici corse che ha disputato in Italia non ha mai subito sconfitte e solo a Copenaghen e a Berlino ha trovato l'ostacolo insuperabile di Walter Dear col quale si è battuto sempre magnificamente non risultando mai battuto per più di una incollatura. Difficilmente ci sarà dato di ammirare qui da noi un duello tra i due fenomeni del « trotting » europeo, perchè l'allievo di Ch. Mills prudentemente preferisce lottare cogli avversari più pericolosi sui terreni che meglio conosce. Altri internazionali che abbiamo visto mettersi in evidenza sono Jessamine, che è giunta terza nel Premio Modena dietro Hazleton e Guy Fletcher, e Miss Woerner. Quest'ultima è una trottratrice di mezzi poderosi che non aveva potuto sin qui trovare compenso adeguato al suo va-

lore per la grande difficoltà che aveva ad incamminarsi, ora pare che il suo allenatore, che è Dieffenbacher, sia riuscito a domarne il carattere e già tre volte l'abbiamo vista correre docilmente segnando un progresso che potrà portarla a prendere il posto che merita tra i nostri soggetti di primo piano.

In campo indigeno ricordiamo innanzitutto il vincitore del Criterium, Mario Fellows, della Scuderia Riva, che dopo aver debuttato nella prima giornata della riunione ha vinto la classica competizione per i puledri in uno stile convincente.

Mario Fellows è un soggetto robusto che ha una camminata abbastanza corretta e che non può che guadagnare col tempo. Esso è d'altra parte affidato ad A. Finn, un preparatore che ha sempre saputo ottenere tutto il possibile dai suoi allievi e che saprà ben impiegarlo.

Tra gli altri due anni che abbiamo visto in pista ci è piaciuta in modo particolare Villa Olga, una puledra della scuderia Gonella che ha vinto due corse e che dopo esser stata battuta

nel Criterium è sortita per riportare un facile successo segnando il tempo « record » della generazione (1'28"6/10 al km.), ma ancora dobbiamo ricordare Cosacco, che si è difeso più che coraggiosamente contro Mario Fellows, e Umile che ha avuto una corsa disgraziatissima nel Criterium e che avrà presto occasione di appellarsi.

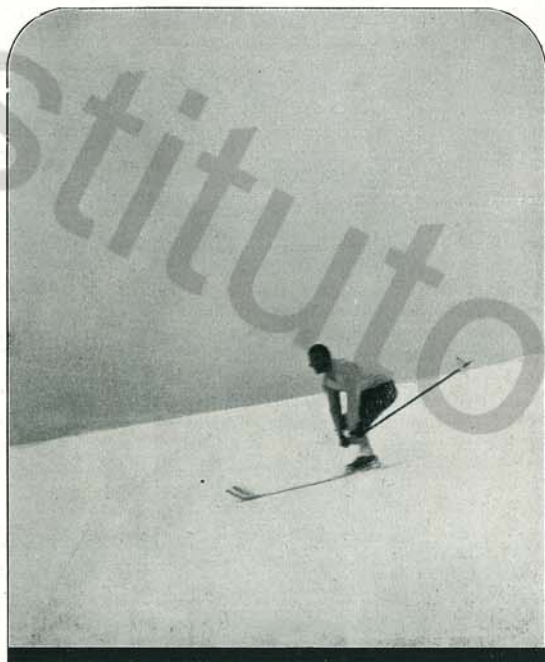
Tra gli indigeni di tre anni ed oltre va segnalata la buona condizione del vincitore del Derby, Farnese, che alla sua prima sortita ha battuto il campione dei nostri « stayers », Sansampor, ricevendo 20 metri sui 3000 metri. Un soggetto che va rivelandosi di sortita in sortita è Indomito, che dalla categoria più bassa è andato man mano salendo fino a cogliere dei successi che lo pongono bene in vista. Indomito è un trotatore del tipo di Sansampor e la carriera dei due ha avuto identico inizio; il suo record attuale è di 1'27" ma tanto rapido è stato il suo progresso da farci credere che l'allievo di Gonella non si fermerà sulla posizione conquistata.

Un vero e proprio criterium dei tre anni è riuscito il Premio San Siro nel quale si sono incontrati tutti i migliori della generazione 1928 e si è risolto con un successo, netto se non facile, di Etrusco, il figlio di Clyde the Great del Conte Orsi Mangelli che ha battuto Lucia Mondella, Renzo Tramaglino e Petrarca rendendo loro 20 metri. Etrusco è sempre stato un cavallo dal quale ci si attendeva qualche cosa di buono ed ora sembra del tutto assestato per dare una misura completa delle sue possibilità, mentre non ancora del tutto a posto è quel Renzo Tramaglino che doveva essere un fenomeno o quasi e che fu sempre arrestato dalla difficoltà grandissime del suo carattere. Anche nel Premio San Siro, Renzo Tramaglino ha commesso un errore che gli è costato molti metri e nonostante questo è finito ancora molto bene sfoggiando degli spunti spettacolosi che hanno potuto dare una idea di quello che potrà essere il figlio di Maud Harvester quando si sarà riusciti a renderlo docile alla mano.



Durante il Criterium vinto da Mario Fellows (foto Bellina).

SCIISMO

Tecnica « alpina » — Discesa (foto Dott. Gobetti).

Tecnica Alpina o tecnica dell'Arlberg?

E' tornata la neve. Gli sciatori si sono ritrovati presso i rispettivi Sci Club, ed hanno incominciato a gettare le basi di futuri programmi da svolgersi durante la stagione invernale appena iniziata.

Qualche fortunato ha già sciato: la maggioranza degli sciatori, però, attende che la candida neve scenda a più basse quote, facilmente raggiungibili.

Ed ecco che i giornali e le riviste si riempiono di parole: gli sciatori-scrittori, i critici sportivi, i tecnici dello sci, prima ancora dei pattini di legno, hanno preso la penna in mano e sfoderano il loro sapere sollevando discussioni qualche volta interessanti; altre volte invece sostenendo tesi assurde, frutto della inesperienza, provocando quasi sempre

reazioni immediate da parte di qualcuno che dimostra inopugnabilmente di saperla più lunga in materia tecnica.

Ma tutto questo, in verità, è molto interessante e serve ad informare nella giusta misura gli appassionati di questo sport i quali — seguendo le discussioni — finiscono col comprendere la verità delle cose, applicando poi praticamente gli insegnamenti ricevuti.

Lo spunto di questo scritto ci viene fornito da S. E. Manaresi, presidente del C.A.I., precisamente dal suo forte articolo riportato da vari giornali e dal titolo: « Alpinisti: uccidiamo lo snobismo » col quale egli tratta con singolare abilità dolorose verità che, certamente, suoneranno grate all'orecchio di chi sente profonda la passione della montagna.

Chi usa lo sci per svolgere, durante l'inverno e la primavera, l'attività preferita e percorre le strade dei monti quando vi regna la neve ed il gelo, sa che allora lo sciare finisce di essere un facile gioco, ma diventa un potente mezzo per portare a termine felicemente le imprese alpinistiche, senza dimenticare che in molti casi ed in determinate con-

ditioni di luogo, sarebbe altrimenti vano il tentare di procedere sulla neve.

Da quando in Italia giunsero i primi sci e man mano si diffondeva fra i giovani e gli anziani la passione per il nuovo sport, molti sciatori diedero la loro preferenza alle gare, mentre altri preferivano compiere delle brevi gite, che gradatamente diventavano più lunghe e più difficili, sino a giungere nel regno dei ghiacciai.

Ma l'idea di usare gli sci come strumento indispensabile all'alpinismo, si sviluppò più tardi e ben pochi erano gli sciatori prima della grande guerra, che fossero saliti con gli sci su vette di oltre 3000 metri.

In questo periodo lo sci alpinistico era limitato a traversate di colli ed a cime relativamente facili verso i 2500 o 3000 metri, mentre pochi ardentissimi si erano spinti verso altezze maggiori, nelle regioni del Breithorn, del Rosa e dell'Adamello, del Bernina e dell'Ortles.

Durante questo primo impiego dello sci in alta montagna, i pionieri, pur riconoscendo la bontà della scuola norvegese, si accorsero che il terreno delle Alpi particolarmente accidentato, richiedeva una tecnica meglio rispondente allo scopo. Così, ad ogni gita compiuta, essi trovarono il modo di applicare, o meglio di correggere e uniformare, i saggi insegnamenti appresi dal grande maestro Harald Smith che ancora in quei tempi insegnava sui campi piemontesi la più pura tecnica norvegese.

Col crescente diffondersi dello sci come ausilio impareggiabile all'alpinismo, si diffuse anche il metodo migliore e pratico imposto dal terreno.

E fin da quel tempo — parlo del 1914 — ai corsi sciatori militari veniva insegnata questa tecnica, che mirabilmente rispondeva alle esigenze degli Alpini sciatori.

Durante la guerra, molti pionieri dello sci d'alta montagna divennero istruttori ai corsi sciatori e così i loro insegnamenti erano particolarmente basati su questa scuola. Nelle vittoriose battaglie sui ghiacciai dell'Adamello e dell'Ortles, ove in ogni stagione era indispensabile l'impiego degli sciatori, più che altrove si affermò la bontà di questa tecnica di montagna, che per la verità è nata istintivamente agli sciatori-alpinisti, piuttosto che studiata od appresa da qualcuno.

Perciò questa tecnica si potrebbe anche chiamare prettamente « italiana », ma è forse più giusto, se un nome si vuole trovare per meglio definire questa scuola, imporle il nome di tecnica « Alpina » appunto perchè è particolarmente adatta alle Alpi.

E' dunque errato ammettere che, nel dopo guerra, si sia scoperta una tecnica consimile; ed è altrettanto fuori posto voler diffondere la scuola dell'« Arlberg » come una mirabolante trovata d'oltr'Alpe come in questi tempi si usa definire una tecnica che noi Italiani conosciamo ed adottiamo sin dal 1910. Bisogna convincersi che anche nell'Arlberg nulla vi è di nuovo in fatto di scuola sciistica, che semmai è sempre la vecchia Norvegia che ci ha insegnato i più seri principi della vera tecnica sciistica.

Ma, in sostanza, cos'è la tecnica « Alpina »?

Bisogna essere sinceri ed imparziali e riconoscere che le basi di questa tecnica sono sempre quelle dei Norvege-

si. Però vi sono anche dei concetti che a tutta prima si differenziano dalla norvegese.

Di fatti la tecnica « Alpina » è essenzialmente basata sulla posizione abbassata del corpo ed i vari esercizi sono imperniati sullo « spazzaneve », sugli « Stemm-Kristiania » e sul « Kristiania strappato »; però senza giungere a mettere in oblio il « Telemark », che in determinate condizioni di terreno e con speciali qualità di neve è pur sempre un esercizio utile e di notevole praticità. Queste sono le caratteristiche principali dell'« Alpina », sino a tollerare un certo allargamento degli sci su certe discese in diagonale e su pendii ripidi, mentre la tecnica classica esigerebbe, anche in questi casi, ginocchia e piedi uniti.

La scuola cosiddetta dell'« Arlberg » è pure basata su questi principi, ma è giunta a mettere l'ostracismo a tutte le variazioni del « Telemark ».

E poichè in questi anni anche fra gli sciatori italiani è venuta la moda di andare nell'Arlberg per imparare a sciare — come se lassù si fosse trovata l'araba fenice — in fatto di sciismo è opportuno che questi neofiti dello sci si convincano che si tratta solamente di una speculazione albeghiera, la quale ha imperniato la sua reclame sul nome di un grande campione che risponde al nome di Schneider, unico autentico campione fra i decantati sciatori tirolesi.

E lo snobismo ha raggiunto fatalmente lo sciismo: abbiamo in Italia delle scuole di sciismo che per attirare gente non esitano a pubblicare sui loro programmi che l'insegnamento è basato sui principi tecnici dell'Arlberg, come se questa scuola fosse la quintessenza della tecnica!

Ma, ripetiamo, cosa si insegna a questa famosa scuola dell'Arlberg? Nulla di nuovo, amici sciatori, ma solamente e forse peggio di quello che sanno già da tanti anni gli sciatori Italiani. Dunque, conveniamo che è fuori posto decantare con nome esotico una tecnica che non lo è, ed è anche una forma di snobismo condannabile; che meglio sarebbe, per mantenere e difendere la priorità italiana di questo sistema di andare in sci, stampare sui programmi che si insegna la tecnica « Alpina ».

Vi è anche una certa quantità di sciatori nostrani, che non si accontentano di frequentare le scuole di sci italiane; ma si recano per molto tempo a S. Anton nell'Arlberg per imparare, ritornando poi fra noi a esaltare e magnificare la bontà della scuola tirolese, vantandosi anche delle ingenti spese incontrate, ed assicurando che ormai si possono ritenere sciatori completi. Tutto questo non è altro che snobismo della peggior lega, perchè l'ammettere che non si possa imparare a sciare con sani principi in Italia, è come dire che da noi non si capisce nulla in materia sciistica.

No, signorini, convincetevi invece che anche nello sciismo l'Italia ha fatto passi da gigante, e se l'elemento quantitativo degli sciatori non è corrispondente a quello qualitativo, ciò non toglie che anche da noi vi siano degli appassionati sciatori che ben poco hanno da imparare nell'Arlberg. E convincetevi anche, signorini snobisti, che capita sovente di trovare sulle nostre montagne molti di voi che siete stati nell'Arlberg ad imparare e che vi credete sciatori completi, ed allora si vede sovente che non sapete più sciare perchè... la neve è di una certa qualità differente di quella su cui vi hanno abituati a sciare nel Tirolo. Voi trovate allora delle scuse puerili per giustificare la vostra incapacità; ma la verità è che nemmeno nell'Arl-

berg si fanno miracoli, almeno in merito all'insegnamento sciistico. E così, adagio, adagio, vi convincete che proprio non era il caso di spendere tanti soldi per imparare a sciare all'estero, perchè anche in Italia sulla nostra neve di varia qualità è possibile — anzi è meglio — apprendere la tecnica Alpina.

Questo stesso argomento sciistico è già stato trattato e vagliato profondamente solo su qualche Rivista di alpinismo o di sciismo di qualche società sportiva, mentre la stampa si è sempre mantenuta muta in proposito, quando invece qualche giornale, che va per la maggiore, non è uscito addirittura a magnificare gli insegnamenti di questa scuola d'oltr'Alpe che noi discutiamo. E per dimostrare a chi ne dubita che anche in Italia vi sono dei tecnici di indubbio valore molto apprezzati anche all'estero, che si sono occupati a smontare ed a mettere nella giusta luce la decantata scuola dell'Arlberg, crediamo opportuno riportare un brano di uno scritto di un autorevole studioso quale è l'ing. Piero Ghiglione, assai noto negli ambienti sciistici internazionali.

Ecco come si esprime in merito:

« La scuola dell'Arlberg (per citare una di quelle che più occupano al giorno d'oggi l'attenzione del pubblico... neofita-sciistico) è certo una buona scuola; ma non si deve credere che colà si sia trovata l'araba fenice in fatto di sci. Quel loro medesimo metodo, già dissi, sopra, potei apprezzarlo io stesso venti anni fa all'Arlberg dal grande Harald Smith. Ed uno stuolo di ottimi sciatori italiani lo usò allora nelle nostre Alpi.

« E chi non ricorda che un altro pioniere non solo dello sci, ma dell'ottimo sci, Paolo Kind, venne tacciato allora di scendere in posizione troppo abbassata, quella medesima che si magnifica proprio ora alla scuola dell'Arlberg? E qualcuno dei molti soldati od ufficiali che ebbi il piacere di istruire, ricorderà le discussioni mie con un capitano degli Alpini al corso sciatori, appunto perchè anch'io usavo la posizione molto abbassata ed i soventi « mezzi Kristiania »!

« Ad ogni modo, è bene dichiarare una buona volta, ad edificazione di tanti neofiti, che si è fatto in Italia, prima della guerra, dello sci sano ed ottimo, e che si è insegnato ai soldati almeno da parte mia, del Vallepiana, e di altri ancora di « stem » e « stem Kristiania » che ora tanto si magnifica all'Arlberg, ma senza il minimo contorno di réclame e di speculazione, come hanno creduto di introdurre quei valligiani del Tirolo che videro, non del tutto a sproposito, nell'istruzione annunciata con gran cassa in tutto il mondo, una eccellente ragione del loro vivere ».

Questo scritto, come è facile arguire, sostiene inconfutabilmente quanto già dicemmo più sopra e cioè che gli Italiani andavano in sci con la tecnica detta dell'Arlberg sin da venti anni or sono, mentre i Tirolesi l'hanno lanciata, come una loro trovata, nel dopo guerra.

Ma se qualche cocciuto, eterno denigratore di quanto vi è di buono in casa nostra, non è ancora convinto della priorità italiana di questa tecnica, riportiamo un altro brano dovuto alla penna del Conte Ugo Vallepiana, valente compilatore del più diffuso manuale di sciismo che si co-

nosca, pure egli tecnico di indubbio valore, che ha scritto nella prefazione della ultima edizione del suo manuale — la quinta — in merito alla scuola dell'Arlberg. E fra l'altro, il Vallepiana così si esprime.

« Per lo stile mi sono attenuto a quello norvegese con adattamenti al nostro difficilissimo terreno alpino (dove la specifica definizione di tecnica Alpina) così che ne risulta uno *Norvegese-Alpinistico*, il quale compendia ed utilizza tutti i diversi sistemi di voltate e di arresti senza escluderne alcuno ed anzi applicandoli a seconda della loro efficienza e facilità di esecuzione in relazione alle condizioni della neve ed alla necessità di portare spesso un sacco assai pesante. Tipico esercizio di stile alpinistico è il « frenaggio a Telemark ». In questi ultimi anni si è andata invece sviluppando una così detta tecnica sciistica dell'Arlberg basata unicamente sul frenaggio e sui « Kristiania » e dopo che questa tecnica è giunta in Italia quale merce di importazione, molti si sono messi a decantarla come se si trattasse di una rivelazione e come se prima di tale nuovo « verbo » nessun conoscesse le « voltate d'appoggio », e, tanto meno, quelle a « Kristiania » specie se sulla neve molle.

« Ciò è un errore — continua il Vallepiana — e mi sia permessa una rivendicazione di priorità: infatti tale tecnica, che allora non si chiamava ancora dell'Arlberg e che non aveva ancora nemmeno posto l'ostracismo alle voltate a « Telemark », che in alcuni casi possono essere assai comodi e proficui, già appariva nella prima edizione di questo manuale, in quella del 1921, che da allora ad oggi non ha avuto bisogno di nessuna modificazione sostanziale per adattarsi ai nuovi sistemi ed ai nuovi metodi ».

Poi, il Vallepiana analizza i vari sistemi di voltate e di arresti confrontandoli con quelli che si insegnano nella università (?) sciistica del Tirolo, e così conclude:

« Sono tutte queste cose che oggi vengono riportate come mirabolanti rivelazioni straniere ma che sono tali solo per coloro che ignorano ciò che da altri era già stato in tale campo fatto. Permettono però di dimostrare che certe verità si possono affermare senza il contorno di una speculazione alberghiera e professionale ed anche su un manuale d'aria modesta e dal prezzo modico, scritto in lingua italiana, privo dell'aspetto di una edizione di lusso... ecc. ecc. ».

Dopo simili affermazioni di priorità italiana su questa tecnica, ci sembra assai inopportuno che vi siano degli sciatori che ancora esaltino una scuola straniera perchè provano la infantile gioia di pronunciare un nome esotico, dimenticando che proprio da noi vi è la scuola migliore e col nome più che mai espressivo di « scuola Alpina » che, non ultima cosa, pronunciandolo dice anche di essere una parola prettamente italiana e ben appropriata.

Si convincano i giovani sciatori che anche da noi vi è tanto di buono ed a portata di tutti, senza sentire il bisogno di varcare le Alpi per cercare qualche cosa che a tutta prima sembra migliore, ma che poi ci si accorge non valere il disturbo del viaggio.

La gioventù italiana, speranza sicuro del radioso avvenire della Patria, vada con gli sci sui monti a temprare i muscoli e lo spirito e sia sempre pronta a rinnovare le gesta degli sciatori dell'Adamello e dell'Ortles, ove la Patria ne avesse bisogno.

MARIO BERNASCONI



Christiania consecutivi (foto ing. Ghiglione).

PROSSIMA ATTIVITÀ SCIISTICA

L'attuale stagione invernale si presenta più che mai ricca di gare sciistiche e di manifestazioni di considerevole importanza, sia in Italia che all'estero. Quest'anno — come è risaputo — tutta la preparazione internazionale converge logicamente alle Olimpiadi invernali che si svolgeranno dal 4 al 13 febbraio p. v. in America, e precisamente a Lake Placid.

Anche noi italiani, ben noti nel mondo sciistico internazionale, specialmente dopo le lusinghiere affermazioni di S. Moritz, molto si è fatto per presentare alla III Olimpiade dei campioni che sappiano degnamente difendere le ottime qualità degli sciatori azzurri. La stampa quotidiana, già da un po' di tempo si è occupata per informare gli sportivi dello stato di preparazione dei futuri olimpici, radunati alla Terza Cantiniera dello Stelvio sotto la guida dell'allenatore norvegese Kielberg.

Le varie società sportive, che in modo particolare curano lo sport della neve, hanno presentato a suo tempo il calendario completo delle manifestazioni sciistiche che si svolgeranno in ogni regione d'Italia, e la F. I. S., coordinando queste iniziative, non può che congratularsi per la loro considerevole attività.

Troppo lungo sarebbe — almeno per oggi — enumerare le singole gare che si svolgeranno nella penisola nella corrente stagione. Dopo la III Olimpiade invernale, la maggiore riunione sciistica dell'annata la più importante manifestazione è certamente il Concorso della F. I. S. per le gare internazionali di discesa e di « slalom », che in unione ad una gara di salto, pure internazionale, vedrà la sua effettuazione in quel di Cortina d'Ampezzo nei giorni 4, 5, 6 e 7 febbraio 1932, poi il Campionato italiano, che radunerà ad Asiago, nei giorni 14 e 15 di febbraio.

Quindi, prima che si disputi il massimo titolo nazionale, nelle varie zone verranno effettuati il 31 gennaio 1932, i Campionati Regionali e precisamente a Cavalese, a Limone Piemontese, a Biella, a Pontedilegno, all'Abetone, a Tarvisio ed a Roccaraso.

Poi, la classica Adunata degli Sciatori Valligiani, organizzata dalla *Gazzetta dello Sport* e fissata per il 28 febbraio a Courmayeur.

Seguono nell'ordine: il Trofeo Gancia (gara di salto internazionale) a Clavières il 20 marzo; la Corsa in discesa del Canin, il 21 aprile; la Corsa in discesa del Gleno, nel mese di maggio;

ed infine, chiudendo l'attivissima stagione, la Staffetta Internazionale dello Stelvio, che verrà in giugno.

Anche all'estero si lavora attivamente e senza tregua. In ordine cronologico di date avremo le seguenti manifestazioni e tutte di carattere notevole:

— dall'8 all'11 gennaio a Morgins (Svizzera) Campionati Inglesi;

— 11-17 gennaio a Wengen (Svizzera) Campionati dell'Oberland Bernese;

— 15-17 gennaio a Hindelang, Campionati dell'Algäu;

— 16-17 gennaio a Kufstein (Austria), Campionati del Tirolo e dell'Arlberg;

— 23-24 gennaio a Davos (Svizzera), Campionato dei Grigioni;

— 23-24 gennaio a Garmisch-Partenkirchen (Germania), Campionati di Baviera;

— 24 gennaio a Oberhof (Germania), Riunione di salto;

— 29-31 gennaio a Zermatt (Svizzera), Campionati Svizzeri;

— 7 febbraio a Davos (Svizzera), Parsenn Derby (Gara di discesa);

— 6-8 febbraio a Mariazell (Austria), Campionati Austriaci;

— 11-14 a Griedelwald (Svizzera), VIII Riunione Internazionale Universitaria;

— 12-15 febbraio a Schreiberhau, Campionati di Germania;

— 13-15 febbraio a S. Moritz (Svizzera), Riunione internazionale;

— 15 febbraio a S. Moritz (Svizzera), Chilometro lanciato;

— 15-21 febbraio a Lauberhorn (Svizzera), III Gara combinata di Slalom e discesa;

— 27-28 febbraio a Holmenkollen (Norvegia), Riunione per i Campionati nazionali;

— 27-28 febbraio a Klagenfurt (Austria) Campionati Carinziani;

— 5-6 marzo a Murren (Svizzera), Riunione Internazionale;

— 6 marzo a Vasa (Svezia), Corsa di fondo (km. 90);

— 12-13 marzo a S. Anton dell'Arlberg (Austria), Gara del Kaudahar.

Come si vede dall'elenco suesposto il Calendario internazionale delle gare è quanto mai interessante e vario, specialmente considerando — come già abbiamo detto — che si tratta solamente di manifestazioni di primaria importanza. Ed ancora ci mancano le gare della Cecoslovacchia, della Polonia, della Jugoslavia, della Finlandia, della Ungheria e persino del lontano Giappone!

M. B.

Snobismo sulla neve



Natale! La secolare tradizione di festeggiare la natività del Signore in dolce, mistica intimità familiare è da qualche anno interrotta.

L'evoluzione dei tempi non soltanto fa cambiar volto a cose centenarie ma soppianta addirittura abitudini e tradizioni.

Una volta, a Natale, quando l'Inverno, il Dio del freddo, imperversava con raffiche e neve e gelo, ogni mortale desiderava un migliore rifugio e pace e quiete mentre ora, in questo Santo giorno non ci si augura altro che una maggior caduta di neve e la possibilità di poterci portare all'aperto, su magnifici campi onde poter fare del moto, sciare.

In quanto all'intimità domestica ed al misticismo sono cose che ormai si ricordano a sera, in qualche casetta alpina fra un racconto di prodez-

ze alpestri compiute, un bicchiere di « rosso » ed una sana risata.

Quanta differenza, però, fra questo inverno e quelli passati e non remoti d'anteguerra.

Una volta il freddo era lo spawachio generale, annuale, abitudinario di tutti mentre ora è il paradiso bianco, è la manna di molti.

Una volta lo si combatteva col fuoco e la lana ed oggi lo si accoglie col moto e col brio.

Una volta l'inverno non ci dava che malanni e tristezze mentre oggi non ci dà che vigore ed allegria.

« Sia il benvenuto! Finalmente arriva! Possa mai andarsene! » Sono questi i saluti che la gagliarda giovinezza d'oggi lancia al Dio Inverno.

E la neve cade soffice e farinosa e la campagna s'imbianca subitaneamente e i giovani corrono ad imbracare gli sci e

il moto comincia e i corpi rinvigoriscono e ringagliardiscono e mille e mille grida festose s'incrociano da ogni parte e salutano e ringraziano e pregano il Cielo che faccia cadere ancora altra neve, che il freddo sia ancor più intenso perchè così essi potranno con più gioia scaldarsi con salti e corse e capriole.

Ma. Come in ogni dove ed in ogni tempo c'è sempre un Ma. A volte fatto di cose non buone, a volte fatto di semplici esagerazioni.

Da parecchi anni sciare è il piacere di moda ed ogni inverno conquista sempre più simpatizzanti e crea addirittura valanghe di amatori del... freddo. Si

va a caccia di neve come una volta si faceva più volentieri visita alla signora X perchè possedeva un camino a tiraggio eccellente e ceppi secchi e mastodontici.

— Sai che cosa ho visto mentre tornavo in macchina? Un campo zeppo di neve e libero di piante da fare impazzire di gioia! Ma non dirlo a nessuno. Pensa che c'è tanta neve, e bella, sai, da potere affogare un reggimento di granatieri. Che meraviglia! — Son queste le confidenze che si scambiano i giovani d'oggi.

Poter fare del moto in libertà è il desiderio di coloro che amano sciare per fare unicamente dello sport. E quindi è anche ammissibile il privilegio della scoperta del campo. Per fare del moto fra gente bella ed elegante è il desiderio di coloro che amano sciare unicamente per ammirare o farsi ammirare sotto altre vesti ed in diversa forma. Ed eccoci al Ma della discussione, al parallelo che si vuol far sussistere per forza fra sport e moda.

I vari manuali che contengono l'insegnamento teorico-pratico per sciare avvertono, in capo ai tanti comma, che per imparare basta: un paio di sci, un paio di guanti, due bastoni e una discreta dote di buona volontà. Null'altro.

Invece qualche anno di propaganda di questo sano magnifico sport è bastato per creare immediatamente la élite dei sciatori, i vari ranghi di snobisti ed elegantoni. Naturalmente le donne ne hanno acquistato il diritto del sesso ed hanno prima adottato una divisa, poi si sono sbizzarrite sull'originalità del modello e della tinta, poi ancora hanno curato accosciatura e cachet ed infine hanno pensato di abolire il tutto, ossia a qualunque materiale di rivestimento.

Le donne si so-

no dette: « Prolunghiamo all'infinito la moda estiva. Proviamo a sciare in costume da bagno. Tanto, il moto dà calore ugualmente e così noi saremo in massima libertà ».

Di conseguenza logica esse hanno avuto immediatamente il plauso dei nudisti, i quali hanno... dimostrato come sia ancora più igienico e... carino abolire anche la stupidissima

maglietta. « Che forse Eva non andasse in giro nuda anche d'inverno? » Hanno obbietato i nudisti.

E giù altre suddivisioni: sciatori nudisti, sciatori bagnanti, sciatori elegantoni ed in minima parte sciatori. Soltanto sciatori normali, di quelli che partono il sabato notte in treno, col sacco e gli scarponi e tornano la domenica arrossati in viso, sia pure con qualche ammac-



catura, ma alla buona, con una canzone sulle labbra e con i legni sulle spalle.

Da noi, però, questi ultimi, per fortuna, sono ancora in molti. Da noi i nudisti ed i bagnanti non si vedono ancora e soltanto gli elegantoni hanno il permesso di sfoggiare complicati copricapo, giubbotti metallici e tutto un armamentario bello sì, ma inutile.

Dicembre! Mese meraviglioso per prepararsi alle fascinantissime galoppate sulla neve!

Le ordinazioni di toilettes per sera non bastano più o sono passate in secondo rango. E' per gli sport invernali che ora bisogna pensare.

« Chissà Parigi quale moda lancerà quest'anno! Chissà se il giubbino sarà ancora alla lift o alla Napoleone? E i pantaloni? Non si vorrà costringerci ancora a nascondere le caviglie? E poi perchè non rialzare maggiormente i risvolti in basso sino a farli sembrare bizzarri stivaloni? E' un'idiocia farci tenere i pull-overs ermeticamente chiusi fino alla gola. Perchè poi? O che forse si ha paura della neve? Che... entri! E i berretti? Dio! Come si farà con la moda attuale dei capelli e dei cappelli? Speriamo che anche ai ba-

stoni si decideranno a fare quell'innesto necessario della trousse come hanno fatto per la cintura dei costumi da bagno! Altrimenti sarà una disperazione. E cadere? Come bisognerà cadere quest'anno? Di un colpo, come nelle tragedie? Au ralenti, come nei melodrammi? Silenziosamente? Con un tono di sorpresa? Dio! Quante cose che bisogna imparare e fare per questi benedetti sport invernali! »

Ecco i quesiti impellenti da risolvere per poter andare a sciare!

E non soltanto le donne di già si agitano e trafficano e cercano nuovi e più bei modelli. Anche molti uomini trovano il casco di feltro e la divisa

troppo tozza. Sotto quindi a cambiare, a modificare, ad abbellire. Tanto, in ogni ramo di sport regnerà sempre questa classe.... degenerata.

Noi, invece, siamo per quelli del sacco e del giubbino di fatica. Per quelli che vanno a sciare per fare del moto e basta. Per quelli che se cadono il motivo va ricercato soltanto nella mancanza d'equilibrio necessario che non ancora hanno acquistato.

La moda? Quella l'ammiriamo nei salotti quando se ne ha voglia.

Gli sport invernali o estivi bisogna praticarli, così, alla buona per rinvirare il corpo e non per saziare la vanità.

UMBERTO FOLLIERO



Attenzione viva e costante, intuizione pronta e sicura; passaggi accorti e precisi, rapidi interventi per sfruttare ogni situazione favorevole... Giocatori e pubblico, avvinti dalle alterne vicende della partita, si trovano in uno stato di continua tensione nervosa. Soltanto a gioco finito le conseguenze di questo stato di tensione, protratto per lungo tempo, si fanno sentire. Il sangue non circola più con la uniformità necessaria, si ha mal di capo, si è agitati e nervosi. E' questo il momento di prendere le

Compresse di ASPIRINA

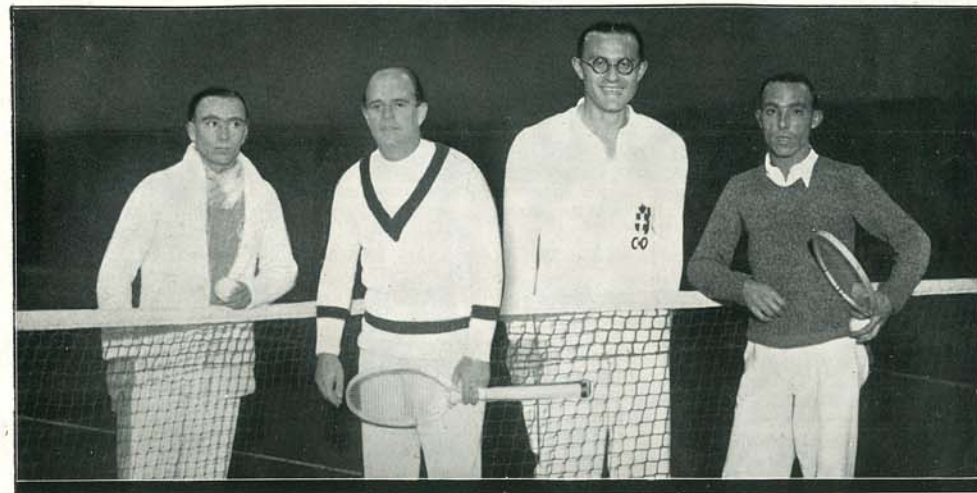
il preparato indispensabile a chi si dedica agli sports perchè elimina in tempo brevissimo i dolori di ogni genere, le conseguenze dei raffreddamenti, il mal di testa, l'emicrania, le nevralgie ecc. e regolarizza la circolazione del sangue senza danneggiare il cuore.



Pubblicità autorizzata Prefettura Milano N 11250

Foot-Ball

TENNIS



I protagonisti dell'incontro Milano-Roma, svoltosi recentemente sui campi coperti del Circolo del Tennis e finito colla vittoria dei Romani: Rado, C. Serventi, Gaslini e Palmieri (foto Argo).

MILANO - ROMA

Lo sport del tennis che fino a pochi anni or sono aveva un lungo periodo di stasi invernale, via via che aumenta la sua popolarità vede di anno in anno allungarsi il calendario delle sue manifestazioni: nella stagione passata in pieno dicembre si disputava a Genova un incontro internazionale, quest'anno, invece, sono stati i Milanesi che hanno potuto assistere ad un interessante confronto tra le squadre di Milano e di Roma.

Era questo uno degli ultimi avvenimenti di notevole importanza dell'annata che ora si chiude: e vale la pena di parlarne per due motivi: per la novità data dallo svolgimento della prima manifestazione, di indubbio interesse nazionale, che si disputava in Italia su campi coperti e per la curiosità che destava nel pubblico milanese il debutto ufficiale dell'ex-professionista Giovanni Palmieri.

L'attività invernale su campi coperti è infatti finora allo stato embrionale in Italia: all'estero, e particolarmente in Francia ed in Germania, l'esistenza di molti campi coperti permette ai tennisti una continuità nell'allenamento che in Italia ben pochi possono avere: da noi forse l'esistenza di molti campi coperti non è necessaria perchè in molti centri

(Genova, Roma, Napoli, ecc.) si può giocare a tennis all'aperto quasi tutto l'anno; ma nell'Italia settentrionale la necessità di avere ancora alcuni campi coperti è veramente sentita.

Milano, che già vanta un primato invidiabile in campo tennistico per numero di giocatori, di circoli, di campi, è all'avanguardia anche per dotazione di campi coperti: i tennisti milanesi hanno infatti a loro disposizione per l'allenamento invernale due campi coperti in terra battuta, costruiti dal Circolo del Tennis, la più giovane delle società tennistiche milanesi, che ha saputo organizzare con sì brillante successo il recente incontro Milano-Roma. Il fatto che i campi coperti siano in terra battuta, tendenza questa che viene ormai seguita anche in Francia ed in Germania, ha la sua importanza: infatti i tennisti milanesi che nei due passati inverni erano costretti a giocare nei padiglioni adattati della Fiera Campionaria su dei pavimenti in legno, provarono un notevole disagio nel mutamento del rimbalzo della palla, più veloce sul legno che sulla terra battuta, il disagio quindi si ripeteva nel passaggio dai campi aperti a quelli coperti all'inizio della stagione invernale, e da quelli coperti all'aperto all'inizio della primavera. Ma ora che Milano ha dato l'esempio, altre città come Torino e Bologna dovrebbero pensare all'allenamento invernale dei propri tennisti, poichè se

un mese di riposo giova indubbiamente, tre, quattro mesi di sosta sono più che mai dannosi.

In fatto di campi coperti iniziate sporadiche sono sorte qua e là: così Padova ha adattato alcuni padiglioni della Fiera Campionaria a campi in cemento, troppo duri però per farvi un proficuo allenamento e Modena disponeva pure di un campo coperto: i più appassionati dei giocatori torinesi si allenavano gli scorsi anni nel salone della Pelota adattato a campo di tennis: ma i centri più importanti dell'Italia settentrionale hanno ormai bisogno di impianti regolari e di campi in terra battuta. A ciò si arriverà col tempo, via via che aumenterà il processo di sviluppo del movimento tennistico italiano.

Mette conto ora di dir due parole dell'incontro Milano-Roma, terminato — com'è noto — con la vittoria dei giocatori romani; vittoria tanto più notevole in quanto ottenuta su campo avverso e con lo svantaggio non indifferente — per gli ospiti — di giocare per la prima volta su campi coperti e con la luce artificiale.

L'interesse maggiore di questo incontro era dato dal debutto dell'ex-professionista Giovanni Palmieri, passato ora, com'è noto, al dilettantismo, ma tuttora sotto squalifica fino alla fine del prossimo mese di marzo. In via eccezionale il Palmieri ha potuto disputare questo incontro, nel quale in un primo tempo i colori romani avrebbero dovuto essere difesi da De Stefani e da Serventi, grazie all'interessamento personale di S. E. Lessona, Presidente della F. I. L. T., il quale giustamente ripone una grande fiducia nell'avvenire sportivo di Palmieri e conta di ottenere da lui l'anno venturo un rendimento sensibilmente superiore a quello attuale.

Per quanto la corporatura di Palmieri non sia quella di un grande atleta tuttavia per l'abitudine a giocare varie ore di seguito creatasi in lui allorché era professionista, egli deve possedere una formidabile resistenza, che apparirà maggiormente in incontri sui cinque sets, di quanto non si sia potuto constatare a Milano; inoltre il Palmieri ha un gioco tecnicamente brillantissimo: servizio, drive e rovescio sono tutti di perfetta fattura e l'unica sua lieve deficienza è forse quella di non aver ancora una grande decisione nel gioco a rete; ma il colpo base di Palmieri, il drive, è sempre molto lungo, cosicché infastidisce subito qualsiasi avversario; quindi, sotto tutti gli aspetti, questo piccolo campione è un giocatore sul quale si può fare grande assegnamento per l'avvenire. I frequenti contatti con avversari più forti lo faranno scaltro e non è davvero azzardato il pensare a lui come ad un ottimo elemento per la nostra squadra nazionale.

Nel gioco di doppio il Palmieri non è forse altrettanto forte, ma per questa specialità è forse anche il caso di dar tempo al tempo: per il doppio sono necessarie una grande esperienza e doti di prontezza e di intuito che si acquistano solamente partecipando a gare: ed a partire dal prossimo aprile non mancheranno al Palmieri le occasioni di disputare tornei e gare ufficiali.

Per concludere, abbiamo visto a Milano un nuovo ottimo elemento che aumenterà gli effetti della ridotta schiera dei nostri prima serie: un paio di giocatori come lui che ogni anno entrassero a rinvigorire, anche se provenienti dal professionismo, la nostra prima categoria innalzerebbero ben presto il livello medio della nostra prima serie, tanto svalORIZZATA all'estero!

Ma la presenza di Palmieri non era l'unica attrattiva dell'incontro Milano-Roma; con lui difesero i colori della Capitale Clemente Serventi, l'appassionato vice-Presidente della F.I.L.T. e James De Martino. Quest'ultimo ha giocato il doppio con Serventi e la coppia romana ha sfiorato la vittoria contro Gaslini e Bonzi: soprattutto Serventi ha confermato di esser sempre un avversario pericoloso e, pur non essendo il doppio la sua specialità, ha saputo sostenere abilmente il confronto con gli avversari: ed in singolare, dopo aver trovato un Rado in forma splendente nella prima giornata, si è vendicato a spese di Gaslini il secondo giorno: dal fondo campo il romano ha sostenuto lunghi palleggi con i quali riusciva a poco a poco a sfiancare l'avversario: e Serventi, mirabile esempio a tutti di entusiasmo, di passione sportiva e di tenacia, confermò di essere pur sempre un osso duro per chicchessia.

La squadra milanese era composta, com'è noto, da Rado e da Gaslini per i singolari, e da Bonzi-Gaslini per il doppio; quest'ultima coppia vinceva il doppio su Serventi-De Martino e l'altro punto per i milanesi era quello conquistato da Rado, vincitore di Serventi. La vittoria di Serventi su Gaslini, unita ai due precedenti successi in singolare di Palmieri sopra Gaslini e Rado permetteva però ai Romani di conquistare il successo finale.

Rado dopo aver confermato la sua vittoria di Padova su Serventi, destava invece brutta impressione ritirandosi, senza giustificato motivo, contro Palmieri: il ragazzo s'è forse troppo montata la testa in questi ultimi tempi, ed allora non v'è che da augurarsi che gli capitino ancora varie sconfitte tra capo e collo, perchè egli impari, prima che a saper vincere, ad esser capace di perdere: se Rado gode ora le simpatie del pubblico, dato il cammino ascendente che egli sta compiendo, non deve alienarselo con gesti poco simpatici come quello recentemente compiuto: che, se il fatto dovesse ancora ripetersi, dovremmo finire per dar ragione a chi sostiene che a Rado manca ancora la volontà e l'anima del combattente. Senza contare che, in incontri a squadre come quello recente, il ritiro è tanto più antisportivo in quanto danneggia non il giocatore, ma la squadra: ed in ciò Rado avrebbe potuto prendere esempio da Gaslini che contro Palmieri rimase sul campo fino all'ultima palla, difendendo strenuamente nonostante si vedesse chiaramente quali fossero le sue condizioni fisiche.

Gaslini in singolare confermava però la sua ben nota discontinuità, giocando bene contro Palmieri, ma molto al disotto delle sue possibilità contro Serventi; e neppure in doppio egli apparve mai il brillante giocatore di alcuni incontri di Coppa Davis: Bonzi fu forse più efficace, grazie alla generosità del suo temperamento, ma, anch'egli a corto di allenamento, non fece nulla di eccezionale.

La vittoria conquistata dai Romani si deve pertanto considerare regolare e ben meritata: ed il debutto di Palmieri, che fu applauditissimo dal pubblico milanese, è stato così felice da lasciare veramente sperare bene per l'avvenire.

L'incontro Milano-Roma è stato l'unico avvenimento saliente di un periodo morto come l'attuale: esso avrà forse fornito lumi ai tecnici per la compilazione della nuova classifica, di cui è prossima l'uscita ed intorno alla quale già si son fatte varie congetture, fino ad arrivare alla pubblica-

Dodici fascicoli all'anno; mille pagine di "storia sportiva,, abbondantemente illustrata da fotografie originali: questo è "Lo Sport Fascista,,



Una veduta del Palais des Sports di Parigi durante un incontro di doppio fra i professionisti della troupe Tilden.

ATTUALITÀ DI FINE STAGIONE

Le esibizioni in Europa della troupe professionistica capeggiata da William Tilden e forte dei vari Nusslein, Kozeluh, Burke, Hunter, Najuch, Plaa, ecc., hanno destato ovunque grande interesse. La troupe doveva esibirsi pure in Italia, ma a Milano essa sostò per ben quattro giorni nella vana attesa di un raggio di sole, attraverso la pioggia persistente che permettesse ai celebri professionisti della racchetta di esibirsi; ma il maltempo fu in quei giorni inesorabile e le rappresentazioni di Tilden professionista in Italia furono rimandate all'anno venturo.

Questa compagnia di artisti della racchetta, che viaggia con un'organizzazione in grande stile a capo della quale è il celebre Jeff Dickson, noto impresario di spettacoli pugilistici, ha portato con sé in tutta Europa, ma non a Milano dov'era sicura di trovare il sole, un campo di tennis... portatile: si tratta infatti di un grande tappeto di caucciù, che venne disteso per esempio a Parigi sopra il cemento del « Palais des Sports » e che serve benissimo da campo di gioco. Un locale

chiuso viene così trasformato rapidamente in campo di tennis, poiché assieme al campo la « troupe » porta anche un modernissimo impianto di illuminazione con dei grandi riflettori che assicurano una piena visibilità.

I risultati più interessanti della « tournée » furono forniti dal giovane tedesco Nusslein che costituì una vera rivelazione, allorché a Berlino costringeva al limite dei cinque sets il grande Tilden. Questi però, punto sul vivo e nella tema di una sgradevole sorpresa, si presentò preparatissimo al retour-match e così a Parigi, nell'incontro che venne denominato, un po' troppo pomposamente, « finale del campionato del mondo dei professionisti », Tilden batteva il giovane Nusslein ma in modo molto netto, non lasciandogli cioè neppure un set.

Nusslein si prendeva però la sua rivincita nell'incontro di doppio e la coppia tedesca formata da Nusslein e da Najuch batteva la coppia Tilden-Hunter che, in tutta la « tournée », non aveva mai subito sconfitta. Tilden si confermò naturalmente il più forte professionista del mondo e subì l'unica

Tutti dicono che la nostra è la più bella Rivista del genere; ma per testimoniare efficacemente la propria simpatia il mezzo più persuasivo è l'abbonamento

sconfitta di tutta la «tournée» ad Amsterdam ad opera di Kozeluh, che egli però aveva in precedenza ripetutamente battuto.

Ora la «troupe» professionistica è ritornata in America dopo essersi aggregata il giovane Nusslein, ma dopo aver perso Kozeluh che è rimasto sulla Costa Azzurra per la solita stagione invernale. Dato che Tilden è al di là dell'Oceano, il campione boemo non avrà voluto lasciare sfuggire l'occasione di vincere una volta ancora a Beaulieu la Coppa Bristol ed il Campionato di Francia dei professionisti. Intanto Tilden, giunto in patria, si aggregerà il non più giovane Vincent Richards, suo grande rivale allorché i due militavano in campo dilettantistico, e la «troupe», dando spettacolo nelle varie città d'America, continuerà a raccogliere applausi e, ciò che più conta..., dollari.

In Italia stagione pressoché morta. Si lavora intensamente però alla sede della Federazione della quale ci piace segnalare, tra le altre, la seguente circolare, a proposito dei «ragazzi raccattapalle»:

«Con riferimento alle proposte approvate nell'ultima riunione del Direttorio federale, questa Presidenza invita le società affiliate a curare in modo speciale le attitudini tennistiche dei ragazzi in servizio presso i circoli come raccattapalle. In Italia, almeno sino ad oggi, vi è penuria di buoni istruttori professionisti di nazionalità italiana, inquantoché i pochi in servizio sono autodidatti e, in linea di massima, sprovvisti delle comunicative necessarie per impartire agli allievi le cognizioni elementari relative allo stile e alla tecnica del gioco.

«I ragazzi raccattapalle, che in genere formano il nucleo di origine dei professionisti, possono, se seguiti ed istruiti, migliorare di molto il livello tecnico degli istruttori. Si invitano quindi tutti i presidenti delle società affiliate a istituire, sotto la guida di un socio volenteroso o dell'istruttore in servizio presso le società, un vero e proprio corso per detti ragazzi.

«Basterà qualche ora alla settimana, con palle di scarto e sui campi peggiori; i nostri ragazzi sono intelligenti e intuitivi; quindi, certamente, in breve dalla massa uscirà qualcuno che si distinguerà per speciali attitudini.

«Si consiglia inoltre di promuovere spesso, come già avviene in alcuni circoli, gare fra questi ragazzi (concedendo premi)

per dar loro l'abitudine alle competizioni, stimolando in pari tempo l'amor proprio attraverso l'emulazione.

«Questa presidenza gradirà avere, da ogni Circolo affiliato, al principio della stagione primaverile e estiva, una relazione scritta relativa alle iniziative prese e ai risultati conseguiti».

La circolare è troppo chiara per abbisognare di un diffuso commento. È noto, infatti, che il problema della popolarizzazione del tennis non è solamente quello di creare delle masse di giocatori, ma di poter fare in modo che questi giocatori siano effettivamente dei tennisti e posseggano cioè quel minimo di tecnica e di razionale impostazione da consentire il rapido sviluppo a diventare un campione. La necessità di impostare razionalmente la nuova generazione dei tennisti ha messo a nudo una dolorosa verità: la scarsità in tutta Italia degli insegnanti. Quei pochissimi che vi sono attualmente, o non sono Italiani, ed i maggiori clubs se li debbono contendere, oppure non si dimostrano all'altezza del loro compito. In ogni caso il loro numero è troppo esiguo ed è necessario che, con più di duecento società federate in Italia, ve ne siano almeno una sessantina con un proprio istruttore che crei e curi i nuovi giocatori.

L'iniziativa della F.I.L.T. è pertanto lodevolissima e se tutti i clubs seguiranno le disposizioni emanate dalla circolare sopra riportata, essa è destinata al successo. È noto infatti che, più all'estero che in Italia, i migliori giocatori sono stati in gioventù dei raccattapalle i quali, vivendo in continuo contatto con i giocatori più diversi e seguendone attentamente tutti i movimenti, apprendono più facilmente le finchezze ed i segreti del gioco.

Seguendo le disposizioni federali non sarà difficile per i nostri ragazzi procurarsi presso i migliori giocatori del proprio club una racchetta usata e per i dirigenti organizzare per questi ragazzi qualche gara che sviluppi il senso tattico ed il temperamento agonistico.

Ma, soprattutto, si dovrà tener conto dello scopo ultimo per il quale tali iniziative vengono proposte: quello di far passare questi ragazzi alla catego-

ria degli insegnanti, per non creare degli spostati nella vita e per dare una base tecnica alle future generazioni di tennisti italiani.

Tra le altre disposizioni della F.I.L.T. degne di nota quelle che si riferiscono alla classifica dei giocatori e delle giocatrici: per la seconda e la terza categoria la commissione di classifica è stata composta da S. E. Lessona, da Clemente Serventi, da Fabio Clerici e dal Conte Balbi, e la classifica della prima categoria verrà invece fatta personalmente da S. E. Lessona, dopo aver sentito il parere di tutti i membri del Direttorio: sarebbe interessante sapere a quali posti si sono proposti Serventi, Balbi e D'Avolos membri del Direttorio e nello stesso tempo giocatori di prima categoria...

Maggiormente sarà interessante vedere a chi verrà assegnato il primo posto nella graduatoria della prima categoria: se ancora a De Morigio oppure a Giorgio De Stefani, numero uno della squadra azzurra. Dopo questi, il terzo posto spetterà indubbiamente ad Oscar De Minerbi, neo campione d'Italia, e ad Emanuele Sertorio dovrebbe esser dato il quarto posto: ma poi fra Gaslini, Bonzi, Rado, sicuro promosso in prima categoria, Serventi e Tito del Bono la scelta per l'assegnazione dei posti sarà ben difficile. Infine è problematico se verranno mantenuti in prima categoria Boccardo, che dovrebbe passare tra i non classificati, Sabbadini, battuto da Quintavalle, Colombo, battuto da Mei, e Gingi De Martino, battuto da Zucchi. Se si limitasse il numero dei primi serie a quelli che hanno veramente diritto di farne parte, anche nei confronti con le classifiche delle altre nazioni il tennis italiano farebbe miglior figura.

Interessante sarà pure la nuova classifica della seconda categoria, della quale è stato aumentato il numero delle suddivisioni e che comprenderà gli attuali più forti elementi di terza categoria, consentendo così alle gare per i minori di riuscire più equilibrate senza che vi spadroneggi la solita decina di nomi noti che impedivano ai più inesperti di affermarsi ed addirittura di fare dei progressi.



AUTOMOBILISTO



Giuseppe Campari, l'anziano e brillante Campione d'Italia, sulla sua fida «Alfa Romeo», vincitrice del Campionato nazionale marche.

OTTIMA ANNATA

Il bilancio numerico e morale della stagione 1931 afferma che lo sport automobilistico italiano è in netta ripresa. Veramente un esame delle statistiche potrebbe far credere essere improprio il termine ripresa, ma doversi piuttosto parlare di continuo e progressivo sviluppo. Perché a partire dal 1923 il numero delle manifestazioni è andato aumentando, fino a toccare il massimo di 65 nel 1926, per poi scendere sino a 52 nel 1928 e riprendere a salire per superare quest'anno la metà di 70.

La floridezza di una attività non si misura però soltanto dalla quantità delle manifestazioni, ma puranco, se non soprattutto, dal loro successo. E nel caso particolare, in sede di statistica, dal numero dei partecipanti. Sotto questo aspetto le cifre ufficiali, se non proprio ufficiali, parlano di ascesa dal 1923 al 1929 nel quale anno si sono avuti 56 partecipanti in media a ciascuna manifestazione, di lieve

discesa a 45 nel 1930 e di nuova salita a 52 nel 1931.

Se infine si tenga conto del numero complessivo di concorrenti alle manifestazioni si constata un progresso continuato, senza soste, ma con più di un balzo significativo, dai 690 del 1924 ai 3640 del 1931.

In ogni voce sembra quindi si debba escludere la legittimità di parlare di ripresa la quale presuppone una crisi, ben più profonda di quelle che possano aver determinato le tenui diminuzioni rivelate dalle cifre, crisi che le statistiche non permettono di individuare.

Gli è che, lo abbiamo già detto, il bilancio di una stagione sportiva non è soltanto numerico per quanto i numeri possano contribuire ad illustrarlo. E noi sappiamo tutti che non più di due o tre anni fa lo sport automobilistico non era certo sostanzialmente fiorente come oggi per quanto le competizioni si succedessero numerose e i ranghi dei concorrenti, specie delle marcie di regolarità e dei raduni, fossero parecchio nutriti.

Le corse e i loro protagonisti avevano però perduto buona parte della popolarità di cui godevano e

l'indifferenza del pubblico accompagnava le gare, anche le più importanti. Ma soprattutto il guaio serio era costituito dalla diserzione delle Case costruttrici la cui assenza toglieva quasi consistenza tecnica alle competizioni, svuotandole così di ogni significato. Perché, si voglia o non si voglia, sono le prove a carattere tecnico che esercitano la più efficace attrazione sulle folle le quali, oggi oramai non più del tutto profane, non si accontentano come un tempo dello spettacolo per quanto impressionante od emozionante. Ciò che costituisce il segno che si è compiuta una evoluzione.

La ripresa si era già iniziata prima di questo anno: fu il ritorno, dopo una non lunga pausa, dell'« Alfa Romeo », magnifica espressione della industria italiana, a darne il segnale. Già nel 1930, lo ricordiamo un po' tutti, il duello fra la casa milanese e la « Maserati » rialzò il tono di tutta l'attività automobilistica rinfocolando rivalità, acuendo appassionati antagonismi. E poiché macchine ed uomini nostri non si peritarono di scorzare vittoriosi anche fuori d'Italia, un'altra casa, quella « Bugatti » che è straniera industrialmente, ma italiana nello spirito combattivo che anima i suoi dirigenti, fu trascinata in lizza, mentre anche in Germania la « Mercedes » dava chiari segni di non voler assistere neutrale alle lotte per un primato che non è soltanto sportivo.

Così quest'anno la battaglia si è scatenata ardente fra i rappresentanti di tre industrie che poterono far affidamento sui migliori guidatori attualmente esistenti in Europa, ben degni successori dei protagonisti delle competizioni di prima della guerra la cui bravura è assurda con gli anni a valori di leggenda.

Il nostro Paese è stato uno dei teatri più importanti di questa guerra, purtroppo non del tutto inerte, che è così vincolata all'industria e alla tecnica da non potere essere affatto considerata fine a se stessa.

E se la vittoria, inattesa quanto clamorosa, nella Mille Miglia ha insegnato una non inspiegabile prudenza alla « Mercedes », che ben raramente ha in seguito messo ufficialmente il naso fuori di casa onde non correre il pericolo di compromettere gli effetti di quel suo primo successo, che non possiamo esimerci dal qualificare grande anche se non è in fondo riuscito, per quanto meritato, dei più convincenti, se dunque non si è potuto, oltre la fine d'aprile, far più affidamento sull'asso Caracciola e sul suo velocissimo vetturone per le corse nostre, sono stati più che sufficienti « Alfa Romeo », « Maserati » e « Bugatti », con i loro Nuvolari, Campari, Minoia, Borzacchini, Fagioli, Ernesto Maserati, Dreyfus, Varzi e Pietro Ghersi, a dar vita a contese drammaticamente spettacolose, appassionanti e avvincenti. Tali da richiamare ai traguardi, sui bordi dei circuiti e ai lati delle piste decine e decine di migliaia di persone, tifosi per una macchina o per un uomo,

pronte a scattare nel più entusiastico applauso per le imprese dei propri beniamini.

Dovunque quest'anno gruppi di tifosi hanno fatto sentire la loro presenza creando un'atmosfera di battaglia eccitazione attorno alle più importanti contese. Laggiù alla Targa Florio nonostante l'imperversare del maltempo, attorno alla nuova originalissima pista dell'Aeroporto del Littorio a Roma, ai margini del sinuoso tracciato del circuito di Monza, sull'aspro percorso della Coppa Ciano a Livorno e soprattutto a Pescara dove una folla imponente gremiva paurosamente i recinti e le scarpate fiancheggianti la strada sulla quale bolidi rossi e azzurri si inseguivano a velocità elevatissime, si è sofferto e si è gioito delle vicende emozionanti della corsa, si è gridato, si è incitato a gran voce ed anche si è fischiato, a sproposito in genere e comunque sempre poco generosamente. Ma si sa che la folla, specie quando è invasata di passione, raramente è giusta e generosa così da fischiare anziché compiangere e far oggetto di simpatia le vittime della fortuna. Forse per esprimere il proprio rammarico o il disappunto pungente.

Ad ogni modo, a parte le più o meno eccessive e le più o meno opportune sue espressioni, l'importante è che lo sport automobilistico abbia potuto giungere a creare il tifo. E' un successo il cui significato non ha certo bisogno di essere illustrato.

Aggiungiamo subito che gli avvenimenti della stagione 1931 sono stati tali da non sorprendere del risultato conseguito presso il pubblico. Basta ricordare, sia pure a grandi linee, il loro svolgimento ed i loro risultati. Tali in complesso da impedirci oggi di pronunciarci sulla superiorità di una macchina e di un uomo, come dimostrano le stesse classifiche dei Campionati Italiani che hanno visto finire in testa a punti eguali Campari, Nuvolari e Varzi da una parte e « Alfa Romeo » e « Maserati » dall'altra, così da mettere in serio imbarazzo i poteri sportivi per l'assegnazione dei titoli.

Campari e « Alfa Romeo » sono stati i designati quali campioni assoluti avendo, e ben giustamente, ritenuto la Commissione Sportiva del R. A. C. I. che la magnifica vittoria conquistata nel Gran Premio d'Italia a Monza sia tale da prevalere nettamente su qualsiasi altro successo in qualsiasi altra competizione. Fu quella una vittoria tecnica, oltre che sportiva, perchè l'aver marciato per dieci ore filate a oltre 150 chilometri all'ora costituisce la dimostrazione più lampante dell'eccellenza di un mezzo meccanico tanto nelle sue concezioni tecnico-mecchaniche quanto nella sua perfezione costruttiva. E in quel giorno trionfale la nuova « Alfa Romeo » 8 cilindri (al volante della quale si era alternato con Campari anche Nuvolari) riaffermò la tradizionale superiorità dell'industria italiana.

I titoli diremo così minori furono appannaggio di Castelbarco e della « Maserati » per la classe 1500 cmc., di Premoli e della « Fiat » per la classe 1100 cmc. e ancora dell'« Alfa Romeo » per il Cam-

pionato delle vetture sport che meriterebbe un più vivo interesse da parte di tutti.

Il maggior numero di vittorie assolute fu conseguito da Nuvolari che trionfando con l'« Alfa Romeo », nella Targa Florio, nella Coppa Montenero, nella Pontedecimo-Giovi, nella Coppa delle Tre Province, nella corsa di Boscochiesanuova e nella Coppa della Consuma ha intascato quasi 300 mila lire di premi. Lo seguono... a 60 mila lire di distanza Varzi, che al volante della « Bugatti » si è classificato primo assoluto ad Alessandria e alla Susa-Moncenisio e primo di classe al Reale Premio Roma e al Gran Premio di Monza, e Campari su « Alfa Romeo » con la vittoria citata al Gran Premio d'Italia e con quella smagliante della Coppa Acerbo.

Il sempre valido Minoia ha vinto con l'« Alfa Romeo » il Campionato Internazionale, l'audace e sicuro Fagioli con « Maserati » il Gran Premio di Monza, Borzacchini con « Alfa Romeo » il Circuito di Piemonte, Ernesto Maserati con « Maserati » il Reale Premio Roma, Morandi e Rosa con « O. M. » il Giro di Sicilia, Carraroli con l'« Alfa Romeo » la Targa delle Puglie, Umberto Klinger con la « Maserati » la Coppa Cimino, Biondetti con la « Bugatti » la Monte Quiesa e la Targa Ferretti, Pietro Ghersi con la « Maserati » la Pontedecimo-Giovi a pari merito con Nuvolari, Ruggeri con la « Maserati » la Bologna-Barbiano, Strazza con la « Lancia » la Ponte di Legno, Pastore con la « Maserati » la corsa delle Torricelle e l'asso motociclista Taruffi con l'« Alfa Romeo » il Circuito di Bolseina. Tanto per citare le corse principali dell'annata.

La produzione italiana ha complessivamente dominato benchè in qualcuna delle prove più attese abbia dovuto cedere il passo a quella straniera. Basti a confermarlo che su otto delle gare del Campionato di velocità ben sei, fra le quali le più importanti, hanno visto una vettura rossa tagliare in testa a tutti il traguardo d'arrivo. Quattro volte fu una « Alfa Romeo » e due volte una « Maserati ». Solo alla Coppa della Mille Miglia, al Circuito Bordino e alla Susa-Moncenisio trionfarono macchine straniere e ad Alessandria e al Moncenisio con guidatore italiano.

In compenso però l'« Alfa Romeo » vinse la Parigi-Nizza, la 24 ore di Spa e il Criterium delle strade selciate in Francia con Zehender, il Gran Premio di Dieppe, il Gran Premio di Grenoble e quello di Comminges con Etancelin, il Gran Premio d'Irlanda la 24 ore di Le Mans e il Tourist Trophy inglese con Birkin, lord Howe e Borzacchini, mentre la « Maserati » ha conquistato al di là dei confini la « Sei ore » di Tunisi con Castelbarco, un primo posto di classe ai Comminges con Joly, un secondo posto al Gran Premio della Marna con Dreyfus, due secondi posti al Gran Premio di Tunisi e al Gran Premio di Montecarlo con Fagioli e uno al Gran Premio d'Irlanda con Campari.

Se si aggiungono i due records del mondo e la dozzina di records internazionali realizzati recentemente in Francia dall'« Alfa Romeo » con Zehender, Pesato e Chinetti è lecito concludere che, nonostante qualche prova sfortunata e qualche onorevolissima sconfitta, l'industria italiana ha saputo mantenere il suo primato dominando ogni avversario con una serie di risultati che non lasciano dubbi sul valore delle sue macchine.

L'interesse di tutte codeste competizioni non si è limitato, come abbiamo già avvertito, al campo sportivo. La loro importanza è stata anche tecnica in quanto hanno visto in lizza nuove creazioni di tutte le marche che nelle corse hanno affrontato il più severo dei collaudi. Così l'« Alfa Romeo » ha combattuto, oltre che con la ben nota 6 cilindri di 1750 cmc., con la nuova otto cilindri di 2350 cmc. che, dopo l'incerta prova alla Mille Miglia e ad Alessandria, ha trionfato nel G. P. d'Italia e ha permesso a Minoia di conquistare il titolo di Campione Internazionale, nonchè con la veloce e geniale 12 cilindri che però ha dimostrato nel settembre a Monza di non essere ancora perfettamente a punto, pur dopo l'entusiasmante trionfo di Campari a Pescara.

Da parte sua la « Maserati » ha allineato in gara, a fianco delle ben note 16 cilindri e 2500 cmc. la nuova 2800 cmc. con la quale Fagioli ha sbaragliato tutti nell'ultimo Gran Premio di Monza, mentre « Bugatti » ha conquistato le più belle vittorie con la nuova 2300 cmc. a doppio albero di distribuzione in testa ed ha provato con buon esito a Monza la nuova otto cilindri di 4900 cmc.

Fu in fondo tale fervore di lavoro e di produzione da parte dei costruttori, stimolato dalla attraente formula dei Gran Premi, a determinare il successo di una stagione che non avrebbe potuto essere più ricca di motivi tecnici e sportivi, nè più appassionatamente combattuta dalle Case e dai campioni più in vista.

Ma se le maggiori corse di velocità sono l'espressione più clamorosa delle ottime condizioni dello sport automobilistico italiano non sono da sole sufficienti a determinarne la floridezza.

C'è tutto il resto a dimostrarcelo e ad assicurarci che in questo campo siamo ancora e sempre all'avanguardia. Ci sono i due milioni e mezzo circa di premi in danaro distribuiti, indice inconfutabile di una potenza pressochè senza paragoni, ci sono le più che 70 manifestazioni svolte (3500 sono stati i partecipanti) comprendenti le corse locali, e le marcie e i raduni che non sono certo i meno proficui per una sana propaganda dell'automobile.

Malgrado quindi tempi difficili e il regime di stretta economia impostosi dal R.A.C.I. ci si può abbandonare ad un ragionevole ottimismo nei riguardi dell'avvenire prossimo. Lo sport dell'automobile poggia su così salde basi e gode ormai di grande favore presso il pubblico.

RUGGERO TITO ZANETTI



Ultime corse della stagione: la coppia Carraroli-Severi, della Scuderia Ferrari, prima assoluta alla Targa delle Puglie, su Alfa Romeo, alla media di Km. 101,60.
(foto Dott. Testi)

I DILETTANTI

Viva attesa aveva suscitato negli ambienti automobilistici la seduta della Commissione sportiva del R.A.C.I. ha tenuto il 2 dicembre a Roma. Era la consueta riunione di chiusura dell'annata, quella comunemente nota come seduta del Calendario. Ma l'interesse e le discussioni che l'hanno preceduta e seguita non si riferivano proprio al Calendario per quanto esso costituiva uno degli atti più importanti degli organi che dirigono lo sport automobilistico italiano.

Altre erano le questioni delle quali si attendeva la soluzione, e questioni che apparivano abbastanza spinose. Specie quella della suddivisione dei corridori in due o più categorie che da un paio di mesi aveva fatto versare i soliti fiumi di inchiostro in discussioni e polemiche nelle quali avevano preso a volta a volta la parola..., o la penna, organizzatori, corridori e appassionati. Ma tali fiumi (se proprio di fiumi si vuol parlare), non son scorsi invano se si è riusciti un poco tutti ad investire della cosa la Commissione Sportiva e ad indurla ad accogliere i generali desideri nonché a codificarli.

In fondo, l'accordo era completo sulla sostanza. Sulla necessità cioè che i corridori non professionisti o non del

tutto professionisti, che i giovani alle loro prime armi, che gli sportivi che sono attirati alle corse da non altro che da una viva passione e alle corse partecipano con macchine proprie, che i cosiddetti «gentlemen» insomma costituiscono una categoria di corridori a parte per la quale siano assegnati premi speciali, siano organizzate competizioni apposite ed anche un Campionato.

Non si ritiene giusto infatti che tutti codesti partecipanti, diremo così minori, alle gare automobilistiche debbano sempre vedersi sbarrare la strada alle affermazioni e anche (perchè no?) ai premi dagli Assi, al servizio o meno delle Case costruttrici, contro i quali sono, fra l'altro, costretti a lottare non certo a parità di mezzi meccanici. E' iniquo tutto ciò ed era anche dannoso per lo sport automobilistico in quanto simile situazione finiva per scoraggiare tanto gli ottimi automobilisti inducendoli ad abbandonare una attività sportiva nella quale perseverando forse avrebbero potuto riuscire a sviluppare la loro classe e giungere a costituire i rincalzi destinati a rimpolpare i quadri dei campioni, e a tenerne senz'altro lontani tutti quegli altri che non si sentono di dover affrontare in gara gli Assi di fama internazionale. Con pregiu-

dizio quindi di tante competizioni nelle quali un paio di concorrenti dal nome clamoroso erano sufficienti a creare pressochè il vuoto nei ranghi dei par-tenti.

Sull'idea fondamentale della suddivisione non esistevano, comunque, divergenze apprezzabili. Il dissenso, invece, verteva tutto sul modo della suddivisione stessa e sulla qualifica delle categorie.

I giornali quotidiani hanno abbondantemente riferito le deliberazioni prese a tale riguardo dalla C. S. presieduta da Vincenzo Florio. Sarebbe dunque superflua ogni ripetizione. Ci basterà qui richiamare i caposaldi del regolamento il quale parla e si occupa solo della istituzione dei corridori dilettanti senza accennare a professionisti od altre categorie. Perciò quei corridori che saranno compresi nella lista dei dilettanti godevano di certe particolari prerogative (classifiche speciali, Campionato a parte, ecc.) dalle quali sono esclusi tutti gli altri.

Per essere ammessi fra i dilettanti (fra i quali si rimarrà anche dopo aver vinto dei Gran Premi), oltre a fare delle non troppo semplici pratiche burocratiche che richiederanno nientemeno che una ventina di giorni (così da far ritenere che della nuova categoria faranno parte solo o quasi coloro che partecipano abitualmente a corse, la cui maggiore occupazione è costituita dalla attività sportiva) è necessario non essere stati alle dipendenze di case come colaudatori o meccanici, non fare o aver fatto della guida dell'automobile una professione remunerata, non ricevere o aver ricevuto compensi per la partecipazione a corse, non correre o aver corso per conto di Case, rappresentanze e scuderie, non aver rapporti di industria o commercio con Case costruttrici. Di più è vietata ogni pubblicità commerciale sui risultati ottenuti.

Per essere sinceri dobbiamo dire come questo po' po' di roba abbia provocato parecchie delusioni. Perchè se è vero che il problema, per lo meno in seno alla C. S., è stato originato dalla proposta del barone Lazzaroni di creare un campionato dilettanti, è anche vero che la discussione pubblica lo aveva ampliato e completato. E non solo di dilettanti più o meno puri si era in genere parlato, tanto da far ritenere doversi scartare tale denominazione che in pratica è di delicata applicazione, ma anche di corridori non esperti, il

nocciolo della questione essendo costituito più dal valore dei corridori che dal loro dilettantismo.

Cosicché in fondo ci sembra che se si è « inteso tenere presenti le qualità e le aspirazioni di un gran numero di sportivi consentendo loro la possibilità di partecipare, oltre che alle normali manifestazioni anche a gare solo ad essi riservate, nonché quella di aspirare eventualmente a particolare classifica nelle prove comuni », come s'esprime la C. S. nel suo chiarimento ufficiale od officioso, si sia rinunciato ad addivenire a quella vera e propria suddivisione di corridori, sia pure ad uso interno, di cui lo sviluppo dello sport automobilistico fa sentire l'opportunità.

Insomma ci si è fermati, a nostro parere, a mezza strada provvedendo ad una parte soltanto dei bisogni venuti in luce in questi ultimi anni di attività.

Comunque è già qualcosa di cui non possiamo in linea di massima non dichiararci soddisfatti. Di più si potrà fare in avvenire ove l'attuale provvedimento risultasse inadeguato o insufficiente.

Piuttosto avanziamo qualche dubbio sulla praticità di esecuzione delle norme che regolamentano la categoria di coloro che si vollero qualificare dilettanti anche se percepiscono premi in denaro, e quindi traggono o mirano a trarre dalle corse un lucro, benchè esiguo nei confronti delle spese sostenute. Tali norme minuziose, e conseguenti alla qualifica di dilettante, sono complete, esaurienti, perfette a tavolino. Ma non crediamo che siano altrettanto pratiche nella loro applicazione. E questa opinione, o questo dubbio, trae alimento dalla esperienza compiuta in quello sport motociclistico la cui affinità con quello automobilistico è stata in questi ultimi tempi tanto di frequente tirata in ballo.

Sette od otto anni fa anche in campo motociclistico si creò infatti la categoria *gentlemen* retta da un regolamento sostanzialmente analogo nei criteri e nella loro enunciazione a questo dei dilettanti automobilistici. Tale categoria non durò in vita, pur avendo dato all'inizio qualche buon risultato, più di un biennio. Furono tutte quelle complesse restrizioni, richiedenti delicati accertamenti, che dovevano assicurare la purezza dei suoi componenti, che la uccise, coadiuvata dalla estrema difficoltà, se non talvolta dalla impossibilità,

della loro applicazione pratica senza incorrere nel pericolo di un estremo assottigliamento della categoria.

Auguriamoci dunque che le innegabili differenze tra sport motociclistico e sport automobilistico producano diversi risultati, per quanto il precedente sia tale da impedire che si possano alimentare eccessive speranze. E' piuttosto la considerazione che trattasi di un esperimento a confortarci, in quanto l'esperienza fornirà elementi ineccepibili per eventualmente migliorare e perfezionare il provvedimento.

L'altro argomento di vivo interesse di cui si è occupata la C. S., l'assegnazione cioè dei titoli di campione italiano controversi, è stato risolto semplicemente con l'applicazione del regolamento per cui Campari e «Alfa Romeo», trionfatori del Gran Premio d'Italia che era la prima delle gare di preferenza, son stati designati. Si deve riconoscere che sia il rubicondo Asso milanese sia la marca gloriosa da parecchi anni vittoriosamente sulla breccia in difesa dei colori dell'industria italiana, hanno ben meritato di essere ufficialmente proclamati campioni. Ciò però non toglie che sia emerso, dalla situazione creata, come l'attuale sistema di punteggio non sia dei più razionali e come non sia proprio aderente alla logica e alla giustizia che ai fini del Campionato una vittoria abbia maggior valore di un'altra che magari è sportivamente e tecnicamente per lo meno equivalente.

Ma le norme emanate per il Campionato dilettanti (nelle cui gare saranno assegnati 5 punti al primo, 4 al secondo e così via) fanno sperare che lo stesso pratico, logico e razionale criterio verrà quanto prima introdotto anche nel Campionato dei... non dilettanti. L'interesse della contesa non potrà che arricchirsi.

Il Calendario nazionale, redatto nella seduta, il quale comprende ben 74 prove con quasi tre milioni di premi in denaro, ci permette infine di rilevare le splendide condizioni dello sport automobilistico italiano e le sue smisurate capacità: tali da dargli modo di conservare, anche in un momento critico per ogni forma di attività, il primato nei confronti delle altre nazioni. Dobbiamo esserne fieri e nello stesso tempo grati agli attivi dirigenti che con instancabile alacrità e con intelligente competenza ne guidano le sorti.



ENZO FERRARI

E' il titolare della «scuderia Ferrari» oramai nota, anzi famosa, anche al di là dei confini; è uno dei «vecchi» dell'Alfa Romeo». Faceva parte già di quella prima squadra di moschettieri, a fianco degli indimenticabili Ascari e Sivocci, e assieme all'attuale campione italiano Campari, che nei primi anni del dopo guerra lottò fieramente in difesa dei colori dell'Alfa che allora muoveva i primi passi in campo sportivo.

Poi si allontanò dallo sport dedicandosi al commercio dell'automobile, ma una invincibile passione e un acutissimo senso agonistico lo richiamavano alle corse sia in veste di manager (ci si passi la parola straniera) sia in qualità di corridore. Perché spesso si allinea a fianco dei suoi uomini e offre chiare dimostrazioni di come la sua classe sia sempre elevata. Senza risalire troppo nel passato basterà citare le sue vittorie nel Circuito di Alessandria turismo e nel Circuito di Modena del 1927 e del 1928, il terzo posto dietro a Varzi e a Zanelli conquistato l'anno scorso ad Alessandria con una vettura sport, la vittoria nella Bobbio-Penice di quest'anno e la lotta ardente con Nuvolari che riuscì a precederlo di solo mezzo minuto nell'ultimo Circuito delle Tre Provincie. Ma la «scuderia», alla quale dedica ogni sua attività con perizia e intelligenza, lo assorbe quasi completamente. Ciò che non gli impedisce di prendersi egualmente e di dare allo sport automobilistico italiano vive e significative soddisfazioni.



Il Duce motociclista

Il Duce, alla pratica degli sport dell'automobile, del motoscafo, del cavallo, del nuoto, della scherma, della caccia, ha aggiunto ora quello della motocicletta. Il suo spirito giovanile e guerriero e la sua inesauribile energia che sembrano ritrarsi ed accrescersi attraverso l'immane quotidiana fatica lo spingono naturalmente verso le più ardite forme di sport, come quelle che meglio si adattano al suo personalissimo temperamento. In questi ultimi tempi il primo sportivo d'Italia ha preso a cuore la bella causa del motociclismo nazionale e com'è suo costume si è interessato di problemi e di manifestazioni. Ha voluto essere il primo tesserato del Moto Club d'Italia e questo gesto, non soltanto simbolico, esprime la volontà del Capo di essere alla testa anche dei Centauri d'Italia (foto « Luce »).



RISVEGLIO?

Un avvenimento molto importante in campo motociclistico è stato, nel mese scorso, la seduta d'insediamento della nuova Consulta Nazionale del Moto Club d'Italia sotto la presidenza del barone Ricci del Riccio, Commissario della Federazione.

Avvenimento importante non tanto per se stesso (fra l'altro la nuova Consulta è composta dai membri del vecchio Consiglio Direttivo sì da non costituire sostanzialmente una novità) quanto perchè vi si è compilato, sia pure a grandi linee e approssimativamente, il bilancio consuntivo dell'ultima annata e soprattutto perchè si sono gettate le basi dell'attività della prossima stagione.

Quello che più interessa è naturalmente quanto riguarda l'avvenire. Il passato si sa quello che è stato, almeno qualitativamente, ne c'è da stupirsi data la crisi determinata dal cosiddetto cambio della guardia dei dirigenti, crisi che per varie circostanze è riuscita più lunga e più complessa del necessario, o meglio del desiderato. Quantitativamente invece come ci si è accorti dal lungo comunicato della seduta nei riguardi dell'attività della stagione scorsa non si aveva una idea adeguata ai dati ufficiali. Il comunicato infatti cita cifre che possono avere stupito anche chi tale attività abbia seguito con diligenza attraverso tutte le notizie rese pubbliche.

Bisogna però tener conto che in quelle cifre, ufficiali e quindi indiscutibili, è compreso ogni genere di manifestazione e cioè, oltre alle competizioni sportive vere e proprie, anche i raduni, i convegni, le ginkane e le gare su pista. Comunque il quadro complessivo e l'ottimismo del M. C. Italia appaiono tali da distruggere, o per lo meno mitigare i dubbi e i timori che, all'oscuro di quanto sarebbe stato fatto in sordina e col massimo riserbo, avevano generato amare e melanconiche considerazioni.

Meglio così. Lo sport motociclistico è dunque più fervido di quanto generalmente si pensasse.

Più facile quindi si prospetta l'avvenire prossimo. Non c'è da preoccuparsi di recuperare il terreno perduto, o che si riteneva tale, per mirare poi alla conquista di nuove mètte, ma è sufficiente continuare, intensificandola, l'azione fino ad ora svolta per adeguarsi a quei progressi che si vanno annualmente registrando in ogni campo dell'attività nazionale.

Ma, come abbiamo detto, è quanto riguarda l'avvenire che costituisce la parte più importante del lavoro compiuto dai gerarchi del M. C. Italia. Lavoro imperniato sulle comunicazioni del Commissario culminanti nella notizia della avvenuta intesa fra Federazione e industriali tesserati. Crediamo superfluo illustrare la portata di simile fatto ed enunciare i benefici che ne derivano a tutta l'attività motociclistica. C'è davvero di che vivamente profondamente rallegrarsi.

Per essere esatti non si può dire che negli anni scorsi fra M. C. Italia e Associazione Industriali si fosse in disaccordo. Per quanto ufficialmente nessun vincolo legasse i due enti una certa intesa è quasi sempre esistita specie quando le case costruttrici partecipavano intensamente ed in massa alle manifestazioni sportive. Nel periodo anzi del famigerato elezionismo di uno dei tanti organi direttivi, che non ebbero altro merito che di accontentare il maggior numero di vanitosi in caccia di cariche, faceva parte, sia pure solo come consultore, un rappresentante degli industriali. Superfluo aggiungere che nonostante il suo voto puramente consultivo egli era la persona più ascoltata perchè da lui e da coloro che egli rappresentava, dipendeva il successo delle manifestazioni le quali senza la partecipazione dell'industria dovevano rassegnarsi ad un ruolo di secondo ordine rinunciando ad essere valide per il Campionato italiano.

Questo accordo era essenzialmente amichevole e non impegnativo nè per la Federazione nè per i costruttori. Non si può però negare che sia stato utile. Poi il M. C. Italia si rese, diremo così, più indipendente, o meglio si avviò ad ignorare l'industria che del resto andò sempre più allontanandosi dallo sport e specialmente dalle sue fame più spiccatamente... sportive per

motivi più che legittimi che non sta certo a noi discutere.

Ora invece si parla addirittura di « un diretto ed ufficiale accordo fra i poteri sportivi e poteri industriali ». Il che significa, dettagli e modalità a parte, che il M. C. Italia orienterà sempre più energicamente la sua attività verso forme atte a potenziare e a divulgare il motociclismo mentre l'industria, che di tale potenziamento e valorizzazione non potrà che beneficiare, lo coadiuverà con ogni suo mezzo e in particolar modo darà il suo efficace contributo per il buon esito delle iniziative della Federazione della quale approva direttive e criteri.

E' facile comprendere quali potranno essere i risultati di simile alleanza. La prima previsione lieta è quella di una prossima stagione a grande successo dato che, fra l'altro, le Case hanno fino d'ora designato 17 manifestazioni, sparse in tutta Italia, che godranno del loro speciale favore. Esse costituiranno l'ossatura di una attività che dovrà, con forme adatte ai luoghi e alle circostanze, reclamizzare, per dirla con un brutto francesismo, la motocicletta in ogni zona della Penisola. Manifestazioni, e meglio competizioni, nella cui organizzazione si dovrà tener conto della necessità prima di rendere popolari lo sport motociclistico e i suoi attori. Perchè la popolarità costituisce il preludio indispensabile della volgarizzazione e della diffusione.

Tutti i motociclisti in attività di servizio e quanti hanno a cuore le sorti della motocicletta devono dunque essere grati agli uomini che hanno saputo giungere all'accordo del quale non tarderanno a farsi sentire i frutti. Tale gratitudine avranno modo di esternare direttamente negli ultimi giorni di gennaio in occasione del Primo Congresso Nazionale del Motociclismo Italiano che si terrà a Roma e nel quale verrà efficacemente ce-

mentata quella solidarietà fra tutti coloro che si occupano di motociclismo. Esso varrà a rendere più efficace l'opera che la Federazione compie in loro nome e in loro diretta rappresentanza. Il reciproco contatto e la discussione dei problemi più interessanti e degli argomenti più importanti dovranno giovare sia ai dirigenti che ai gregari. In definitiva alla causa del motociclismo.

Altre deliberazioni prese o sanzionate nella seduta della Consulta meritano di essere messe in rilievo. Così quella riguardante i premi da assegnarsi ai vincitori del Campionato Italiano, cioè a coloro che hanno conquistato ufficialmente il titolo. Noi avevamo già caldeggiato che ai campioni della automobile fosse attribuito qualche cosa di tangibile, oltre alla maglia tricolore o alla medaglia, in modo da poter far sentire più e meglio ai corridori i vantaggi del titolo e spronarli quindi a contenderlo con maggiore ardore e soprattutto con più intensa continuità. Il M. C. Italia ha senz'altro attuato nel suo campo quanto auspicavamo per lo sport automobilistico stabilendo per i campioni italiani non indifferenti premi in danaro e il beneficio dell'iscrizione gratuita a tutte le gare. Si potrebbe aggiungere il diritto di partire per primi nelle prove con partenza a cronometro sia perchè usufruiscano del beneficio di non essere intralciati in corsa da avversari partiti prima, o di essere intralciati meno degli altri, sia per godere di una visibile distinzione davanti al pubblico: ciò che non è del tutto trascurabile dato che non si vive... di solo pane.

A proposito di Campionato si è pure leggermente modificato il punteggio assegnando un punto al concorrente che avrà fatto il giro più veloce. E per le corse in salita? Non potendo per esse vigere tale disposizione si verranno a creare disparità fra corsa e corsa. Vogliamo infatti sperare che dalle

gare valevoli per il Campionato non saranno bandite quelle in salita: non sarebbe equo né logico. Del resto noi non troviamo un serio fondamento al punto per il giro più veloce in quanto il giro più veloce significa in genere ben poco e quando pure non sia un *exploit* senza conseguenze. Ciascun concorrente deve fare la sua corsa e cercare di giungere alla fine senza preoccuparsi di successi parziali che o son finti o possono compromettere le possibilità finali. La velocità pura si misura in corse di velocità pura e nelle prove di fondo il riuscire a compiere una frazione del percorso più rapidamente degli altri non ha e non deve avere alcuna importanza. Se del giro più veloce si tiene conto nelle cronache è unicamente per dare una idea delle caratteristiche del percorso o altre considerazioni che presuppongono però che il concorrente sappia giungere fino alla fine. Considerarlo come elemento di graduatoria ci sembra per lo meno eccessivo.

Opportuno invece riteniamo che il Campionato dei corridori di seconda categoria abbia nel prossimo anno una base regionale con una finale nazionale. In tal maniera interesserà più e meglio perché vedrà una più larga partecipazione. Il giovane sportivo, l'appassionato agli inizi della carriera, se non proprio alle sue prime armi, non possono peregrinare da un capo all'altro della penisola alla caccia dei punti per la classifica finale. A meno di essere parecchio ricchi. Con i Campionati Regionali si evita tale peregrinazione e si impedisce che la competizione nella quale hanno sempre veramente lottato con serio proposito ben pochi concorrenti, si disperda, come è finora avvenuto, in piccole insignificanti scaramucce che per la loro stessa inconsistenza non possono che lasciare del tutto indifferenti folla e corridori.

I Campionati Regionali non solo attiveranno più efficacemente i mo-



GUIDO CERATO

Soltanto nella categoria 350 cmc. il detentore del titolo di Campione Italiano di I Categoria è quest'anno cambiato. Perché, mentre Benelli, Panella e Bandini hanno conservato la loro maglia tricolore, Mario Ghersi ha dovuto cederla al padovano Guido Cerato: unico esponente della giovane generazione nel manipolo dei vincitori della massima competizione motociclistica di velocità.

L'affermazione di Cerato che ha suscitato discussioni e commenti non è stata accolta complessivamente negli ambienti interessati con eccessiva convinzione. Non tanto, forse, per sé stessa quanto perché ottenuta a spese di un corridore di classe elevatissima come Mario Ghersi che nell'annata fu a varie riprese bersagliato dalla sfortuna.

Eppure, nei riguardi di questo giovane non si può parlare di sorpresa; ché se la sua ascesa è stata rapida, non è stata improvvisa. Il suo record è in proposito eloquente e sta a testimoniare quello che valga realmente Guido Cerato che l'anno scorso aveva dominato nella sua regione cogliendo anche qualche buona e significativa affermazione in prove di importanza nazionale. Valga per tutti il terzo posto conquistato nella categoria 350 cmc. a Stradella dietro a Nuovolari e a Mario Ghersi.

Quest'anno ha vinto, sempre nella categoria 350 cmc., la Torreglia-Castelnuovo, la corsa delle Toricelle, la Coppa XXIV Maggio, il Circuito di Padova e il Circuito di Forlì. Si è inoltre classificato due volte secondo, quattro terzo e una quinto. Ci sembra quindi che si sia dimostrato degno della maglia tricolore. Che è un onore, ma che costituisce anche un onere in quanto impone gravi responsabilità. Sappia il Padovano mostrarsene degno.

toiclisti che nutrono velleità sportive, per la comodità della partecipazione e per il relativamente modesto dispendio finanziario che richiedono, ma susciteranno un ben acuto interesse nel pubblico, appassionandolo direttamente, attraverso le rivalità il cui accendersi è facile nel ristretto ambito della regione.

Altre deliberazioni, oltre a quelle citate e alla riduzione della quota di affiliazione, sarebbero da prendere in considerazione e meriterebbero quell'adeguato commento che lo spazio concessoci non ci permette. Perché la nuova Consulta nella sua prima riunione è stata molto... prolifica e si è occupata di tutti i problemi, dai maggiori ai minori, del motociclismo.

Ma ciò che ha provocato la migliore impressione nella lettura del lungo comunicato è il suo tono, attraverso al quale si ha la sensazione che la tanto deprecata crisi stia per essere definitivamente superata. Così che tutta l'attività possa in breve essere sistemata e l'organizzazione federale (se di Federazione sia ancora il caso di parlare) riorganizzata su salde basi in ogni zona della Penisola.

Questo primo atto di vita nuova legittima le più fondate speranze che si sia realmente incamminati verso una vita nuova. L'iscrizione stessa del Duce, che in qualità di motociclistica ha chiesto di far parte come semplice gregario del M. C. Italia, oltre che costituire un gesto di ambita solidarietà per tutti i motociclisti che accolgono con profonda devozione e con gioia infinita nella loro famiglia l'Uomo che da 10 anni regge con mano salda, con geniale chiarezza e con incomparabile comprensione le sorti della Patria, è, più che un riconoscimento, un monito per i dirigenti e una garanzia per gli affiliati. Perché a tutti incombe ora l'obbligo sacrosanto di mostrarsi degni di un onore sperato del quale è ben legittimo inorgogliersi.

R. T. ZANETTI



Pietro Ghersi fotografato in velocità a S. Michele di Rapallo durante il Circuito del Tigullio (foto Guarneri).

CHIUSURA DI STAGIONE

Il mese di novembre ha virtualmente concluso la stagione motociclistica. Non intendiamo con ciò escludere che qualche altra manifestazione possa avere svolgimento prima del 31 dicembre, ma si tratterà di manifestazione scarsamente importanti la cui risonanza non valicherà limiti territoriali relativamente ristretti. Per quanto si debba riconoscere che oramai anche in Italia va sempre più diffondendosi la pratica del motociclismo invernale, grazie ad una miglior comprensione delle possibilità di questo pratico autoveicolo e grazie anche, se non soprattutto, alle migliorate condizioni delle strade, oggi nella loro grande maggioranza tali da non costituire più un ostacolo grave al turismo motociclistico nei mesi più cattivi dell'anno.

L'annata sportiva 1931 si può ad ogni modo considerare terminata. Con vivo compiacimento possiamo aggiungere che è terminata in bellezza, così da rinfocolare le ben giustificate speranze per il 1932 delle quali ci siamo fatti eco nel precedente numero dello *Sport Fascista*.

Due avvenimenti hanno dominato questo ultimo ed ultimissimo periodo di attività: il Circuito del Tigullio

e la Coppa d'Autunno per motocarrozzini. Interessanti ed importanti sia l'uno che l'altro benché per motivi fondamentalmente diversi.

Il Circuito del Golfo del Tigullio, che da tre anni ha anzi assunto il nome di Circuito Principe di Piemonte, ha posto fine in una giornata tradizionalmente piovosa (ben raramente il tempo ha favorita la bella gara svolgentsi sulle aspre pendici dell'incantevole Riviera di Levante) alla battaglia per il Campionato Italiano. Battaglia invero che non si può denominare ardente e che solo in prossimità del traguardo ha avuto, e per non più di una delle quattro categorie di macchine, sprazzi di accesa combattività e fasi sul cui esito incerte si presentavano le previsioni. Tanto è vero che Tonino Benelli e Terzo Bandini, già sicuri campioni con un vantaggio incolmabile di punti nelle categorie 175 e 500 cmc. rispettivamente, si sono sentiti in dovere di rinunciare all'ultima contesa preferendo la parte dello spettatore a quella dell'attore. Il loro gesto non è certo lodevole; tanto meno in quanto trattasi di due uomini di grande classe, autentici assi, disponenti di ottimi mezzi meccanici. Questa diserzione infatti può aver avuto l'aria di essere stata determinata dal

desiderio di evitare confronti pericolosi, specie da parte di Bandini che avrebbe dovuto fronteggiare la violenta offensiva di un vecchio campione ritornato dopo un periodo di assenza, nella pienezza dei suoi mezzi allo sport motociclistico del quale fu nel passato recente uno dei dominatori.

Sportivamente invece il non più giovanissimo Panella è sceso in gara nonostante la sua posizione di campione per la categoria 250 fosse oramai inattaccabile. E' stato battuto, molto onorevolmente del resto, da uno di quei giovani, l'audacissimo Aldrighetti su Ariel, che costituiscono le nostre speranze per l'avvenire, ma la sua sconfitta non lo diminuisce affatto. Nello sport in genere e negli sport motoristici in particolare non si può soltanto vincere né le sconfitte disonorano il corridore specie quando egli sia sempre pronto a lottare dovunque e contro tutti dimostrando essere la passione sportiva e il cuore di combattente più forti di ogni calcolo e di ogni prudenza.

L'assenza dei due « tricolori » di Pesaro e di Forlì non ha però danneggiato la manifestazione che anche quest'anno il M. C. Genova seppe, perché volle, realizzare pur contro l'ostilità di un ambiente che sembra chiuso ad ogni soffio di modernità e teme che il rombo dei motori, oggi oramai inonanti un coro glorioso in terra e in mare, possa turbare quel silenzio che si apparenta con la morte o con l'annichilimento. Il Circuito del Tigullio ha avuto un buon successo e completo, anche se si sia potuta rilevare qualche manchevolezza d'organizzazione (comune del resto ad un buon novanta per cento delle prove motociclistiche italiane) dovuta crediamo alle succitate difficoltà create dall'ambiente al lavoro degli organizzatori. Successo determinato da tre fattori: dall'elevato, anzi eccezionale, numero di partecipanti, dal pubblico che si è ammassato in folla lungo il percorso e al traguardo, e dal ritorno trionfale di Pietro Ghersi la cui superba corsa vittoriosa ha risuscitato clamorosi entusiasmi ai quali il motociclismo non era da qualche tempo più abituato.

Quando si aggiunga che un altro sicuro elemento di interesse, quale il duello Mario Ghersi-Cerato che avrebbe dovuto decidere dell'assegnazione del titolo di campione per la categoria 350 cmc., è venuto inopinatamente a mancare per la caduta che ha tolto di gara Mario Ghersi a qualche chilo-



Il « via » a un partecipante alla recente Coppa d'Autunno a Milano (foto Argo).

metro dalla partenza, si converrà non essere fuori di luogo affermare che la manifestazione ligure è stata una delle meglio riuscite di quest'anno, tale da risollevarlo con la Sei Giorni e col Gran Premio di Monza lo sport motociclistico dalla annoiata svogliatezza nella quale era caduto, e tale da far credere che esso sport possa, se ben guidato, riconquistare quella popolarità che ha perduta.

Pietro Ghersi è stato dunque il trionfatore della giornata portando vittoriosamente al battesimo sulle strade italiane la nuova velocissima « Norton » con cambio a quattro velocità che, dopo essersi affermata la più veloce al Tourist Trophy inglese e in altri Gran Premi internazionali è considerata la macchina del giorno.

La pioggia e le conseguenti insidie della strada asfaltata hanno impedito al vincitore di poter portare un attacco a fondo ai precedenti migliori tempi realizzati sul percorso, anche perchè la sua assoluta superiorità ha fatto mancare ogni lotta. Ma egli, mercè il suo stile e la sua audacia, ha saputo egualmente conseguire velocità medie elevatissime, chè non è di tutti o di molti il poter superare abbondantemente i 62 chilometri all'ora su quelle strade e con quel tempo.

Altra corsa appassionata si è avuta nella categoria 250 cmc. nella quale Aldrighetti con l'Ariel (l'Ariel è abbonata alle vittorie a Rapallo) ha potuto sbaragliare il gruppo dei « guzzisti » capitanato da Prini e da Panella: cioè

da uomini che non sono i primi venuti e che valorizzano quindi il successo di Aldrighetti apparso, per coraggio, stile e sicurezza ben più che una speranza. Il suo successo è parecchio significativo non soltanto perchè segna una amara batosta per i prodotti dell'industria nazionale pure in una categoria nella quale eravamo abituati a non tener conto degli avversari, ma anche perchè l'Aldrighetti ha occupato il secondo posto, subito dietro a Ghersi Pietro, nella classifica assoluta avendo preceduto al traguardo ogni altro concorrente in sella a macchine di maggiore potenza.

Siamo d'accordo che un percorso eminentemente tortuoso e accidentato come quello del Circuito del Tigullio, sul quale i 70 all'ora costituiscono ancora un mito, è un equilibratore dei valori meccanici sì da fare emergere quelli umani. Ciò non toglie però che il poter disporre di un maggior numero di cavalli non costituisca un sostanziale vantaggio specie quando è elevata la classe del guidatore. E senza voler trarre le conseguenze di tali illazioni a danno di chicchessia ci si consenta di concludere che molto probabilmente la classe dell'Aldrighetti è di quelle che alimentano la speranza che lo sport motociclistico italiano possa fra non molto contare su un asso (e autentico questo) di più.

Nella categoria 175 Baschieri con la « Benelli » ha beneficiato della caduta che ha tolto di gara proprio al penultimo giro il compagno di marca Serafini

il quale era apparso di poco meno veloce di Ghersi e di Aldrighetti.

Ciò non deve stupire pensando che su terreno scivoloso e su percorso misto le macchine di minor peso stanno in piedi più facilmente e consentono quindi di curvare a più elevata velocità. Quando naturalmente siano ben guidate. Con un guidatore di classe (vedi Pietro Ghersi) stanno in piedi e vanno forte anche le macchine pesanti.

La meno interessante è stata la corsa della categoria 350 cmc., proprio quella cioè che era la più attesa. Scomparso Mario Ghersi, ogni interesse è caduto: il suo antagonista Cerato si è accontentato di giungere tranquillamente alla fine chè nessuno poteva più toglierli la maglia tricolore, mentre Pigorini sulla « Velocette » non trovava difficoltà a vincere in un tempo che non cessa di essere mediocre anche se aggravato da un paio di minuti persi per un capitolombolo senza conseguenze. Il novatese ha quest'anno dimostrato di poter fare molto di più di quanto ha fatto al Tigullio.

Non crediamo si debba dare eccessivo peso alla scarsa percentuale di classificati (25 su 60 partenti) nonostante lo scarso chilometraggio (meno di 14 chilometri), le caratteristiche del percorso non certo sfiante per i motori e le condizioni di clima e di tempo non tali da permettere arrostimenti. Furono infatti le cadute a dimezzare i concorrenti, perchè la strada era liscia e bagnata e i concorrenti... in gran parte giovani sconosciuti alle prime armi, di classe non eccezionale.

Questa larga partecipazione di giovani ha anzi costituito uno dei lati più simpatici della manifestazione. Ed anche dei più significativi. In quanto dimostra come lo sportivo che non sia o non sia ancora un asso preferisca i percorsi misti che, oltre a dare maggiori soddisfazioni, permettono di poter figurare anche non disponendo di una macchina da record, e dimostra pure, specie se collegato alla rinata combattività che ha caratterizzato questo scorcio di stagione, la smania che ha preso un po' tutti quanti amino praticare attivamente lo sport di rifarsi della inerzia e dell'apatia di tanti mesi, prima di iniziare il periodo di riposo. A meno che non sia la sensazione di essere prossimi alla soluzione di quella crisi degli organi direttivi che ha gravato come una cappa di piombo, tarpando le ali a tante iniziative, sul motociclismo italiano per tutta la parte migliore dell'annata, che abbia ridato vita

alle passioni rianimando il troppo sopito spirito agonistico.

L'altra manifestazione del mese di novembre che non si può passare sotto silenzio è la Coppa d'Autunno per motocarrozzi realizzata con accorta opportunità dal M. C. Milano nell'intento lodevolissimo di svolgere opera di propaganda a favore della cosiddetta motocicletta a tre ruote e di dimostrare la praticità e l'utilità del turismo sidecaristico anche nella cattiva stagione o per lo meno in una stagione che non può essere considerata delle più favorevoli.

Lo scopo è stato pienamente raggiunto; anzi i risultati sono andati al di là delle previsioni, perfino troppo al di là. Perchè il maltempo non solo ha trasformato quella che doveva essere una pacifica manifestazione di propaganda in un severissimo criterium tecnico e sportivo, ma l'ha fatta anche servire, oltre che di dimostrazione dei servizi che gli attuali motocarrozzi sono in grado di rendere ai loro utenti, di ammonimento ai costruttori a perfezionare i loro prodotti che nell'aspro collaudo hanno palesato manchevolezze di dettaglio sia pure, ma non prive di importanza.

Così i fabbricanti, e non soltanto quelli dei carrozzini, hanno imparato essere necessario provvedere più efficacemente alla protezione del guidatore e dei passeggeri dando inoltre a questi ultimi la possibilità di stare più comodi. Chè se si obiettasse che trattandosi di

una gara si erano preparati dei carrozzini *ad hoc* è facile rispondere che la Coppa d'Autunno non era nè doveva essere una corsa (anche se difficoltà inerenti al tempo l'hanno trasformata in alcuni tratti in corsa vera e propria), ma una prova di propaganda. E tale caratteristica è stata accentuata dal pubblico numeroso che alla marcia (chiamiamola pur così) si è vivamente interessato.

Ma il veder guidatori e passeggeri coperti da capo e piedi dalla fanghiglia proiettata dalle ruote oppure alle prese con guasti d'accensione provocati dallo scarso riparo degli organi che all'accensione provvedono, non deve aver troppo contribuito a determinare la convinzione dell'utilità pratica di tali veicoli.

Ciò che poté quindi superficialmente essere ritenuto giovevole non è riuscito in realtà di gran giovamento; tutt'altro.

Ma il bilancio della competizione non



Pietro Ghersi, il brillante vincitore del Circuito del Tigullio (foto Guarneri).

è stato tutto passivo. C'è all'attivo che macchine e carrozzini hanno brillantemente superato le non lievi difficoltà del percorso e delle velocità medie prescritte (da 35 a 45 chilometri all'ora a seconda delle cilindrata) inasprite dalle condizioni delle strade, dalla pioggia e dalla nebbia. E che giungendo alla fine nella loro quasi totalità in piena efficienza hanno affermato le loro robustezza e solidità.

E c'è ancora la bellissima prova delle motoleggere. Non si poteva meglio persuadere della possibilità di fare, sia pure *cum grana salis*, del sidecarismo con una motocicletta di 175 cmc. In questo campo in fondo si è vinta una buona battaglia. Bisognerà però guardarsi dalle esagerazioni onde evitare che possa ingenerarsi l'idea che sia possibile fare seriamente del gran turismo con una motoleggera munita di carrozino: almeno per ora. Le immancabili delusioni potrebbero provocare un danno non indifferente.

E c'è infine un'altra voce all'attivo del bilancio: la sessantina di concorrenti che le ire, davvero ingiustificate, di Giove Pluvio non hanno valso a intimorire. La manifestazione era dunque desiderata e sentita. Ciò torna evidentemente a lode degli organizzatori, ma ciò significa anche che esiste un altro genere, fino ad ora trascurato, di competizione motociclistica da sfruttare. Ed è tale da dar garanzie di successo nonchè da tornar utile al motociclismo e alle industrie strettamente connesse. Speriamo quindi di assistere nel 1932 a più di una prova riservata ai motocarrozzi.

MOTONAUTICA



Una parzialissima veduta del Gran Palais a Parigi, durante il VI Salone Nautico.

I SALONI NAUTICI

Crediamo che non possa esservi alcuno capace di negare l'importanza dei cosiddetti « Saloni » annuali per la propaganda e la conoscenza tra le masse di determinati oggetti. Ne sia prova il favore che accompagna i saloni automobilistici anche nei Paesi ove, come negli Stati Uniti, si sia raggiunta la saturazione. E ne sia prova ancora il pullulare, da qualche anno a questa parte, di « Saloni » pel mobilio, per la radio, per le calzature, ecc. ecc.

Così, per la motonautica e la nautica in genere si tengono da vari anni nelle principali nazioni estere appositi Saloni separati oppure speciali sezioni nei saloni dell'Automobile. Per citare la Francia, come la

Nazione a noi più vicina sia per materiale distanza sia per tante altre caratteristiche per cui si può dedurre che ciò che colà si fa, si può fare anche in Italia, diremo che nello scorso novembre si è tenuto a Parigi il 6.° Salone Nautico nell'immenso Grand Palais ai Campi Elisi, ove si svolgono i saloni automobilistici, completato da una mostra all'aria libera sulle banchine e nell'acqua della vicina Senna. Il Salone ha avuto, anche in questi tempi di crisi, un successo anche maggiore dei precedenti e gli espositori assicurano di aver fatto buoni affari.

La ragione si comprenderà facilmente pensando che il favore che altrove va incontrando la motonautica è appunto una conseguenza del grande sviluppo che ha avuto negli anni scorsi l'automobilismo. Non v'è dubbio che l'automobile sia prima di tutto un mezzo di trasporto di prima necessità, ma sta an-

che il fatto che non tutti quelli che vanno in automobile e non sempre che ci si va, ne siano causa gli affari ed il bisogno impellente di andare da questa a quella città. L'automobile è diventato anche un mezzo di svago dalle fatiche della vita quotidiana, un mezzo in cui molta gente vuol portarsi lontano dal frastuono delle città tumultuose per trovare un po' di pace e di tranquillità per qualche ora o per qualche giorno. E' vero che siamo in un'epoca dinamica e movimentata ma v'è ancora molta gente che non ci gode troppo e che quando può fa volentieri a meno del dinamismo moderno.

Ora la grande diffusione dell'automobile e lo svago che con esso si prendono migliaia o milioni di persone, han fatto sì che la tranquillità è sparita dalle strade maestre e dalle località campestri ove prima si usava recarsi per riposare. Ed ecco la ragione del favore che va incontrando la nautica in genere e la motonautica in ispecie. Molte persone cominciano ad essere stufe dell'automobile come mezzo di svago, se ne servono unicamente come mezzo di trasporto e vanno in cerca di qualche altra cosa che possa concedere un riposante divertimento. Giustamente ci si accorge che nulla di meglio possa esservi della navigazione per diporto. E noi vediamo, sempre all'estero per ora, che le simpatie del gran pubblico vanno specialmente verso quei tipi di imbarcazioni che permettono di vivere a bordo come in una piccola casetta di darsi alla pesca, di prendere aria e sole a sazietà. Un grande impulso verso questo indirizzo insieme a quello verso la parte sportiva che attira solo una minoranza, è dato appunto da questi saloni.

Vediamo ora quello che si è fatto in Italia e quello che si dovrebbe fare per contribuire anche sotto questo punto di vista allo sviluppo tra noi della nautica in genere.

Nei primi saloni automobilistici del dopoguerra appena appena si vedeva qualche motore marino entro o fuori bordo in qualche stand spesso di Ditte che si occupavano principalmente di materiale automobilistico.

Fu solo nel 1928 che, restando la Fiera di Milano aperta pel decennale della Vittoria per due mesi mentre il Salone dell'Automobile nel Palazzo dello Sport restava aperto solo per venti giorni, venne in mente di dedicare, dopo chiuso il Salone, uno dei locali laterali ad esposizione nautica. Naturalmente non c'era troppa roba ma fu già un buon primo passo per l'inizio di una serie di Saloni dai quali ci si riprometteva un grande impulso.

Nel seguente anno 1929 accadde che per beghe sorte tra alcuni organizzatori dell'Automobile e la Fiera si volle fare il gran gesto di toglier il Salone a Milano, e di portarlo a Roma. Fu, come è noto, un disastro ma non è questo quello che qui c'interessa.

Rimaneva vuoto durante la Fiera tutto il grande Palazzo dello Sport e lo si volle adattare come Secondo Salone Motonautico Italiano.

Troppa grazia Sant'Antonio! Tolta la geniale idea (costata qualche decina di biglietti da mille) di far spiegare al bel « Catina V » le sue bianche vele sotto la grande cupola, pel resto si dovette dare cento metri quadrati ad ogni standista che ne chiedeva dieci per poter far finta di avere empito tutto il Salone. Ma con tutto ciò fu la prima bella mostra italiana che cominciò a diffondere nelle masse il concetto che anche in Italia vi sono fiumi, laghi e mari sui quali si può andare a zonzo invece di restare sempre attaccati alla madre terra.

Venne il 1930. Gli organizzatori dell'Automobile dopo le batoste romane avevano rifatto pace con la Fiera e nella gioia del ritorno al nativo ovile non ne avevano abbastanza di tutto il Palazzo dello Sport e non vollero nemmeno sentir parlare di ibridi connubi tra le smaglianti auto destinate a scorrer sovrane su per le vie terrestri con barche e barchette. Ma fortunatamente la direzione della Fiera che aveva veduto lo interessamento del pubblico nei due anni precedenti non volle far morire così giovane la sua creatura e si trovò modo di organizzare un bel Terzo Salone Nautico dandogli metà dell'hangar destinato alla Mostra dell'Aeronautica. Cielo e mar insieme uniti come nella canzone. Sembrava dunque che la nostra mostra forte di tre edizioni consecutive dovesse avviarsi a diventare un avvenimento « classico » per una lunga serie di anni.

Invece viene il 1931 e senza che nessuno degli interessati nelle tre precedenti edizioni venisse nemmeno interpellato, senza che nessun Ente motonautico o nautico facesse sentire la sua voce, quello che doveva essere il Quarto Salone Motonautico sparisce e viene incorporato nel Salone dell'Automobile, da quegli stessi organizzatori che l'anno prima non avevano voluto cederli nemmeno una parte dei locali adiacenti. Quale le ragioni di un simile dietro-front? Il fatto semplicissimo che, chiuse le barriere doganali, cacciando via praticamente dall'Italia le marche estere, con le poche fabbriche italiane il Palazzo dello Sport restava semivuoto e quindi la necessità di procurarsi espositori anche nei campi che l'anno prima erano disprezzati.

La cosa non avrebbe avuto importanza se alla nautica si fosse dato uno dei saloni laterali, riunendola tutta assieme in modo da mantenere il carattere ed il nome di Salone Motonautico. Invece in tutte le posizioni più vista si misero le sole automobili e gli espositori nautici vennero sparpagliati negli angoli più bui in modo da sfuggire completamente agli occhi del pubblico.

Non v'è bisogno di insistere per dimostrare di

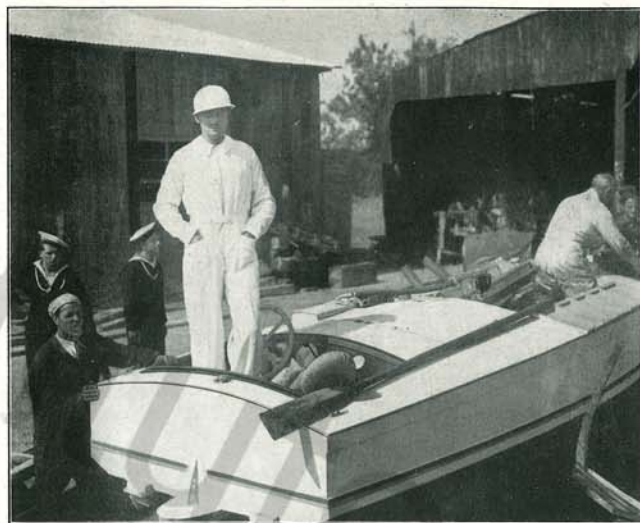
quanto danno sia stato per la nostra causa un simile modo di procedere. Mentre altrove anche attraverso le mostre ed anche in tempi di crisi la nautica procede in avanti di buon passo; anche da noi si procede... ma come i gamberi!

Tutto questo lungo discorso abbiamo voluto far precedere alla domanda: che cosa si farà nel prossimo 1932? E non è troppo presto il farla, anzi è già tardi poiché quando vedranno la luce queste pagine poco più di tre mesi ci separeranno dalla apertura della Fiera di Milano e con essa del Salone dell'Automobile. Si è sussurrato che questo non avrebbe avuto luogo, ma a noi consta invece, fino al momento in cui scriviamo che si farà ma tutto fa supporre che più ancora che nello scorso anno vi sarà bisogno di andare in cerca del materiale da esporvi. Le barriere doganali sono più alte che mai e quindi di espositori esteri non ve ne saranno.

Le fabbriche italiane dal canto loro sono diminuite di numero e perciò occorrerà molta abilità per empire tutto quello spazio che ancora due anni fa sembrava insufficiente. Noi solo vorremmo qui consigliare di non ripetere l'errore dello scorso anno e di invitare pure tutti i commercianti ed industriali della nautica e motonautica ma di organizzare per essi un piccolo salone a parte in uno dei locali adiacenti che ottimamente si prestano, dandogli senz'altro il carattere di Quinto Salone Motonautico Italiano.

E così gli appassionati della nautica ed i neofiti saprebbero subito trovare quello che ad essi interessa mentre i non iniziati solo a vedere quel locale per le imbarcazioni, i motori e gli accessori marinareschi subirebbero quella prima favorevole impressione i cui effetti propagandistici non tarderebbero a mostrarsi.

ROBERTO DEGLI UBERTI



Il principe Ruspoli a bordo del suo « Niniette », col quale ha battuto il record mondiale dei racers 6 litri, nei Cantieri Celli.

NUOVI RECORD ALL'ITALIA

Nel numero scorso abbiamo voluto chiudere, forse con soverchia precipitazione, il bilancio della stagione motonautica ed abbiamo dovuto constatare melanconicamente che non si chiudeva troppo brillantemente visto che avevamo perduto dei records e non ne avevamo guadagnato dei nuovi. Invece avevamo fatto i conti senza le formalità burocratiche da una parte e senza l'attività e l'entusiasmo dei nostri motonauti e dei nostri cantieri dall'altra. Dimodochè, a conti fatti e scrivendo ai primi di dicembre possiamo dire che non solo abbiamo perduto niente, ma abbiamo anche guadagnato.

Per le perdite... rientrate i fatti stanno così:

Nell'ultima tabella ufficiale dei records omologati dalla Unione Internazionale dell'Yachting Automobile di Bruxelles figuravano al nostro attivo tre records mondiali sul miglio per la classi A, C ed F dei fuoribordo. L'ultimo costituiva anche il record assoluto ed era stato conquistato da Aldo Dacò il 16 maggio alla media di chilome-

tri 87,100. Intanto si sapeva che da parte americana si facevano continui tentativi per riprendere tali records e si sapeva che erano state sorpassate le velocità dei nostri recordmen. Ma ufficialmente queste velocità maggiori non contavano perchè ottenute sulla base del miglio inglese od americano (statute mille) che è di soli metri 1609,315 mentre i nostri records sono stati disputati a norma dei regolamenti internazionali (che finora gli Americani non avevano voluto riconoscere) sulla base del miglio marino che è di metri 1852 per i marinai e per una disposizione legislativa del nostro Governo, ma per le autorità motonautiche è invece, non si sa perchè, di metri 1853.

Ecco però che gli Americani consci dello stato di inferiorità in cui venivano a trovarsi e costretti a riconoscere che il mondo non è tutto loro, hanno voluto adattarsi ai regolamenti internazionali per poter ottenere l'omologazione ufficiale di Bruxelles. Ed il 14 settembre a Middletown sul fiume Connecticut tenevano una riunione apposta con tutte le formalità e le misurazioni in-



Il « Niniette » in velocità.

ternazionali e riuscivano a battere tutti i records, tanto quelli ancora detenuti da essi quanto quelli dei nostri campioni. Almeno queste erano le notizie ufficiali pervenute dall'altra sponda, dell'Atlantico e quindi non doveva esservi dubbio che, presentati gli incartamenti all'U.I.Y.A., i nuovi records dovessero essere omologati. Da questo fatto le nostre melanconiche constatazioni del numero scorso.

Invece nel Congresso dell'U.I.Y.A. tenutosi a Bruxelles nei giorni 26, 27 e 28 novembre l'omologazione dei records americani venne rimandata non essendo completa la relativa documentazione. Almeno così dicono i primi comunicati e fino al momento in cui scriviamo non si conoscono maggiori dettagli per poter dire se si tratta di una manica cortese per dire che non sono stati riconosciuti o se realmente si tratta di sole formalità burocratiche.

Alcuni nostri colleghi hanno voluto appoggiarsi alla prima ipotesi e quindi rallegrarsi per il fatto che i nostri records restano imbattuti. Noi pensiamo però che, contemporaneamente la stessa formula è stata adoperata anche per rimandare l'omologazione di un altro record, del quale parleremo più innanzi, record che da anni tentiamo di conquistare e che finalmente pochi giorni or son abbiamo conquistato. Non si può perciò — senza sapere con precisione come stanno le cose — propendere per l'una o per l'altra ipotesi perchè tanto nell'una quanto nell'altra avremmo sempre da perdere e da guadagnare.

Ad ogni modo atteniamoci per ora alle carte ufficiali od ufficiose d'oltre Oceano e, fino a quando l'U.I.Y.A. non avrà dato il suo crisma, diciamo che i nostri records sono ancora nostri. E' una consolazione un po' magra, è una sicurezza che lascia una tranquillità molto relativa ma, in mancanza di meglio, può anche servire per farci terminare il 1931 in santa pace.

Veniamo ora a quello che abbiamo effettivamente guadagnato. Si tratta di due records per i racers da 6 litri e da 12 litri. Il primo, che non esisteva ancora nella tabella, è stato stabilito dal Principe Maurizio Ruspoli ad una media tale che, come diremo, ben difficilmente potrà essere subito sorpassata da altri, ed è stato anche omologato dall'U.I.Y.A. Esso è perciò ben nostro senza discussioni. Il secondo invece apparteneva da tempo all'Argentino Dr. Etchegoin con scafo e motore francese ed è stato battuto dal Comm. Antonio Becchi. E' questo che, come abbiamo detto più sopra, è stato rimandato per l'omologazione, mancando qualche documento. E' spiacevole che proprio noi e proprio per un record tanto ambito ci siamo presentati a Bruxelles con le cartoffie non in regola ma con cose che capitano ed, a ogni modo, ci siamo trovati con gli americani in buona compagnia.

Parliamo ora di come si sono svolti questi due tentativi di records poiché

ne vale la pena anche per gli insegnamenti che se ne possono trarre.

La tabella dei records non portava sinora quello dei 6 litri perchè questa categoria era finora disputata solo in certe gare americane con motori di una cilindrata in pollici cubi corrispondente a circa litri 5 e mezzo ed i risultati non erano mai stati sottoposti all'U. I. Y. A. In conseguenza e mentre si conoscevano i records dei litri 1 e mezzo 3 e 12 per 6 litri la tabella portava una riga bianca.

Questa lacuna hanno voluto colmare due valorosi ed appassionati motonauti, uno sportivo come il Principe Maurizio Ruspoli ed un costruttore di scafi come Mario Celli, il 12 novembre a Venezia, sulla base del miglio misurato che va dalla Punta di S. Elena ove è il Cantiere Celli, alla punta S. Nicolò di Lido. Lo scafo era il *Niniette* che aveva debuttato, con poca fortuna perchè non ancora perfettamente a punto col motore *Bugatti* che vi era stato montato.

Il tentativo ha avuto luogo in presenza dei Commissari ufficiali, Marchese Corrado del Pozzo e signor Freich della Compagnia della Vela, cronometristi i signori Ottolini e Derla.

Alle ore 16 il Principe Ruspoli scendeva in acqua e dopo qualche giro per scaldare il motore compiva tre passaggi sulla base, il primo in 1'22"4/5, media miglia marine 43,47 pari a chilometri 80,565 e gli altri due nel tempo eguale di 1'16"1/5, miglia 47,24, chilometri 87,543. Allora le prove venivano sospese per montare sullo scafo una

elica a passo maggiore che si riteneva potesse dare un miglio rendimento. Ed infatti, riprese le prove si aveva un primo passaggio a spettacolosa velocità, tempo 1'3"4/5, media Km. 104,558; un secondo in 1'7"1/5, media chilometri 99,267. La media delle medie valevole per il record risultò in miglia marine 54,99 pari a Km. 101,912.

Media veramente superba che giustifica pienamente quello che abbiamo detto prima a proposito delle difficoltà che incontrerà chi vorrà cimentarsi a battere questo record.

Si pensi che le velocità sinora raggiunte dai migliori motori da corsa americani di litri 5 e mezzo non hanno sorpassato i Km. 75. Il *Nimette* con solo mezzo litro in più ha raggiunto quasi 27 Km. di maggiore velocità. Inoltre il record mondiale della categoria superiore, 12 litri, è di Km. 108 ossia con doppia potenza come cilindrata appena 6 chilometri di più! Come si spiega questo fatto quando si pensa che se il 6 litri Bugatti è un eccellente motore da corsa, il 12 litri Hispano Suiza è un motore non meno eccellente?

E' evidente che la ragione debba trovarsi nello scafo che in motonautica ha una importanza spesso ben maggiore di quella del motore e si deve concludere che il merito precipuo debba spettare ai fratelli Celli che dopo aver costruito i vari *Montelera*, il *Venezia* ed il *Torino* hanno acquistato tale maestria da far raggiungere al *Nimette*, ultimo loro prodotto, tale meraviglioso risultato.

Dalla laguna Veneta dobbiamo ora passare prima sulla riviera ligure ove a Varazze nei ferventi di opere Cantieri Baglietto il Comm. Antonio Becchi curava, appena cessati gli echi delle vittorie veneziane a perfezionare e mettere sempre più a punto il suo *Lia III*. Il 13 luglio il bianco e possente racer col suo valoroso proprietario e pilota si trasferiva sulle acque del Garda insieme all'Ing. Baglietto ed a tutto il personale necessario e le silenziose piccole e pittoresche darsene del Club Motonautico di Gardone tutte si animavano per l'imminente supremo tentativo.

Commissari ufficiali il Colonnello Leveratto, il cav. Edmondo Turci ed il cav. Giuseppe Facchini. Cronometristi i signori Casellato e Derva.



Il « Lia III » del comm. Antonio Becchi, fotografato a Gardone subito dopo la conquista del record mondiale per racers 12 litri.

Il 15 novembre tutto è pronto e le condizioni del lago alle ore 15 si presentano favorevoli. Il *Lia III* prende il largo rombando per scaldare i motori ed infine inizia i passaggi sulla base. Il primo si compie in 1'0"4/5, media chilometri 109,717, il secondo in 1'0"3/5 media Km. 110,079.

La media delle medie è di miglia marine 59,3 pari a Km. 109,898.

Finalmente il record del Dr. Etcheogoin stabilito a Herblay sulla Senna il 22 settembre 1929 con motore Hispano Suiza e scafo *Sadi III* in miglia marine 58,3 pari a Km. 108 è ampiamente battuto.

Il *Lia III* è stato costruito dai Cantieri Baglietto di Varazze su disegni dell'ing. Vittorio Baglietto. Misura metri 6,75 di lunghezza, metri 1,82 di maggior larghezza, ha un solo redan ed è azionato da un motore Isotta Fraschini, « semi asso » di 220 HP a 3000 giri.

Pel magnifico ed ambito successo al Comm. Antonio Becchi ed al Cantiere Baglietto son giunte innumerevoli attestazioni di plauso da parte di autorità, di competenti e di sportivi. A noi piace riportare solo gli encomi trasmessi dall'Augusto Commissario della Federazione Italiana Motonautica, Principe Aimone di Savoia Aosta tanto al vittorioso pilota quanto al cantiere costruttore:

al comm. Antonio Becchi così telegrafava S. A. R.: « Il mio saluto più vivo ed il mio fervido augurio perchè nuove e più alte vittorie premiano ancora la sua passione ». Ed all'Ing. Baglietto scriveva: « Ho appresa con la letizia più viva la notizia del record mondiale dei 12 litri che il *Lia III* ha conquistato all'Italia nelle acque di Gardone.

« A Lei che ne è l'ideatore e il realizzatore e che con la sua opera esperta e tenace seppe portarlo, affidato alla mano sicura di Antonio Becchi alla nuova vittoria, esprimo il plauso più vivo della Federazione Motonautica e lo augurio più fervido perchè nuove e più alte vittorie si aggiungano alla già meravigliosa serie della sua Casa, a premiare il loro lavoro e a loro passione ».

Ed ora per chiudere serenamente il bilancio motonautico della nostra annata sportiva non ci resta che attendere l'omologazione anche di questo record augurandoci che la nostra F.I.M. provveda al sollecito completamento della pratica e che la U.I.Y.A. compia il suo esame nel più breve tempo possibile. In altre occasioni l'Ente internazionale ha omologato dei records nelle 24 ore. Non v'è ragione perchè ora debba rallentare il suo ritmo.

R. d. U.

GASTONE GORRIERI, direttore responsabile - VITTORIO VARALE, redattore capo

La carta patinata di questa Rivista è fornita dalla S. A. Ferdinando Dell'Orto - Milano

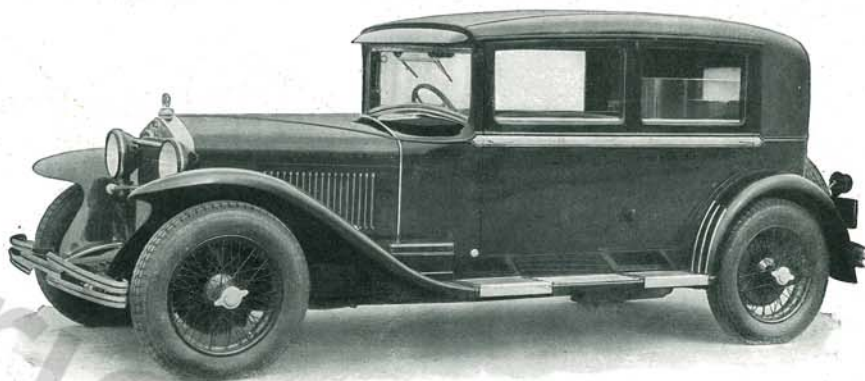
ARTI GRAFICHE MILANESI - Corso S. Gottardo, 16

Alfa Romeo

6 C. TURISMO

6 C. GRAN TURISMO

6 C. GRAN SPORT



BERLINA SEMIRIGIDA "ALFA ROMEO" 6 C. GRAN TURISMO

Soc. An. ALFA-ROMEO - Milano

CAPITALE SOCIALE L. 80.000.000

Direzione e Officine di Costruzione: Via M. U. TRAIANO, 33

MATERIALE PNEUMATICO / MACCHINARIO PER IMPRESE, CAVE E
MINIERE / MOTORI A COMBUSTIONE INTERNA, INDUSTRIALI E
MARINI / LOCOMOTIVE A MOTORE / SONDAGGI / FONDERIE
FUCINE / FORGIE / PRESSE / MOTORI PER AVIAZIONE



SHELL

Benzina & Motor Oils

SOCIETÀ "NAFTA" GENOVA

storico Parri