

LO SPORT  
FASCISTA

1931

I.

ISTITUTO  
FERRUCCIO PARRI

PER.

XLIII - C - 12

BIBLIOTECA

D.L.F.  
BOLOGNA

XLIII-C-12

S



4. 1604

DLF  
3233

Istituto Storico Parri

EDIZIONE  
DI LUSSO

ANNO IV - N. 1  
GENNAIO 1931 (IX)  
C. C. con la Posta



**10**  
**SPORT FASCISTA**  
RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

# OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

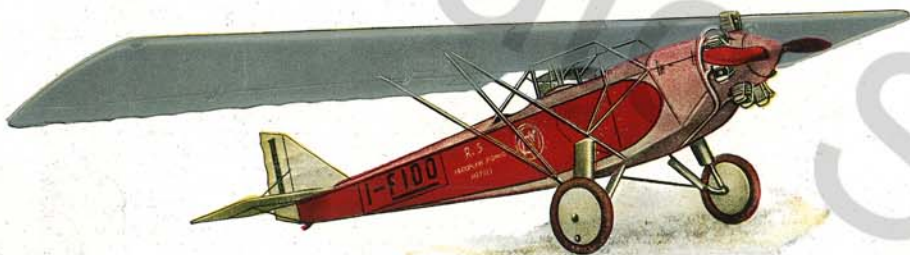
SOCIETA ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

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 disinne- stabile	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 "	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 "

# LO SPORT FASCISTA

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

Direzione - Redazione - Amministrazione  
MILANO - VIA S. ANTONIO 3  
Telefoni: 82-045, 82-450

ABBONAMENTI ANNUI	
all'edizione di lusso	
Italia . . . . .	L. 100
Estero . . . . .	> 200

FONDATA DA

LANDO FERRETTI

EDITORE L'ENTE AUTONOMO DELLA STAMPA

## L'EPICO VOLO ATLANTICO

La relazione del Generale Balbo al Duce

**D**opo diciotto ore di volo sull'Oceano il Tricolore che era stato ammainato a Bolama al momento della partenza, sventola sopra dieci idrovoluti a Natal sulla costa brasiliana.

Riassumo brevemente a V. E. le fasi della traversata.

Il 1.º gennaio gli apparecchi erano pronti a partire. Era stata fatta loro una toilette sommaria. A bordo tutto ciò che non era strettamente indispensabile era stato eliminato: paioli, ancore, cime. Oltre agli strumenti di navigazione e alla massima quantità di carburante doveva restare a disposizione dei trasvolatori soltanto un'ancora galleggiante per diminuire la deriva in caso di forzato ammaraggio. Erano insomma apparecchi nudi con un carico di carburante sufficiente per oltre venti ore di volo. Avevo deciso di anticipare la partenza fissandola per la sera del 3 quantunque fosse luna piena soltanto il 4. La partenza doveva avvenire alle 22,30. Invece il direttore dei nostri servizi meteorologici esplicitamente mi dichiarava che conveniva attendere ancora un giorno o due perchè la situazione generale dell'Atlantico stava rimettendosi sulla base del regime degli alisei. Rinunciai quindi a partire il giorno 3 e lasciai invariato, secondo l'antico programma, l'ordine di decollo per le ore 22,30 del giorno 4. Le navi della divisione navale dall'Oceano mi fornirono durante tutto il giorno 4 notizie pessime sulle condizioni del tempo.

I bollettini davano cielo coperto quasi dovunque,

L'impresa tentata e riuscita dagli intrepidi soldati al comando del generale Balbo, ha commosso il mondo. Dovremo noi, per commentarla su queste pagine avvezze ad esaltare le audacie e le vittorie degli Italiani, ricorrere alle parole sempre più piccine e inadeguate alla grandezza della gesta? Preferiamo rileggere lo scultoreo e definitivo « rapporto », che, appena ammarato sulla riva americana, il valoroso Condottiero ha inviato al Duce. E' anche questo un « Bollettino della Vittoria » che rimane scolpito nel cuore di ogni Italiano.

una certa visibilità, qualche pioggerella minuta e grossi piovvaschi all'orizzonte che avrei incontrato nelle prime ore della notte. Si verificava una situazione nuova e pressochè sconosciuta sulle coste africane. La zona delle calme equatoriali, che avremmo dovuto trovare dopo otto ore di volo, cioè quando ormai sarebbe stato giorno, per la caduta dell'aliseo e il sorgere del vento del sud si era spostata verso nord coprendo il cielo di cumuli e di altri strati e determinando frequenti precipitazioni.

Il giorno seguente, cioè nella notte fra il 5 e il 6, la situazione restava invariata per quanto lievemente migliorata. Bisognava affrontare la improvvisa e pericolosa condizione del tempo. Ma se questo fosse rimasto eguale per altri tre giorni ci avrebbe sicuramente impedito di fruire dei vantaggi della luna; non vi era dunque neppure possibilità di aspettare col rischio di trovarsi su quei margini estremi di navigabilità che ci avrebbero costretto ad affrontare la traversata in qualunque condizione con un rischio ancora maggiore. Ecco perchè approfittando immediatamente dei bollettini che non mi segnalavano piogge per le prime sei ore di volo decisi la partenza per la notte medesima del 5 e spostai l'ora del decollaggio dalle undici e trenta all'una e trenta.

Almeno durante le ore del volo notturno avremmo avuto un tempo meno difficile. Prima di decollare tutti gli aviatori avevano indossato la camicia nera che i Giovani fascisti, attraverso Giuriati, avevano re-

DLF  
3233



L'equipaggio dell'apparecchio ammiraglio della traversata atlantica: tenente Venturini, generale Balbo, capitano Cagna, sottotenente Cappannini.

galato ad ogni pilota. La camicia nera era il simbolo della volontà fascista di vincere questa battaglia a bandiera spiegata. Il carico per il decollo era fissato in 4.600 chili: superiore quasi di un terzo ai carichi massimi sollevati da idrovolanti di 1000 cavalli in zone equatoriali nelle precedenti traversate dell'Atlantico. Il giorno 2, nell'ora più calda a Bolama, con assoluta calma di vento, avevo ordinato una prova con 4.600 chili ed essa era splendidamente riuscita. Quel che era stato possibile di giorno doveva essere più facile di notte quando la temperatura si abbassava; avremmo poi avuto l'aiuto eventuale della brezza. Tuttavia non mi nascosi le difficoltà che avevamo davanti. Alzarsi a volo in una notte di foschia con un simile carico rappresenta l'impresa più difficile per un idrovolante. Prima della partenza avevo tuttavia chiamato a rapporto gli equipaggi per le ultime istruzioni e raccomandazioni.

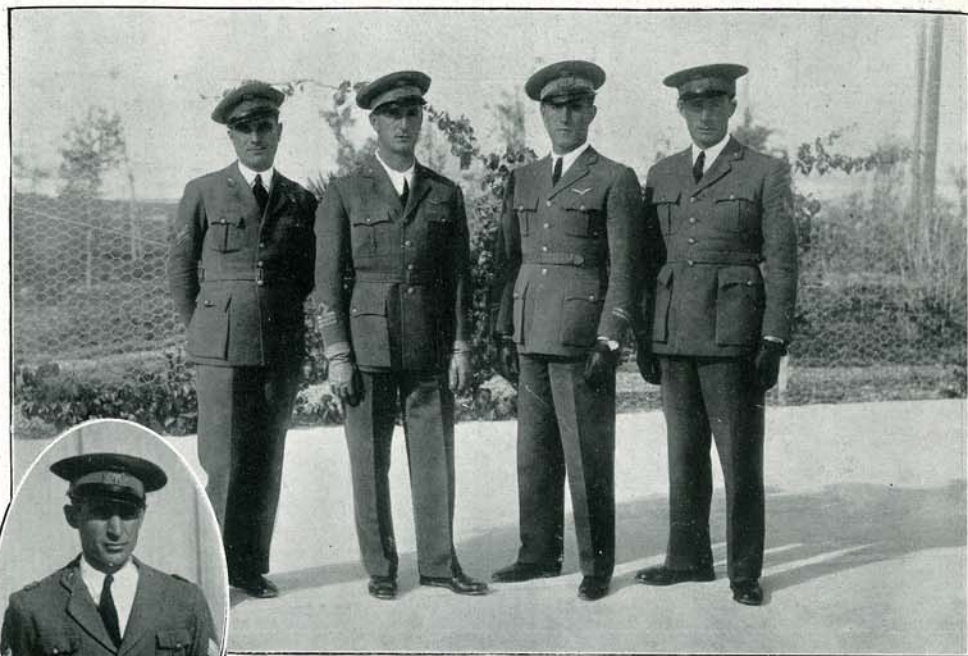
Il saluto della Guinea portoghese fu commovente. Il Governatore e i funzionari che ci avevano usato tante cortesie durante la nostra permanenza a Bolama al di là delle accoglienze anche calorose di una ospitalità convenzionale, vennero personalmente a por-

tarci gli auguri a bordo dell'Alice poco prima dell'imbarco.

Debbo aggiungere a V. E. che all'ultimo momento cedetti alle preghiere dei comandanti dei due apparecchi-officina, il capitano Donatelli e il tenente Teucci, e concessi loro di partecipare all'impresa. I loro apparecchi sono stati rapidamente scaricati del materiale e approntati per il volo oceanico. Invece dei serbatoi supplementari avevano imbarcato latte di benzina come avevano fatto altri apparecchi della crociera per perdite verificatesi nei serbatoi. Decollammo squadriglia per squadriglia. La mia è la nera cioè la prima. Non fu possibile così vedere il distacco di tutti gli apparecchi. Notai solo che Valle dopo un vano tentativo aveva tagliato i motori e si era avvicinato alla riva dove poi scaricò benzina imbarcata oltre il carico fissato per ripartire dopo un'ora e mezza e compiere un bellissimo inseguimento tanto che raggiunse la formazione sulle coste brasiliane.

Erano esattamente le una e ventinove di Greenwich.

Il decollo fu oltremodo difficile per la nebulosità dell'atmosfera e per il cielo coperto da altri strati che



Le eroiche vittime della partenza da Bolama: l'equipaggio dell'apparecchio I-BOER: sergente Nenzi, capitano Boer, tenente Barbicini e sergente maggiore Imbastari. — Nel medaglione: Il sergente Fois.



rendevano invisibile l'acqua. La luna era completamente velata. Ci alzammo

e una volta in volo, nel buio quasi perfetto, incominciammo una vera navigazione scientifica sulla base dei soli strumenti di bordo e specialmente dell'altimetro, dell'indicatore di velocità e di quello di virata. Per la rotta non ero assolutamente preoccupato perchè l'addestramento degli apparecchi era all'altezza della prova eccezionale che stavamo per affrontare. I piloti avrebbero saputo mantenere la rotta giusta anche se le nubi avessero impedito durante tutto il viaggio di prendere i rilevamenti sulla luna e sulle stelle. La eventuale deriva poteva essere benissimo calcolata con le fumate galleggianti luminose.

Fu così infatti. Possiamo dire che mai in sei ore potemmo vedere un pezzo di cielo sgombro. Subito dopo la isola di Orango, a 90 chilometri da Bolama, l'Oceano si mostrò minaccioso. Non solo non si vedeva il cielo e lo specchio dell'acqua, ma densi cumuli ci chiudevano di tanto in tanto l'orizzonte. Tuttavia la formazione si mantenne compatta. Navigavamo in formazione di squadriglie a cuneo. Abbreviai la distanza fra gli apparecchi per rendere più facile il collegamento visivo attraverso i fanali di via.

Le prime luci di un'alba livida e fosca comparvero verso le sette e trenta (tempo medio di Greenwich) dopo sei ore di volo.

Gli apparecchi si comportarono stupendamente. L'S 55 ha doti di stabilità che non ho conosciuto in alcun altro aeroplano. All'alba feci l'appello degli apparecchi e in dieci risposero. Fu allora che inviai un radiotelegramma a Bahia per darne comunicazione. Mi risultavano rimasti a Bolama due apparecchi ma non riuscivo a sapere le ragioni del loro mancato decollo.

Più tardi il mio radiotelegrafista mi portò un messaggio del comandante Ilari che m'informava di un incidente allo I-Reca. Il capitano Recagno dopo aver felicemente decollato, per una perdita di velocità che avviene facilmente con un carico così eccezionale aveva toccato nuovamente acqua perdendo completamente lo scafo che si era immediatamente incendiato. Lancie di soccorso giunte subito sul posto avevano permesso di salvare i due piloti e il radiotelegrafista. Purtroppo invece il motorista sergente maggiore Fois era scomparso.

Bisogna ascrivere questo incidente a quei fatti imponderabili che in aviazione si verificano quando si raggiungono i limiti del possibile. Nel decollo con



Le squadriglie di Balbo in volo notturno.

massimo carico basta un attimo per perdersi. Quando il pilota si è staccato dal mare e si indugia un istante per tentare di vedere lo specchio dell'acqua assolutamente invisibile viene preso da strane sensazioni che possono portare a quella impercettibile manovra sbagliata che significa la perdita dell'apparecchio e dell'equipaggio. Il Comandante Ilari mi comunicava inoltre che l'apparecchio I-Boer comandato dal capitano Boer avente a bordo come secondo pilota il tenente Barbicinti, come motorista il sergente Nenzi e come radiotelegrafista il sergente maggiore Imbastari, pochi minuti dopo il decollo, per cause sconosciute, ma che data l'abilità eccezionale dei piloti non potevano attribuirsi al poco ma sensibile errore di manovra, aveva nuovamente toccato acqua incendiandosi e scomparendo in brevi secondi. Tutto l'equipaggio era andato perduto. Questo grave incidente credo possa attribuirsi ad un corto circuito formatosi a bordo. La cosa è relativamente facile dati gli impianti di illuminazione per i fanali di via e per la cabina piloti e l'impianto radiotelegrafico.

Opiniamo che Vostra Eccellenza ricorderà come nel colloquio a Palazzo Venezia prevedessi in que-

sta impresa una perdita di tre apparecchi su dodici. La inesorabile fatalità ha voluto che la percentuale di uno su 14, poichè l'apparecchio I-Reca è stato recuperato dalla nave nostra Alice, sia rimasta al di sotto delle previsioni che non erano prudenziali. Il volo della squadra durante le ore del mattino è continuato più calmo. La temperatura dei motori che durante i decolli non aveva mai superato gli 80 gradi rimase tale anche sotto l'Equatore. Le formazioni si sono allargate di giorno per poter più rapidamente superare i piovoschi violentissimi che sono stati innumerevoli in tutta la seconda parte del volo. Si susseguivano a intermittenza brevi, continui e quasi simultanei avvolgendoci in un velo denso in cui la nube faceva tutt'uno col mare.

All'approssimarsi del piovasco e prima di attraversarlo, ogni pilota verificava la quota sull'altimetro e per tutto il tempo del rovescio di acqua la manteneva non avendo alcuna possibilità di vedere la superficie marina. Anche nelle ore susseguenti la navigazione non ha presentato difficoltà insuperabili. Dopo nove ore di volo ho ricevuto un S.O.S. lanciato dall'apparecchio I-Bais. Il suo comandante capitano

Baistrocchi ammarava sull'Oceano comunicandoci la sua posizione. Sapevo che tanto Baistrocchi quanto Gallo, secondo pilota, erano ottimi marinai e continuammo il volo trasmettendo immediatamente alla divisione navale il punto che Baistrocchi aveva segnalato. Fu infatti inviato subito sul posto il Pessagno che prese a rimorchio l'apparecchio. L'ammarraggio era dovuto alla rottura del radiatore.

Più tardi, quando ci trovammo a 600 chilometri da Noronha il comandante Donadelli ci avvertì per radio che era rimasto senz'acqua per la rottura del radiatore e che ammarava con la speranza di utilizzare acqua marina e di giungere fino a Noronha. Senonchè non riuscì a riparare e la divisione navale inviò il Da Noli a rimorchiare l'apparecchio. Nelle ultime tre ore della traversata il vento che si era mantenuto debole durante tutto il volo rinforzò notevolmente da sud-ovest ostacolandoci la marcia. Tuttavia dopo 15 ore avvistavamo l'isola di Noronha e dopo 18 il profilo del continente americano.

Siamo passati su Natal nella nostra formazione di cuneo e abbiamo ammarato alle ore 19,30 di Greenwich accolti entusiasticamente dalle autorità brasiliane, dalla stampa, e soprattutto dal popolo tra il quale erano molti Italiani commossi come noi e forse più

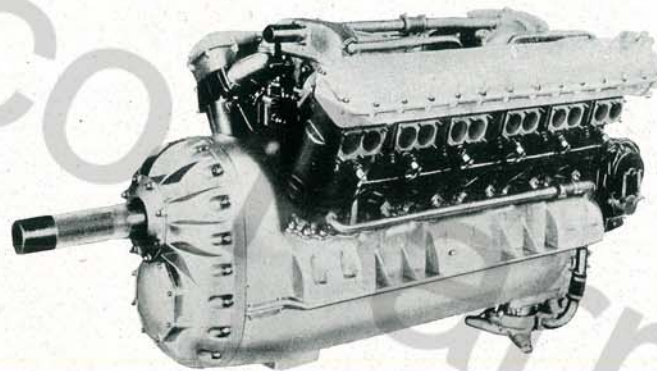
di noi. Debbo segnalare a Vostra Eccellenza il contegno ammirevole della divisione navale e del suo capo ammiraglio Bucci che è rimasto sempre in contatto radiotelegrafico con me e ha seguito ansiosamente il volo dandoci ancora una volta la prova della fratertà delle Forze Armate d'Italia.

Gli equipaggi degli idrovolanti sono stati superiori a se stessi, degni della impresa dura che dovevano affrontare e della fiducia che la Patria aveva in loro riposta. Il mio Stato Maggiore, e cioè il generale Valle, il maggiore Longo e specialmente l'instancabile ten. col. Maddalena mi ha magnificamente coadiuvato.

La traversata ci ha messo di fronte a difficoltà che soltanto in parte potevano essere prevedute e di cui certo non era prevedibile la misura e la intensità. Essa ha richiesto l'impiego integrale delle forze fisiche e delle forze morali di ciascuno di noi. Sono fiero di averla compiuta e i miei camerati lo sono con me. I caduti appartengono alla schiera degli Eroi che si immolano per accelerare il ritmo delle conquiste umane. Ora gli apparecchi attendono di fare il balzo finale verso Rio de Janeiro, ultima tappa segnata da V. E. alla nostra Crociera.

Viva l'Italia!

ITALO BALBO



Il motore Fiat (anteriore) di 1100 H.P. montato sugli apparecchi della traversata atlantica.



La signorina pilota Egidia Tatiana Fumagalli, a bordo del suo « Ro. 5 ».

## Tatiana Fumagalli

### prima aviatrice italiana

Se la venustà regale di Elena di Troia provocò una guerra sanguinosa e lunga, ciò fu dovuto certamente alla sola arma fatta di passività che la donna porta con sé: « la bellezza ». Attraverso i secoli essa si asside ai piedi dell'uomo, castellana più o meno bionda o imperatrice altera, servendo affaticata il sanguinoso orgoglio maschile, come nelle orde unne e barbare, strumento di grazia e di bellezza nel Medioevo, intrigante dispensatrice di sé stessa nei secoli fioriti del Sei e Settecento, mistica e fedele educatrice di figli nell'Ottocento.

Femminilità che, attraverso i secoli, trova il suo caratteristico e migliore elemento nel potenziare la propria bellezza, la propria astuzia, la propria altissima sensibilità. Ispiratrice di canzoni meravigliose, incitatrice e valorizzatrice incomparabile dell'intelligenza e genialità maschile, il suo nome è legato alla storia del mondo, da Beatrice Donati a Isabella di Spagna, da Frine alla Signora Curie, da Giovanna d'Arco a Madame de Pompadour.

Ma il secolo ventesimo suona alle porte del tempo, dalla vena potente del giovanissimo ibrido popolo d'oltre Oceano viene una corrente impetuosa e rinnovatrice che afferma i nuovissimi canoni dell'indipendenza femminile,

che lancia nella storia del mondo i diritti della donna come una sacra doverosa necessità.

La donna entra nell'Università, nel Tribunale, si asside nei Parlamenti, dirige le Aziende, lancia oltre la propria facoltà di creatrice materiale, la propria possibilità di creatrice celebrata e intellettuale. L'uomo deve muoversi, deve moltiplicarsi, deve a ginare questa nuovissima attività trionfante, finisce per considerare la donna come camerata, una emulatrice con la quale bisogna lottare con armi leali.

Ormai la compagna è diventata la rivale; nella rapidità fulminea di un match di tennis o nell'ansito di una corsa a cavallo, la donna si batte con l'uomo incidendo la sua nuova forza sulla metaforica debolezza secolare.

Il suo sorriso ricama scie imponderabili nel bianco dei campi di neve, le mani sottili che sanno la carezza lieve della maternità, stringono tenacemente il volante, mentre la velocità incide nello spazio e lo domina con la furia pos-

*La donna entra nell'Università, si asside nei Parlamenti, dirige le Aziende: perchè non dovrebbe contendere all'uomo anche l'arte e il rischio del volo? Qui si presenta la prima aviatrice italiana, ed è sintomatico che a parlarne sia una donna, vibrante di entusiasmo per la libertà e le conquiste ottenute dalla sua compagna.*

sente del motore. La forza e la grazia, il binomio leggendario è compiuto; l'opera divina assurge alla perfezione per costruire più oltre, nel mondo, la trama sottile della bellezza. Tatiana Fumagalli è andata più avanti e si è assisa vicino a coloro che sono malati della dolce smania azzurra dell'infinito, di coloro che hanno portato la nostalgia nel regno luminoso delle aquile.

Dominatrice sorridente di spazio, essa ascolta coll'orecchio attento i battiti del suo motore per sentire se mai qualche strano male l'abbia improvvisamente colpito, mentre l'elica incide nello spazio la sua ruota formidabile e la velocità costella di tremiti le ali tese, cantando una fischiante canzone tra i fili dei montanti e delle traverse.

Dopo aver conquistato il brevetto di pilota circa tre anni or sono, la signorina Fumagalli iniziò una preparazione accurata e razionale onde perfezionarsi al massimo grado nel sistema di guida e mettersi così in grado di lottare con i migliori, sia per abilità, che per decisione e sicurezza di volo.

La tenace e paziente opera di preparazione, i saggi consigli dei suoi istruttori, Sala, Scarton, Benvenuti e Ferioli, hanno dato i loro frutti.

Al primo Giro Aereo d'Italia, Tatiana Fumagalli partecipava; era la prima gara nella quale si cimentava, e... con quali avversari! Piloti di fama mondiale erano scesi in campo dotati di apparecchi che rappresentavano quanto di meglio e di più potente la scienza abbia costruito in velivoli leggeri.

Lo stormo degli audaci che prese il volo da Roma per trascorrere quasi tutti i cieli d'Italia in meno di quattro giorni, vide nelle sue file il *Romeo* della signorina Fumagalli, balzare agilmente dal terreno e puntare rapidissimo verso la mèta, guidata dal cuore e dai nervi di acciaio della fanciulla, vibranti della sua volontà, grande uccello alato in lotta col tempo e con lo spazio.

La bionda figurina soffocata dal casco e dagli occhiali, tessè pazientemente e vertiginosamente la tela sapiente dei controlli e degli atterraggi, lottò contro apparecchi più potenti, atterrò fulminea sui campi di tappa, sempre inseguendo l'attimo, risparmiando minuti secondi, « picchiando » disperatamente per « soffiare » un istante all'avversario, « cabrando » con temerarietà onde prendere più rapidamente quota, superbamente sola nella disgrazia, quando a Novara il suo grande uccello d'acciaio atterrava con un'ala stroncata ed ella riusciva in poco più di sette ore di disperato lavoro a guarirlo ed a lanciarlo nella scia dei compagni fuggiti.

Roma la vide giungere in un pomeriggio d'oro e di porpora, saettando rapidissimamente nel suo cielo imperiale dopo più di 4000 Km. di volo, ed atterrare accanto a coloro che erano giunti al termine della gara classificandosi fra i primi.



Vicino ai nomi cari alle folle degli aviatori celebri, degli Assi guizzanti e fulminei, degli acrobati e velocisti, Tatiana Fumagalli scriveva anche il suo, dopo averlo inciso con meravigliosa volontà nell'azzurro di tutti i cieli d'Italia.

Ma non si fermava a questo. Eccola partecipare al raduno di Taliedo e sbalordire la folla che gremiva il campo, con la fulminea rapidità delle sue virate in un gioco rapido e serrato che le meritava incondizionati elogi dei più grandi Assi del volo, presenti alle gare, e degli stessi suoi rivali.

La languida bellezza delle donne che hanno inciso il loro nome nella storia, svanisce lontano davanti alla bellezza di queste gare tenaci, dove i nervi femminili diventano vibranti fili di acciaio per vincere lo spazio, per ricamare di mortale ebbrezza gli attimi che sfuggono inseguiti dalla spasimosa furia del motore rombante, in folle gara con le aquile e le rondini.

La donna di domani ha già lanciato incontro all'umanità la sua sfida audacissima, ha già trovato l'antesignano che solca per primo i cieli incidendovi i segni della sua audace e bellissima temerarietà.

Tatiana Fumagalli irride alla languida femminilità del passato, lanciando dall'alto la sua gioconda e fresca risata verso la terra che lontano trascorre piccola e dimenticata, da chi vive nell'altezza, per l'altezza. Franca e ardita, nemica di ogni forma di vana e inutile ambizione, essa vuole migliorare sempre, per meritare la più superba vittoria che ripetutamente le è sfuggita, ma che dovrà certo un giorno piegare la sua chioma splendente e lasciarsi ghermire dalle agili e nervose mani di questa donna.

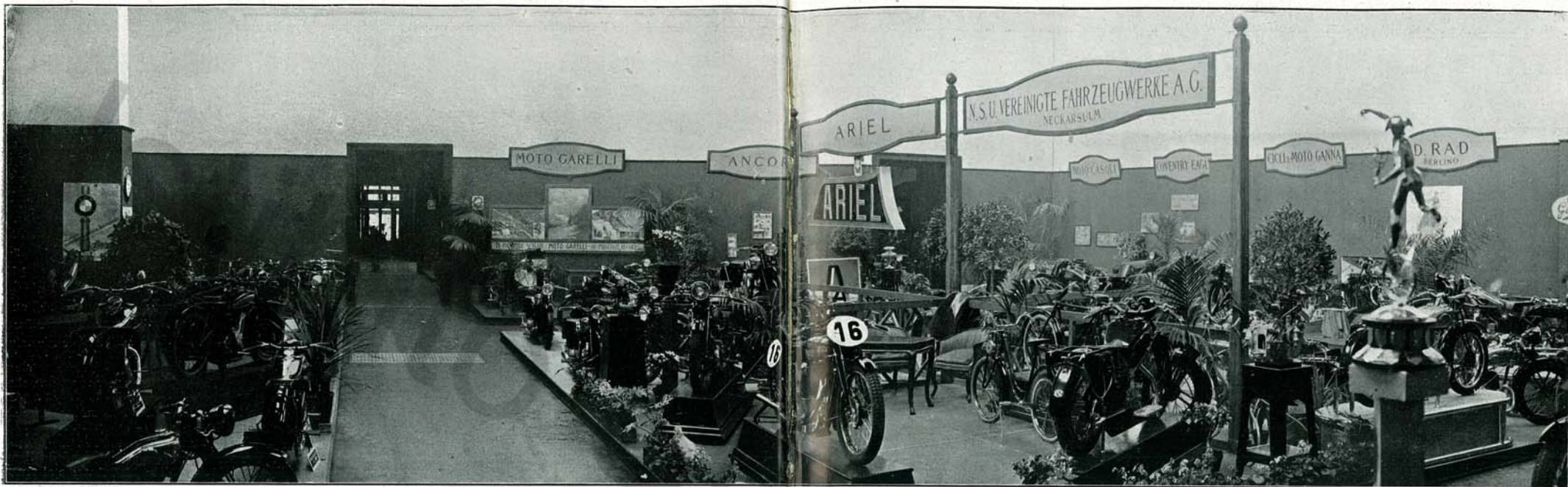
Senza abdicare alle caratteristiche che fanno di Tatiana Fumagalli una squisita sbarazzina, deliziosa ed elegante, dagli occhi dolcissimi pronti ad intenerirsi vicino al volto lagrimoso di un bimbo o alla sventura di una madre.

Altri nomi di donna, altri volti aggraziati, altre decise e tenaci anime muliebri verranno certo in avvenire ad emulare e forse superare l'opera della valorosa aviatrice, ma essa conserverà sempre, tra mesi e anni, nella vertiginosa realtà della vita di domani, l'orgoglio di esser stata la prima.

E se il sole e lo spazio saranno la gioiosa conquista della moderna vita futura, a Tatiana Fumagalli spetterà l'orgoglioso diritto dei pionieri e degli audaci, per aver avvicinato di più il sole, l'ebbrezza, la lontananza azzurra dell'infinito. Ancora e spesso vedremo questa cara figurina

griosa di « dominatrice dello spazio » lanciata nell'azzurra chiarezza di un bel cielo luminoso e l'ammireremo allora « ricamare » come un morbido ventaglio chiuso dolcemente dalle trepidi mani di una bella fata, le « figure » ardite degli acrobati famosi, mentre la voce possente della radio dirà al mondo l'orgoglio di possedere una così audace e superba giovinezza, figlia, veramente degna, dell'Italia.

BRUNELLA CASTELLINI



Veduta del salone centrale alla Mostra motociclistica nel Palazzo della Permanente (foto Argo).

## L'industria motociclistica alla Mostra Internazionale di Milano

L'Esposizione di Milano, ormai affermatasi fra le maggiori manifestazioni internazionali del genere è riuscita una grande affermazione della vitalità del motociclismo italiano e dell'industria motociclistica. Essa ha dimostrato come la tecnica costruttiva sia in continua evoluzione alla ricerca del meglio, concepito sotto tutti i punti di vista (meccanico, pratico ed economico) e come in questa ricerca le conquiste siano già ragguardevoli. Cосicché oggi l'autoveicolo a due ruote che fu chiamato « l'automobile dei poveri », e che è comunque « l'automobile dei meno ricchi », si avvicina sensibilmente a quella perfezione, relativa s'intende come tutte le cose umane, vagheggiata da quanti sanno comprendere e valutare qual magnifico e pratico mezzo di locomozione rapida alla portata di grandi masse esso deve riuscire ad essere.

Ma la Mostra ha anche dimostrato con una eccezionale e continua affluenza di pubblico, affollante in tutte le ore i saloni della Permanente, le crescenti e sempre più

diffuse simpatie conquistate dall'automezzo il più economico e proletario fino a non molti anni fa misconosciuto e disprezzato. Superfluo aggiungere quanto a torto.

L'A.N.C.M.A., che del Salone è da oltre due lustri l'organizzatrice, e per essa il grand. uff. Tommaselli e il prof. Robecchi in special modo, hanno dunque vinto un'altra significativa battaglia, per dirla con frase vieta e stereotipa, in questo caso però ben efficace ed opportuna.

E' necessario riandare agli anni dell'immediato dopoguerra per poter aver nozione e per poter adeguatamente apprezzare i progressi di questa iniziativa che ha accompagnato di pari passo l'ascensione e la diffusione del motociclismo del quale è nello stesso tempo animatrice ed eccitatrice. Oggi il motociclismo ha conquistato anche in Italia, pur attraverso gravi difficoltà ed ostacoli di ogni genere, il suo posto al sole e l'ultima Esposizione ha co-

Ogni anno l'Associazione Nazionale del Ciclo, Motocicli e Accessori organizza a Milano la sua esposizione internazionale con variato successo. Come è doveroso riconoscere che quella testè tenutasi dal '10 al '18 corrente è riuscita d'irrimediabile importanza — vera mostra europea di questa industria tanto legata allo sport, così si giustifica questa diffusa e ottimistica rassegna del nostro collaboratore Ruggero Zanetti, sulle cui conclusioni sarà bene meditare.

stituito un grande avvenimento non interessante soltanto una ristretta cerchia di entusiasti appassionati, ma masse di decine di migliaia di persone che hanno potuto farsi una idea chiara, precisa, esauriente di ciò che siano attualmente il commercio e l'industria motociclistica e quali mete abbia oramai raggiunta la costruzione.

La mostra, resa più imponente dall'aggiunta di un altro vasto e luminoso salone costruito per soddisfare le accresciute esigenze, è stata una rassegna completa della produzione conosciuta e accreditata sul mercato italiano. Il quale, come si sa, offre larga ospitalità ai costruttori stranieri che in virtù di una maggiore anzianità e di sbocchi commerciali assorbenti a decine di migliaia le loro macchine, possono fabbricare e vendere a prezzi di concorrenza nonostante il non indifferente aggravio doganale reso più severo dal suo carattere unitario.

E' doveroso affermare senz'altro che in tale rassegna la parte più interessante, per lo meno per il tecnico e per l'appassionato (perché forse per l'utente qualunque il discorso potrebbe essere diverso), non è stata offerta dall'industria nostra. Giunta, è vero, ad una maturità che la mette in condizione di lottare da pari a pari con qualsiasi altra tanto per genialità di concezione che per eccellenza di lavorazione, ma oggi pressoché ferma sulle posizioni conquistate e, se non estranea, non più quasi che spettatrice dell'intenso lavoro, della febbre quasi di progresso e di novità di cui appaiono in preda le industrie di altri paesi.

Non è da trascurarsi il fatto che alla esposizione milanese sono mancate due attese novità italiane, tuttora in elaborazione, di cui da mesi si parla: la « Guzzi » quattro cilindri e la « Bianchi » di 500 cmc. Ma poiché si tratta di modelli non ancora a punto e sui quali, se molto si chiacchiera poco ancora si sa di preciso, sarebbe prematuro tenerne conto in una valutazione che, del resto, in questo mo-



mento. deve essere fatta sulla base delle risultanze della Mostra. E la mostra ci ha dato l'impressione che i costruttori italiani siano alla finestra e si limitino di opporre miglioramenti e modificazioni di dettaglio a realizzazione di concetti sostanzialmente nuovi, di soluzioni meccaniche d'avanguardia per i quali non è impropria la qualifica di rivoluzionari.

E si badi che il confronto avviene in gran parte con quella industria inglese tradizionalmente conservatrice, nemica per istinto di ogni audacia, che giunge ora con una palese riluttanza, quasi facesse delle confessioni, al motore a quattro cilindri, e che conserva sempre della diffidenza per il cambio in blocco col motore e non accetta la trasmissione a cardano e il telaio in lamiera. Pur rimanendo maestra di semplicità, di eleganza, di finizione.

Ma c'è da chiedersi se l'industria italiana, che qualche anno fa si era portata con un balzo meraviglioso all'avanguardia della costruzione, non obbedisca con questa sosta, che si ha tutti i motivi di ritenere di breve momento, ad imperiose necessità proprie della crisi delicata che sta attraversando. Crisi che la consiglia a dedicare ogni energia al consolidamento delle posizioni quasi eroicamente conquistate, raccogliendosi nel difficile lavoro di organizzazione razionale che le permetta di uscire dallo stadio artigianesco che l'ha caratterizzata fino a ieri si può dire, e che l'ha ostacolata con la plèora di aziende minuscole vivacchianti più o meno decorosamente, dandole così modo di produrre macchine di uso pratico a prezzi che valgano a diffondere la motocicletta e a farla penetrare in strati sociali per ora costretti ad accontentarsi della bicicletta.

I nostri costruttori stanno cioè combattendo un'altra formidabile battaglia industriale, quella dei costi, che li obbliga a rinunciare alle conquiste tecniche e meccaniche nelle quali, come ci insegna l'esperienza, sono degli autentici maestri universalmente riconosciuti. Né ci sembra inopportuno a tal riguardo ricordare che le realizzazioni più moderne, quali il motore a quattro cilindri e la trasmissione ad albero cardanico, costituiscono per il motociclismo italiano non più che un ritorno.

Comunque sarebbe assurdo, perchè nettamente in contrasto con la realtà, affermare che nell'Esposizione di Milano la costruzione nostra non abbia tenuto degnamente il suo posto e sia apparsa in ritardo nei confronti del complesso della costruzione straniera.

La nostra maggior marca, quella « Guzzi » per la quale si può ripetere quanto si è soliti dire, non soltanto in Italia, nei riguardi della « lambda » in campo automobilistico, ha ripresentato in nuova e più brillante veste le macchine le cui originali caratteristiche suscitano sempre una ben giustificata ammirazione. E accanto alle « Guzzi » hanno degnamente figurato le « Frera », le « Gilera » rese celebri in Europa dalla splendida vittoria della Sei Giorni Internazionale, la nuova « Mas » di 350 cmc. con motore inclinato, la nuova « Miller » con motore « Python » di 500 cmc., la

famosa « Garelli » a due tempi, la elegante « Ardea », la « M. M. » di 350 cmc., le « Linx », la « Galloni ».

Questo per quanto riguarda la motocicletta vera e propria, perchè se passiamo alla motoleggera l'industria italiana ha dominato sia meccanicamente che costruttivamente. E accanto alla « freccia d'oro » della « Bianchi », piccola motocicletta perfetta e quasi lussuosa, si sono potuto ammirare la « Mas », anch'essa reduce da una vittoriosa affermazione nella Sei Giorni Internazionale, la « Miller » fregiata da alcuni records del mondo, la « Frera », le veloci « Benelli » con albero delle camme in testa, la nuova « F.V.L. » pure con albero delle camme in testa e cambio a quattro velocità, il modello « Ala d'oro » della « Simplex », e poi la « Ganna », la « Casoli », l'« Ancora », la « Galloni », la « Vaga », l'« Atala », la « G.D. », la « Gazzi », la « C.F. ».

Una pleiade dunque di motoleggere belle, ben costruite, solide, pratiche che usufruendo delle concessioni fiscali che ne favoriscono la diffusione, esercitano l'utilissima funzione di efficaci propagandiste del motociclismo.

Si tratta di prodotti in gran parte noti e che comunque, salvo qualche eccezione (la « F.V.L. » per esempio con il suo cambio a quattro velocità) non si discostano nelle generali caratteristiche ed anche nei particolari da soluzioni oramai di dominio pubblico.

L'industria straniera era quasi assente dal campo della motoleggera e alla tassa doganale unitaria spetta la responsabilità di tale assenza. Ma non è mancato all'esposizione quest'anno qualche buon modello del genere proveniente d'oltre Alpi. Citiamo per tutti la teutonica « N. S. U. », che senza essere un capolavoro, ci è apparsa una macchinetta completa, adatta all'uso per il quale è costruita, e dotata di una grande e importantissima qualità: quella del prezzo modesto. E' stata infatti la macchina più a buon mercato dell'esposizione. Ciò che deve riuscire di ammonimento per i nostri costruttori.

Molto più brillante comunque era la rappresentanza straniera nelle motociclette. E da considerarsi completa nonostante l'assenza della Francia che, benchè occupi oggi un posto eminente nello costruzione motociclistica specialmente per l'arditezza e la modernità delle concezioni, non ha mai goduto in Italia grandi simpatie a causa della imperfetta lavorazione. Sono troppo abituati i nostri motociclisti alla raffinatezza inglese per potersi accontentare di una sommarietà di finizione che offende un senso estetico e quasi diremo artistico, istintivo nella nostra gente.

Non è qui il caso di enunciare e descrivere tutte le macchine inglesi che furono esposte al Palazzo della Permanente milanese. Ci accontentiamo di citare le novità più salienti. E cioè la quattro cilindri con telaio elastico della « Matchless » e la quattro cilindri della « Ariel », bellissime espressioni delle ultime tendenze tecniche che contribuiscono ad avvicinare la meccanica motociclistica a quella automobilistica e a conferire alla motocicletta quelle doti di elasticità e di confort che sembrano prerogative dell'automobile.



La cerimonia dell'apertura della Mostra. Si vedono le Autorità, fra cui il Prefetto Fornaciari, il podestà Visconti di Modrone, Arnaldo Mussolini, il segretario e il presidente dell'A.N.C.M.A. (foto Argo).

Anche l'« A.J.S. » ha presentato una nuova interessante macchina di lusso con motore a due cilindri a V disposto trasversalmente al senso della marcia, con cambio a quattro velocità e frizione in blocco, e trasmissione al cambio per mezzo di giunto in gomma.

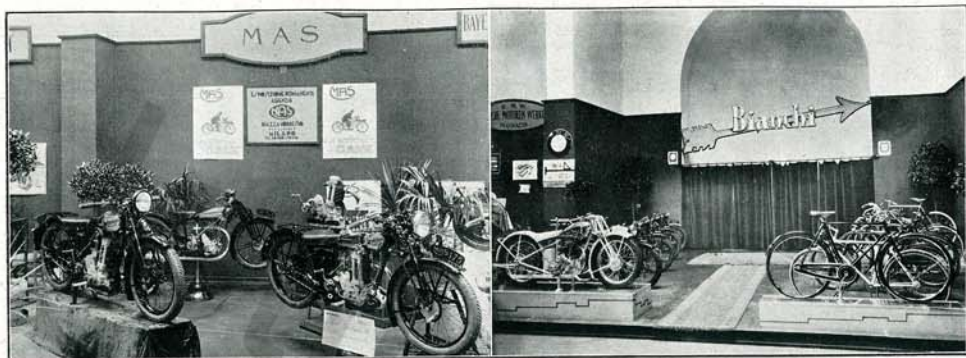
Ma quasi tutta la produzione inglese è apparsa rimoderata da un razionale studio di semplificazione che tende a rendere sempre più facile, cioè accessibile ad un numero ognor maggiore di persone, l'uso della motocicletta. Ricordiamo fra le altre le « Triumph » con la parte inferiore del motore racchiuso in un elegante e pratico carter verniciato e la « B.S.A. » con telaio a robusto trave di acciaio fregiato.

Una gradita sorpresa è stata per molti la rappresentanza tedesca. Attraverso quanto ci hanno fatto vedere « B.M.W. » con il caratteristico motore bicilindrico orizzontale-trasversale e trasmissione a cardano montato sul bel telaio in lamiera stampata e col nuovo modello di 200 cmc. monocilindrico verticale, « D. Rad », « N.S.U. » con la macchina vincitrice del Gran Premio delle Nazioni e con i modelli muniti di forcella in lamiera di acciaio, « D.K.W » e « T.W.N. », si è potuto comprendere come la Germania che attualmente è in gara con l'Inghilterra per intensità di

circolazione motociclistica, possa contare su una industria che per potenza e per eccellenza di produzione giustifica le 700 mila macchine in circolazione accusate dalle più recenti statistiche.

Degne delle loro gloriosissime tradizioni sono apparse infine le industrie belga e svizzera perfettamente al corrente degli ultimi ritrovati della tecnica e della costruzione pur non discostandosi, come quella italiana, da elementi tradizionali che contribuiscono a delinearne una inconfondibile personalità.

Accennato così brevemente alle più salienti caratteristiche delle diverse produzioni nazionali, ci resterebbe da dire, a mo' di conclusione, intorno alle moderne tendenze costruttive. Per un giudizio complessivo bisognerebbe astrarre da quei modelli d'eccezione detti avveniristici sia pure imprpropriamente. Perchè le soluzioni d'avanguardia come il motore a quattro cilindri (non mai o non più in linea, ma racchiuso in quadrilatero per considerazioni che riguardano il raffreddamento e la possibilità di montaggio su telai sostanzialmente analoghi ai normali), e la trasmissione a cardano derivano più o meno direttamente dall'automobile sulla quale hanno subito un collaudo che attenua l'audacia della loro realizzazione motociclistica.



Alla Mostra del Motociclismo, sono stati ammirati gli «Stands» delle ditte Mas e Bianchi.

Ma, ripetiamo, guardiamo alla massa della produzione e rileveremo lo studio della semplicità complessiva ottenuta attraverso l'incorporamento organico di accessori che oggi sono diventati in realtà organi essenziali, l'incessante cura data al problema della lubrificazione con una adozione sempre più estesa della pompa a ricupero e dell'uso del carter del motore quale serbatoio dell'olio come avviene in campo automobilistico, e la tendenza a moltiplicare le possibilità del cambio arricchendo così la macchina di elasticità, tendenza soprattutto provvida sulle nostre strade di profilo accidentato perchè tormentato da pendenze sulle quali le tre velocità sulle motoleggere e le quattro sulle motociclette non risultano certo eccessive.

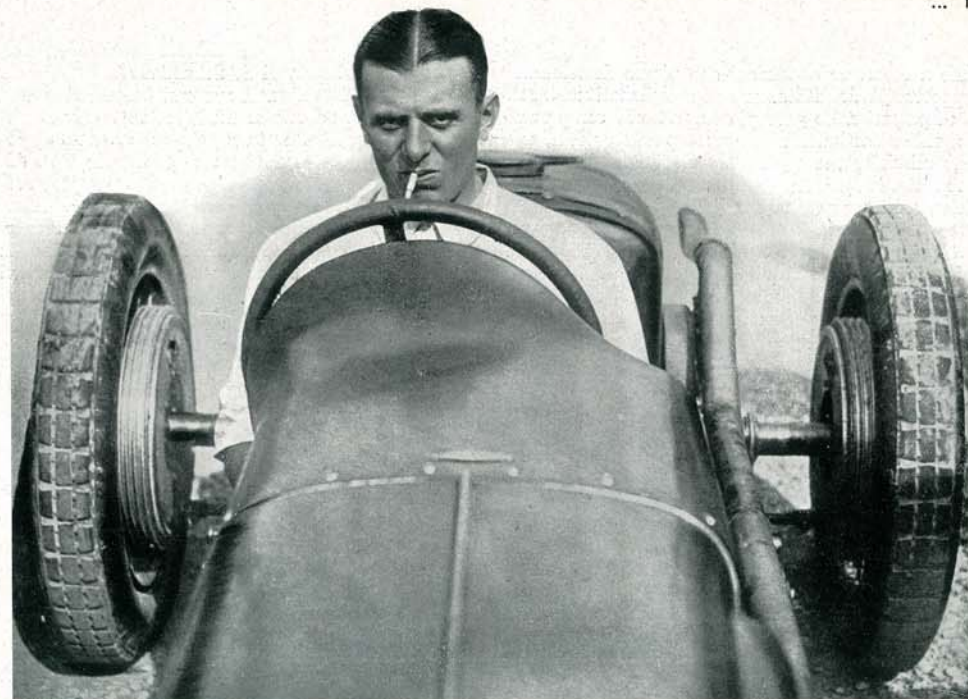
Ma c'è dell'altro: c'è la generalizzazione del motore inclinato in avanti che non giova soltanto al raffreddamento della testa dei cilindri, ma contribuisce ad un migliore equilibrio distribuendo più equamente i pesi sulle due ruote. E c'è la preoccupazione di abbassare il centro di gravità della macchina con appropriate sagomature dei telai e di renderne più facile la costruzione con l'adozione della lamiera stampata. Infine il lavoro di finitura, che, senza essere essen-

le, contribuisce a dar un tono alla classe della macchina, si è fatto più accurato, più perfetto.

In conclusione il livello della costruzione è apparso generalmente più elevato in questa esposizione milanese nella quale la motocicletta è stata messa in luce in tutte le sue perfezioni, come pratico automezzo in grado di rendere preziosi servizi.

Un difetto resta ancora il prezzo. Per quanto si sia notata una lieve diminuzione, la motocicletta costa ancora troppo in Italia. Lo si rileva chiaramente confrontando i suoi prezzi con quelli dell'automobile. Sappiamo benissimo che ciò è dovuto ad una situazione (plèora di case nei confronti delle possibilità del mercato) che non può nè deve protrarsi molto a lungo. Comunque i nostri migliori costruttori stanno affrontando il problema con vigorosa energia sicchè è legittimo sperare che, in virtù di una migliore e più razionale organizzazione industriale, e da una conseguente sua maggiore diffusione, la motocicletta possa essere a breve scadenza anche in Italia accessibile a borse modeste ed in grado quindi di assolvere quel compito di carattere utilitario al quale è destinata per sua natura.

**RUGGERO TITO ZANETTI**



Pel secondo anno, Achille Varzi è stato proclamato Campione d'Italia assoluto.

## CAMPIONI D'ITALIA 1930

Quando alcuni anni fa quasi tutte le grandi case costruttrici abbandonarono lo sport automobilistico per dedicarsi con ogni energia alla normale produzione, intensificandola e migliorandola, non mancarono i pessimisti che preannunciarono a non lunga scadenza la definitiva scomparsa di questo sport che pure tanto aveva giovato all'autolocomozione: sia nei riguardi della tecnica che in quelli della propaganda. Si disse anche che alle corse sarebbe venuta a mancare ogni ragione di essere e che avrebbero costituito, ormai, un dispendio inutile.

Oggi si ha modo di constatare, attraverso il florido sviluppo delle gare automobilistiche, la cui utilità tecnica e propagandistica persiste in misura notevolissima, che quelle previsioni non avevano al-

*Le corse automobilistiche richiamano più che mai l'attenzione degli sportivi, mentre non è scemata la loro abilità tecnica e propagandistica. Anche l'industria che pareva essersene disinteressata, è ritornata alle belle battaglie del motore, ed ha, sia pure non ufficialmente, dato vita a quel Campionato nazionale 1930 dei cui risultati qui si intrattiene il nostro collaboratore.*

cuna base pratica. Lo sport dell'automobile, superata la crisi dalla quale è uscito sensibilmente trasformato, ha infatti continuato a prosperare con ritmo ancor più intenso. Mentre un tempo metteva alle prese i costruttori ed aveva quindi carattere essenzialmente industriale, oggi mette alle prese, salvo poche eccezioni, i guidatori che nella loro stragrande maggioranza sono del tutto indipendenti.

E se per qualcuno, non ancora rassegnato al nuovo stato di cose o non ancora ambientato, le attuali competizioni automobilistiche offrono scarse attrattive perchè non si presentano più sotto l'aspetto di lotte industriali, cionondimeno conviene riconoscere che le contese fra i guidatori conservano alle corse la loro vitalità e un fervido interesse sportivo.

Comunque, è stata tale trasformazione ed evoluzione a creare le condizioni che hanno determinato l'opportunità dell'istituzione di campionati nazionali da disputarsi nelle gare più importanti, campionati che, oltre a costituire un incentivo per i corridori, servono mirabilmente a premiare gli uomini che più si sono distinti in una stagione non solo per assiduità ma anche, anzi soprattutto, per il valore sanzionato dai successi conseguiti.

L'attività automobilistica viene così ad essere collegata da questa grande competizione della quale le varie corse costituiscono degli episodi, delle tappe la cui importanza particolare è integrata dall'importanza del Campionato del quale fanno parte.

L'Italia, che per prima ha saputo adeguare il suo sport automobilistico alla nuova realtà e alle nuove esigenze, è stata anche la prima in Europa a istituire il Campionato nazionale, preceduta nel mondo solo dall'America settentrionale.

Da noi però non si è voluto del tutto ignorare l'industria, anche perchè da noi l'industria non ha completamente disertato lo sport. Ed un suo più completo ritorno è tuttora vivamente auspicato. Né l'augurio è da considerarsi irrealizzabile almeno a giudicare dai rinnovati lavori delle case verso talune manifestazioni non proprio di regolarità e tanto meno turistiche.

Così accanto al Campionato dei guidatori (campione assoluto, campione della classe 1500 cmc. e campione della classe 1100) si è creato il Campionato per le marche e, dall'anno scorso, anche il Campionato per le vetture sport, naturalmente limitato alle case.

La bontà dell'iniziativa è dimostrata dagli imitatori. E' stato infatti già annunciato per il 1931 un Campionato internazionale da disputarsi attraverso i Gran Premi nazionali d'Italia, di Francia, del Belgio e di Spagna, e in Francia si sta conducendo un'attiva campagna di stampa, seguita con simpatia negli ambienti interessati, per la istituzione del campionato francese.

Fissati così la genesi, il significato e la importanza dei Campionati italiani automobilistici, veniamo a dire brevemente dei campioni per il 1931 che sono stati proclamati nella sua ultima seduta dalla Commissione Sportiva del R.A.C.I.

Il Campionato delle marche per le vetture da corsa è stato assegnato alla « Maserati », la trionfatrice di tante grandi prove in Italia e all'estero, che ha dominato si può dire quasi tutta la stagione. Ha incominciato con il vincere a Tripoli e, dopo la parentesi della Targa Florio, ha vinto a Roma, alla Coppa Ciano a Livorno, alla Coppa Acerbo

a Pescara e al Gran Premio Monza per chiudere con la clamorosa vittoria di S. Sebastiano.

Protagonista di tanti successi è stato il nuovo tipo 2500 cmc. ad otto cilindri (sostanzialmente non dissimile da quelli più piccoli) che con la sua maggiore potenza ha potuto aver ragione delle vecchie « Alfa » alle quali i restauri non hanno ridato la piena efficienza logorata in un lustro di aspre fatiche. Alfieri Maserati, valoroso quanto modesto, geniale, tenace, ha potuto così cogliere i frutti di tanti e tanti anni di lavoro oscuro, eroico quasi per le difficili condizioni nelle quali fu compiuto, ma sempre illuminato da una speranza che aveva le sue radici nella tranquilla coscienza delle proprie capacità.

L'« Alfa Romeo » ha conquistato il campionato per le vetture sport con quella magnifica sei cilindri di 1750 cmc. che ha mietuto allori ambiziosissimi su tutte le strade d'Europa. Fra i suoi più importanti successi sono da citare quelli della « 1000 Miglia » e del Circuito del Sud in Italia, della « 24 ore » di Spa e del Tourist Trophy irlandese, al di là dei confini. Né la sua



Il toscano Biondetti, Campione italiano 1930 per la classe dei 1500 cmc.

superiorità può essere messa in dubbio dal successo che la « O. M. » ha anche quest'anno conquistato nel Giro di Sicilia, dimostrandosi in tale genere di competizioni degna antagonista della attiva e battagliera casa milanese.

Ad onore della quale va anche citata la bella vittoria nella Targa Florio (dovuta ad una delle vecchie P. 2) che ha riportato in Italia il glorioso trofeo da cinque anni monopolizzato dall'industria straniera.

Campione italiano assoluto è stato proclamato Achille Varzi che già l'anno scorso aveva meritato il titolo. C'è forse bisogno di illustrare ancora una volta il giovane Asso galliense che, dopo aver signoreggiato in campo motociclistico, sta in campo automobilistico emulando le gesta indimenticabili dei Nazzaro, dei Lancia, dei Cagno, dei Bordino e degli Ascari? Ormai si è scritto tanto e tanto si è detto di Varzi, della sua classe eccelsa, del suo stile magnifico, delle sue enormi possibilità, che a parlarne si finirebbe inevitabilmente per ripetersi.

Sarà sufficiente quindi enumerare le maggiori prove da lui vinte quest'anno, e cioè la Targa Florio e il Circuito Bordino ad Alessandria guidando l'« Alfa-corsa »; la Coppa Acerbo, il Gran Premio Monza e, fuori d'Italia, il Gran Premio di S. Sebastiano al volante di una « Maserati » di due litri e mezzo di cilindrata. Ed è significativo il fatto che Varzi abbia continuato a vincere sia con l'una macchina che con l'altra.

Converrà aggiungere che... l'Achille nazionale, per dirla alla francese, non ha conquistato senza lotta il titolo di campione.

Gli sono stati irriducibili antagonisti Nuvolari e Arcangeli, specie il primo che ha iniziato la stagione trionfando, davanti a Varzi stesso, nella Coppa delle 1000 Miglia. Nuvolari ha vinto poi tutte le corse in salita del Campionato e cioè la Trieste-Opicina, la Cuneo-Colle della Maddalena e la Vittorio-Cansiglio,

nonché fuori d'Italia il Tourist Trophy irlandese a Belfast.

Arcangeli dal suo canto ha vinto il Reale Premio Roma davanti a Chiron, ed extra campionato si è classificato primo nel Circuito delle Tre Provincie, nel Circuito di Sinigaglia, nel Circuito del Sud e nella Coppa della Sila.

Per la classe 1500 cmc. il titolo di campione è spettato al toscano Clemente Biondetti che fu nel 1929 campione della classe 1100 cmc.

L'ex-motociclista, perchè Biondetti come Varzi, come Nuvolari e come Arcangeli proviene dal vivaio motociclistico, è stato primo assoluto nella Bobbio-Penice, nella Coppa della Consuma, nei 900 metri lanciati di Viareggio e nella Coppa Pierazzi, primo di classe nel Gran Premio di Tripoli e nella Coppa Leonardi, secondo nella Cuneo-Colle della Maddalena.

Nella classe 1100 cmc. quest'anno i campioni... sono due: il conte Premoli di Brescia e Abele Clerici, popolare quanto valoroso benchè non più di primo pelo. Essi sono finiti a punti pari avendo il primo vinto nel Gran Premio Veturlette a Monza, nella Coppa Acerbo, e nella Pontedecimo-Giovi, il secondo nel Circuito Bordino ad Alessandria, nella Coppa della Presolana e nella Cuneo-Colle della Maddalena.

La C. S. del R. A. C. I. non ha voluto dare titoli preferenziali all'una piuttosto che all'altra delle corse vinte da Premoli e da Clerici ed ha preferito classificare i due corridori a pari merito.

La decisione è saggia in quanto i due Assi della vettura sono degni l'uno dell'altro. E pure degno della qualifica di Asso è anche Luigi Fagioli che, guidando ora una vettura ora una vettura di maggiore potenza, non ha potuto aspirare al titolo di campione pur affermandosi brillantemente fra i migliori nostri campioni automobilistici.

R. T. Z.



Abele Clerici e il conte Premoli, proclamati a parità Campioni Italiani 1930 per la classe dei 1100 cmc.



## SCI E SCIATORI

In Italia, l'uso dello sci cominciò a diffondersi tra il 1905 e il 1910. Tuttavia, poi che è nel genio della razza, essenzialmente arido e conquistatore, di varcare tutti gli spazi, i più vietati, i più inaccessibili, ecco che gli Italiani, in breve tempo, sono diventati maestri anche nel campo degli sport invernali.

Tutti conoscono le eroiche azioni compiute, durante la guerra, dagli alpini sciatori; tutti ricordano la loro meravigliosa tenacia nel compiere i più grandi sforzi contro il freddo, le intemperie, l'espasperante lunghezza del tempo e l'impraticabilità delle Dolomiti.

Immaginate le lunghe marce notturne, fatte in uno stato di sonnolenza allucinata; le mete conquistate a palmo a palmo, scavando nel ghiaccio vivo; sotto la stretta di un freddo che fa sgusciar la piccozza dalle mani inguantate di gelo; i ponti di neve sospesi sull'abisso, passati carponi, coi nervi rattretti come per scemare il peso del proprio corpo; lo sgomento della via smarrita, ritrovata, smarrita di nuovo... Cercate di immaginare che cosa sia, dopo tanti sforzi ed affanni, a poca distanza dalla meta sospirata, trovarsi dinanzi un ostacolo insormontabile, un ultimo inaspettato « no! » che pare inesorato, della natura superba, risoluta a difendere i supremi suoi termini dell'ingiuria del piede umano, un « no » che all'alpino sfinito fa pensare con terrore al ritorno lunghissimo, nel quale, contro pericoli maggiori di quelli dell'andata, non lo sosterrà più la forza impetuosa della speranza...

Ma l'alpino sa superare qualunque difficoltà. E' in lui quell'amore dell'olocausto « in cui tutta la vittima si brucia, totalmente, ad onor divino ».

Meraviglioso, veramente, l'alpino sciatore. Egli s'immagina che, le nevi dell'Alpi Dio ce l'abbia messe tutte per lui, per fare gli struccioloni, le corse vertiginose, i salti acrobatici, per muovere all'arrembaggio di sogni e piazzole e all'assalto dell'impossibile.

Ossevandolo, si ha l'impressione ch'egli ignori la sua virtù e la bellezza dell'evento.

\*\*\*

Come è bello sentire, nella lucidità del coraggio, sull'orlo del precipizio, gli spiriti dell'accortezza misteriosamente istruire e condurre senza fallo i giovani muscoli che si accorgono di appartenere a un giovane animale!

Lo sciatore, dalla mobilissima audacia, ha il cuore ben saldo e pronto, il pensiero limpido e tenace. Chi ama e pratica la ginnastica pericolosa delle alte montagne non trema, non vacilla di fronte al pericolo mortale. Chè non vi è vetta che l'uomo ardito ami sormontare, ove non sia il gelido ghigno della morte imminente, e nulla abitua l'uomo a guardare bene in faccia la comune ultima pallida amica come la montagna diruta che ad ogni passo può far apparire quel pallone scarno di fronte all'audace che ne viola l'aspra indomabile verginità.

« La paura è una trepidazione, e vogliamo dire spavento della mente, per cagione d'un pericolo, o presente, o futuro. La pau-

ra è un'oppressione... » diceva il Varchi.

Un corpo rigido è anche uno spirito rigido; e un corpo pauroso è anche uno spirito che non si è lasciato educare completamente, che non si è realizzato in tutta la sua potenzialità.

L'uomo di sport s'inebria di rapidità, s'affranca dalla triste legge del peso, moltiplica la virtù de' suoi sensi. L'uomo di sport impersona la giovinezza pensosa e ardente e volitiva che, attraverso le più ardue prove, s'è armata di ottimismo e di fede, per affrontare vittoriosamente il destino.

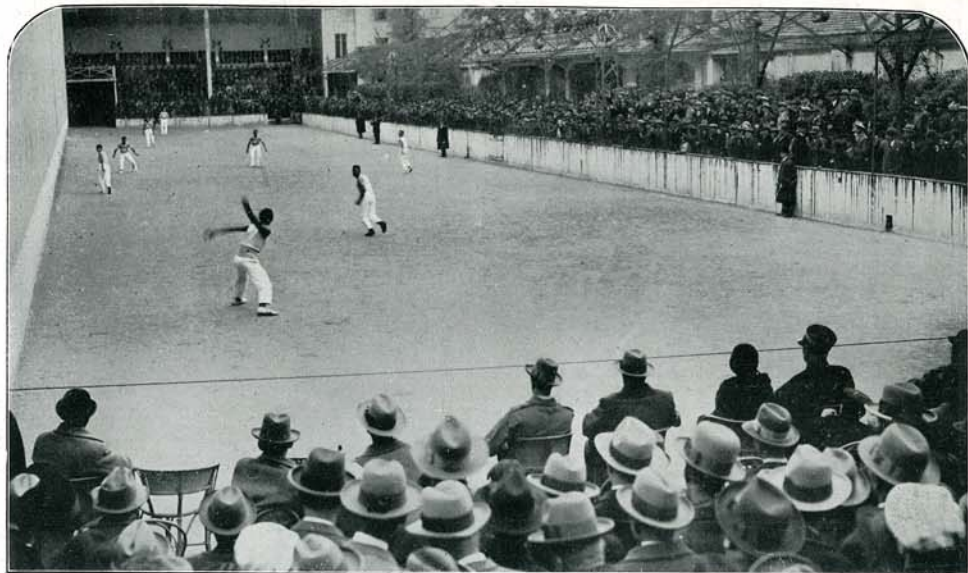
Or ecco lo sciatore sulla cresta di un'alpe, dopo la più furibonda delle sue corse. I tendini vibrano ancora nelle gambe piantate sugli sci, i fianchi pulsano per la fatica recente, il sudore schiumeggia e cola in rivoli per la groppa calorosa; ma il volto si volge pacato a considerare sotto di sé il fremito della forza ferina, ma il cuore sente in sé affluire le musiche del mondo, ma la bocca severa s'inarca a proferire la sentenza della saggezza o l'invocazione della poesia.

Ricordate la risposta di un valoroso sciatore italiano — il tenente Silvestri — ad un alto ufficiale straniero durante l'ultime Olimpiadi militari di S. Moritz?

A gara finita, durante la visita medica di controllo, un colonnello medico svizzero disse al nostro ufficiale:

— Mi piace molto questo cuore.  
— Signor colonnello — ribattè, pronto, il Silvestri — è un cuore italiano.

PIRRO ROST



Il vecchio sferisterio « Edmondo De Amicis » di Torino, durante la finale del Campionato italiano di pallone elastico 1930.

## CAMPIONI DEL PALLONE ELASTICO

Se chiedete ad un Astigiano o a un contadino delle Langhe quale sia lo sport che preferisce sopra ogni altro, vi risponderà senza esitazione: il pallone!

Ancor oggi, infatti, e forse più che mai, il gioco del pallone elastico — questo sport così squisitamente italiano e così tradizionale — tiene, nell'Astigiano, nelle Langhe e in genere in tutto il Cuneese e in buona parte della Liguria, lo scettro da gran signore fra tutti gli sport che si praticano in quelle zone. Neanche il calcio, così prepotentemente dilagante in ogni parte d'Italia, è riuscito, non diciamo a spodestare, ma almeno a sostituire in parte nelle laboriose popolazioni del basso Piemonte, la passione profonda che queste nutrono per l'affascinante gioco del pallone.

Non è esagerato dire che il Monferato e le Langhe non riconoscono altro gioco all'infuori di questo. Ogni paese, anche piccolo, ha il suo « sferisterio » e ha dato i natali al giocatore più

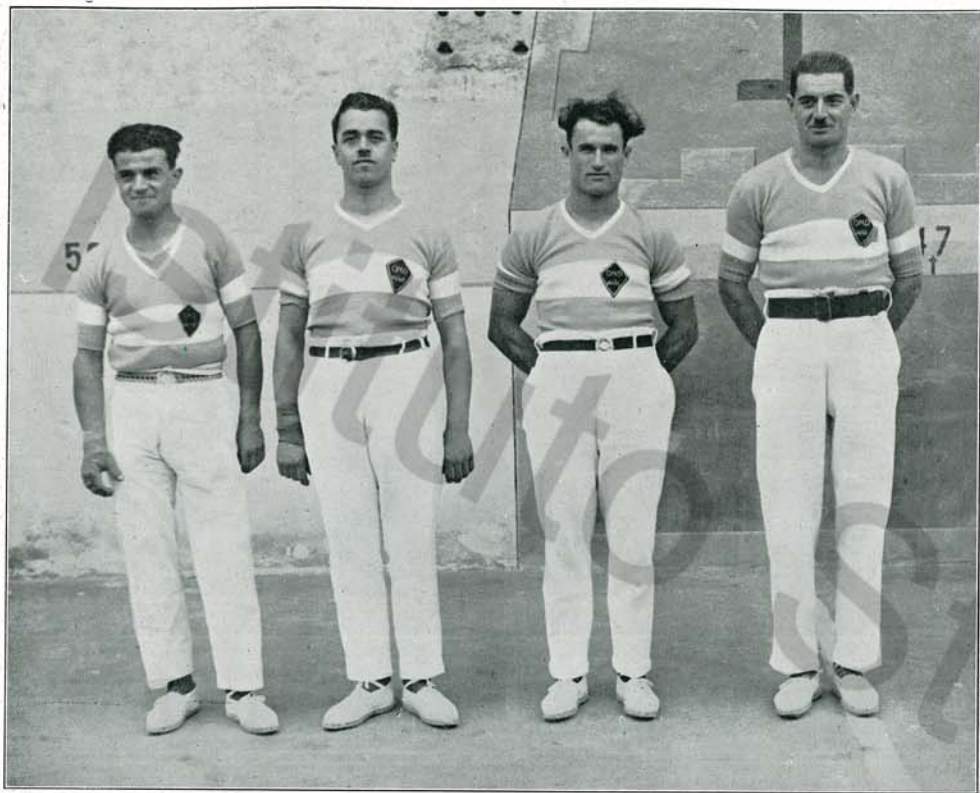
Si è testè definito a Torino il Campionato di uno sport che nelle regioni piemontesi e liguri gode d'una popolarità incredibile: il pallone. Pallone elastico, s'intende, che si giuoca a mano nuda a differenza del giuoco toscano col bracciale; pallone elastico che ha i suoi celebri campioni e le sue folle di « tifosi »... Ma chi vuol sapere di più legga queste pagine che il nostro collaboratore ha scritto con ampia documentazione di dati e di riferimenti curiosi ed interessanti.

al ricordo delle loro gesta e dei loro exploits più belli.

Questi ed altri nomi rievocano competizioni che hanno fatto battere il cuore di intere popolazioni e che hanno tenuto alto in ogni tempo una tradizione che in Piemonte è destinata a non morire. Le partite disputate fra Bra e Casale, fra Casale e Asti, fra Asti e Portocomaro, fucina di campioni, e Scurzolengo, e Moncalvo, e Castagnole, e Neive, e Alba, altro vivaio di campioni, e Canale, e Dogliani e Mondovì, posson dirsi storiche e non verranno tanto facilmente dimenticate dai buoni contadini di quelle terre.

Si racconta che ad Asti, quando i giocatori furono sloggiati dal vecchio sferisterio fuori Porta San Pietro — dove sono state giocate partite memorabili che facevano accorrere gente dai più lontani paesi — si volle innalzare, in attesa di definitiva sistemazione, uno sferisterio di legno. La parete di riparo non era davvero ideale e tanto meno il terreno di gioco, ma ciò non

o meno celebre. E' un gioco questo che veramente caratterizza le regioni piemontese e ligure: Langhe e Monferato in testa. Chiedete a queste popolazioni di Maggiorino Bistolfi, di Marengo, di Ricca, di Fuseri, di Bonsignore, di Delpiano; vi racconteranno di essi, generalmente distinti con i più affettuosi nomignoli, vita e miracoli, diffondendosi in particolari minuti sulla loro carriera sportiva, esaltandosi



La «quadriglia» del Dopolavoro di Neive (Alba), che nello scorso anno ha conquistato per la quarta volta il titolo di Campione italiano al pallone elastico, battendo il Dopolavoro di S. Stefano Belbo. Da sinistra: Priasco, Gallarato, Donetti e Ricca.

impedi che su di esso si combattessero le più brillanti partite.

Del resto, quello che conta in questi paesi, più che il campo — una buona piazza, come a Mondovì e come a Dogliani, serve sempre quando si voglia giocare « alla lizza » — è chi gioca.

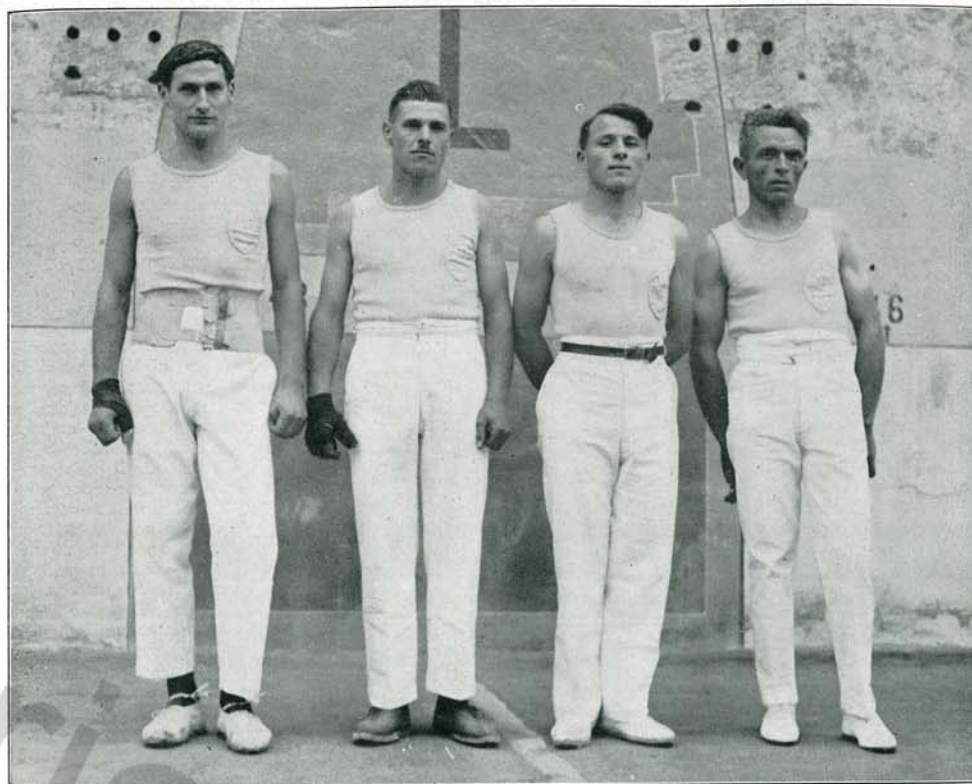
Se per caso è in campo un giocatore di fama, meglio poi se locale, allora occorre a vedere la partita tutto il contado: uomini, donne, vecchi e fanciulli, e tutte le « autorità » del paese; dal Podestà al farmacista... E i nomi dei giocatori sono gridati a gran voce, accompagnati da urla altissime di incoraggiamento e di entusiasmo per le « volate » più spettacolose, e le scommesse corrono tra un gruppo e l'altro, tanto più serrate e clamorose se le sorti della partita si equivalgono. La passione, riscaldata ed eccitata dall'ambiente, cresce di minuto in minu-

to ed esplose poi incontinentemente alla fine della partita con frenetiche dimostrazioni di gioia e di entusiasmo all'indirizzo del trionfatore, per il quale, immancabilmente (bisogna ricordare che siamo nei paesi del buon vino) sono riservate le bottiglie migliori degli amici e degli ammiratori...

Sport tradizionale per eccellenza, come il gioco della « pelota » nei Paesi Baschi, il pallone elastico è tramandato gelosamente di padre in figlio e nei giorni feriali non è raro il caso di vedere vecchi e giovani del paese impegnarsi in strenue partite per risolvere una questione di superiorità sorta all'improvviso discorrendo al tavolo del caffè. I giovani si addestrano presto al suggestivo ed atletico gioco e non mancano mai di assistere alle partite di cartello che si svolgono nei centri più importanti, distanti dalla loro borgata

decine di chilometri, percorsi naturalmente a piedi o in bicicletta.

Sport di passione e di folle, abbiamo detto, gioco sano e maschio praticato un po' d a tutti nel Piemonte meridionale, anche da persone di alto ceto sociale. Il gen. Badoglio, l'attuale Governatore della Tripolitania, per esempio, è un appassionato del pallone elastico ed un egregio e forte giocatore che a Grazzano Monferrato, suo paese di origine, e nei comuni circostanti non ha mai disdegnato scendere in campo contro i più umili giocatori locali. Gli sferisteri di Alba, di Asti, di Acqui, di Dogliani, di Cuneo e di Torino, quando ospitano delle grandi partite fanno affari d'oro anche oggi e i totalizzatori registrano movimenti eccezionali di cifre che qualche ippodromo potrebbe forse invidiare... A Torino, recentemente, per la finale del



I pallonisti del Dopolavoro Incisa di S. Stefano Belbo, capeggiati dal diciannovenne A. Manzo, secondi classificati nell'ultimo Campionato. Da sinistra: Manzo, Costa, Marengo e Pistoia.

Campionato Italiano, il vecchio Sferisterio di via Napione registrò un incasso di oltre 8000 lire, raggiunto con quote bassissime d'ingresso.

Ricorderemo, a proposito di affari, come qualche anno fa e precisamente nel 1926, un facoltoso ed originale appassionato americano avesse avanzato proposte concrete e largamente remunerative ai migliori nostri giocatori e cioè a Maggiorino Bistolfi, a Ricca e Marengo, per una regolare « tournée » nell'America del Nord, che nelle previsioni dell'impresario americano doveva riuscire assai proficua. Le trattative andarono in fumo, non sappiamo per quale motivo, ma ad ogni modo l'episodio resta a dimostrare che anche all'estero si comprende di quale fascino è permeato quel meraviglioso sport, spettacolare per eccellenza, che è il gioco del pallone elastico.

Il gioco del pallone elastico parreb-

be trar origine dall'antichissimo gioco della palla, che a quanto pare era già praticato dai Greci e dai Romani. Il gioco della palla presenta due modi principali di svolgersi che, pur traendo comune l'origine e pur contando delle affinità, diversificano nettamente nei mezzi della loro esplicazione e del loro procedere: il *Gioco col bracciale* e il *Gioco con la mano libera*.

Il primo si suddivide a sua volta in « Toscano », perchè dalla Toscana ce n'è venuto l'uso, e in « Piemontese », perchè di carattere tipicamente locale e coltivato quasi esclusivamente nell'Alto e Basso Monferrato e in buona parte delle Langhe. Tra le due maniere corre soltanto la differenza della grossezza della palla. Entrambe infatti sono giocate col « bracciale », una specie di pigna gialla con punte aguzze, naturalmente modificato non tanto nella forma quanto nella misura, e am-

bedue fanno uso della palla di cuoio gonfiata ad aria con apposita pompa; ma nel « toscano » la palla è grossa all'incirca, per intenderci, come la testa di un neonato, mentre nel « piemontese » la palla è poco meno piccola di un'arancia. Per questo, nei nostri paesi del Monferrato, questo gioco è chiamato del « pallone piccolo ».

Il secondo, e cioè il gioco colla mano libera, come la stessa definizione chiaramente esprime, viene svolto a mano nuda e con palla di gomma — il cosiddetto « pallone » — ripiena d'aria, palla che varia come peso e come misura, partendo generalmente da un minimo di 60-70 grammi e toccando un massimo di 180, come si adopera comunemente. Tra gli altri, quest'ultimo gioco è quello oggi più in voga, di origine molto più recente che quello del bracciale, e si può dire nato e quasi esclusivamente circoscritto al bas-



Campioni del bel gioco:  
Raffaele Ricca, il miglior giocatore italiano,  
mentre sta effettuando una « rimessa ».

siasmo. Ogni nome rappresenta un periodo, ricorda un episodio, segna una data, caratterizza un paese.

Celebri e ricordati fra tanti furono ai loro tempi il cav. Mariana di Canale, Bossotto Portocomaro, Cigliuti di Alba, Porro di Vignale, Chiarena di Dogliani, La Ferrera di Cisterna d'Asti, il famoso Ghindo di Cravanzana, quello che diede luogo alla canzone allora di gran voga: « *Pòm-pa Ghindo daje d'oei* » e che passò all'ora più redditizio gioco del pallone toscano, i Gay di Scuzolengo, Michele Revello di Alba, Dompè di Cherasco, Giusta di Priero, il cav. Rossi di Monesiglio padre dell'attuale Rossi che nel 1920 conquistò il titolo italiano, Mimo Laura, Pipeto, Protto, Cocito e Fusero e, nell'immediato dopoguerra fino ai tempi attuali, oltre al Fusero, ancora sulla breccia ad onta dei suoi 44 anni, il grande Maggiorino Bistolfi di Acqui, Marengo di Beinette, Ricca di Dolcedo, attuale campione italiano, Panizzi di San Remo, Bonsignore di Bra, Francesco Delpiano di Alba, Rizieri di Millesimo...

Ma se voi pronunciate i cognomi di certi giocatori in seno all'ambiente pallonistico, pochi sarebbero coloro che li riconoscerebbero per quelli dei grandi campioni. Come abbiamo detto, i nomignoli sono in voga sui campi del pallone e Maggiorino Bistolfi sarà ricordato sempre come « Maggiorino » e mai col cognome che è pressochè sconosciuto, e così Marengo, chiamato semplicemente con il comune di origine: « Beinette », Panizzi soprannominato « Milin », La Ferrera: « Laffè », Ferro: « Bialera », Francesco Delpiano: « Cicu » e via di questo passo. Pittresco e curioso fra gli altri il nomignolo affibbiato a quel magnifico campione di Alba che fu Michele Revello: « Bertin bianc ».

Nomignoli nati un giorno, non si sa come nè dove, certo nel corso di una vibrante partita, e diffusi in un lampo e gridati dalla folla appassionata come affettuoso incoraggiamento o in segno di gioia o di dispetto, nomignoli tramandati di generazione in generazione attraverso gli sferisteri e le piazze di un'intera regione...

Il gioco del pallone elastico è tutto

qui, in queste genuine dimostrazioni di entusiasmo, in queste semplici manifestazioni di affetto, corroborate e riscaldate dal sole... e dal vino generoso cui sono ricche le verdi colline del Monferrato e delle Langhe.

\*\*\*

Quanti sono i campioni che hanno dominato le scene del gioco del pallone elastico lasciando un'impronta duratura del loro gioco, della loro personalità, della loro fama? Molti certamente ed a scrivere di ognuno ci sarebbe da riempire un volume. Dai primi che si ricordano, da Mariana, da La Ferrera, da Ghindo, da Fuseri fino ai Bistolfi, ai Ricca, ai Marengo, ai Delpiano è tutta una serie di campioni forti e valorosi che questo gioco hanno valorizzato ed esaltato attraverso le loro gesta indimenticabili.

Lasciando da parte il periodo anteguerra, i cui ricordi appaiono ora un po' sbiaditi dal tempo, e riferendosi ai tempi più vicini a noi, dal '19 in poi, tre nomi conviene anzitutto ricordare, tre nomi di campioni che in questo ambiente hanno brillato di vivida luce, oscurando la fama di qualunque altro giocatore. Vogliamo alludere ai tre « moschettieri » Maggiorino Bistolfi, Marengo e Ricca.

Autentici « assi » del pallone, magnifici e tenaci combattenti, « Maggiorino », Marengo e Ricca, venuti alla ri-



Campioni del bel gioco:  
l'acchese Maggiorino Bistolfi che fu campione italiano nel 1920, 1921 e 1923.



Campioni del bel gioco:  
l'ing. Mario Cocito, di Torino, che nel 1913 detenne il titolo italiano e che è tuttora un eccellente giocatore.

balta del classico gioco piemontese quasi contemporaneamente, rappresentano tre stili, tre scuole. « Maggiorino » è stato infatti l'uomo del gesto, in altre parole l'esteta per eccellenza del pallone elastico. Marengo l'uomo del cuore e Ricca l'uomo del calcolo.

Dei tre, il migliore, il più « bello » certamente, è stato ed è Maggiorino Bistolfi, l'atleta che assomma in sé gli elementi della più schietta tradizione italiana e piemontese. Statuario nella struttura, armonioso nel movimento, leggero ed aggraziato nel gesto, « Maggiorino » ha, col suo gioco, sempre affascinato ed esaltato la folla. Nato ad Acqui trentasette anni or sono, nel 1920 conquistava per la prima volta il titolo di Campione italiano battendo in una epica partita disputata nello scomparso sferisterio torinese di corso Sommeiller, Cesare Marengo. Tre anni dopo, dinanzi allo stesso strenuo avversario, ma nel vecchio e sempre in piedi sferisterio di Via Napione a Torino, caro a quell'autentico appassionato di cose pallonistiche che fu Edmondo De Amicis, ripeteva il suo « exploit ». Nel 1925 Marengo poteva finalmente prendersi la rivincita sul grande antagonista battendolo in una semifinale del Campionato Italiano, ma l'aiutante Acchese si rifaceva nel pallone piccolo, dove anche eccellea col suo gioco corretto ed elegante, conquistando il Campionato italiano dinnanzi a

Parisotto. Nel 1927 era ancora in finale nel Campionato del pallone piccolo, ma doveva perdere dopo un'emozionante partita col grande Trombetta di Asti. Ora, da forse due anni, « Maggiorino » non gioca più attivamente; ma se andate allo sferisterio Vanchiglia di Torino, specie in occasione di grandi partite, lo troverete ancora sempre a fare il « tifo » presso la rete. E per il 1931, se gli passerà il dolore alla spalla che lo tormenta, ha tutte le intenzioni di ritornare sugli adorati campi di gioco.

Cesare Marengo, tutto impeto, forza e baldanza, è dei tre moschettieri il più giovane. La sua carriera ha qualcosa del prodigioso; egli conquista le posizioni migliori a spron battuto. Nato a Beinette (Asti) nel 1903, nel 1920, a 17 anni, combatteva già nella finale del Campionato Italiano con Maggiorino Bistolfi e perdeva dopo una superba resistenza; nel 1923 nuovo grande aspro duello coll'Acchese e nuova sconfitta. L'anno dopo è quello del suo trionfo e della sua consacrazione definitiva quale « asso » del pallone; conquista il Campionato italiano schiacciando l'avversario Ricca per 13 giochi a 3 e vince innumerevoli tornei regionali e nazionali. Nel 1925 il battuto dell'anno prima, Raffaele Ricca, si riprende e lo domina nella finale del Campionato, lui che nella semifinale aveva regolato clamorosamente « Maggiorino ». Marengo è ancora battuto da Ricca nel '26; ma il quadrato campione di Beinette, che attualmente trovasi in Francia, non disarmò. Nel 1927 eccolo, più gagliardo che mai, ancora fregiato dello scudetto tricolore. Poi nel 1928 si trova ancora dinnanzi all'accanito rivale Ricca e perde un'ultima volta. Veramente indimenticabili i duelli fra questi due superbi campioni!

Freddo, impassibile anche durante le più aspre battaglie, tempista eccellente, magnifica figura di atleta, Raffaele Ricca è, dei tre, quello che tuttora continua a giocare e a mettere allora sui vari sferisteri piemontesi. La carriera sua è inconfondibile; nato nel 1899 a Dolcedo, in quel di Imperia, Raffaele Ricca, dopo es-

ersi fatte le ossa sulla ariose arene liguri è passato nelle varie società piemontesi e sugli sferisteri delle Langhe, dell'Astigiano e di Torino ha colto le gemme più preziose del suo serbo sportivo. Il bruno e slanciato atleta ligure è stato quattro volte Campione Italiano: nel 1925, nel 1926, nel 1928 e nel 1930. L'ultimo suo titolo l'ha conquistato nel novembre scorso combattendo nello sferisterio di Torino contro il giovane Manzo una partita superba. Poi al suo attivo stanno i numerosi successi conseguiti nei tornei di Genova e di San Remo su Maggiorino, su Marengo e sui migliori campioni liguri e nel famoso Torneo Nazionale di Mondovì, da lui vinto per tre anni consecutivi. Attualmente milita nelle file del Dopolavoro Comunale di Neive ed è, ripetiamo, l'uomo migliore che vanta in questo periodo il gioco del pallone elastico.

Dopo questi tre superbi campioni, ai quali, per il loro magnifico passato e



Campioni del bel gioco:  
Riccardo Fuseri di Mondovì, il più anziano giocatore di pallone elastico. E' stato cinque volte campione d'Italia e attualmente gioca per un Dopolavoro torinese.

pel valore presente, abbiamo dato la precedenza in questa rapida rassegna, un altro grande atleta merita la citazione, il più anziano, crediamo, fra quanti calcano attualmente gli sferisteri piemontesi e liguri: Riccardo Fuseri. « Riccardo », come abitualmente è chiamato sui campi di gara, sta a cavallo di due generazioni di giocatori del pallone; nato nel 1887 a Mondovì, egli pratica lo sport preferito niente meno che dal 1907. Ed è tuttora, coi suoi 44 anni, un magnifico giocatore che tiene testa gagliardamente a giovani e anziani avversari, raro esempio di costanza e di passione. La sua lunga carriera sportiva è costellata di invidiabili affermazioni; campione italiano negli anni 1912-13-14 e '15 egli, ha combattuto avanti la guerra coi migliori uomini di allora battendone parecchi in parecchi importanti tornei. Dopo la guerra il forte Monregalese è riuscito ancora a fregiarsi del titolo di Campione italiano nel 1922, con il braidesse Bonsignore, ed ha poi sempre partecipato con alterna fortuna, ma con immutata passione, ai grandi tornei delle regioni piemontese e ligure, fino allo scorso mese di novembre che lo ha visto, combattente animoso e leale, disputare onorevolmente ai Pelazza, ai Trincheri, Rabino, Rossi la Coppa Nasi e la Coppa Mario Gioda.

Bonsignore, Francesco Delpiano, Panizzi, Parisotto, a cui aggiungere-

mo la poderosa « spalla » Maurizio e i due anziani « terzini » Santanera e Verrua, rappresentano il gruppo di coloro che, prima e dopo la guerra, hanno combattuto, a volte collaborato, coi Bistolfi, coi Marengo, Ricca e Fuseri, nella disputa delle più brillanti partite di pallone elastico che si ricordano. Naturalmente, per quel tanto di passione che, come si è visto, anima e distingue, in modo del tutto particolare, i praticanti il gioco del pallone elastico, molti di costoro, per quanto tutt'altro che giovani, sono ancora validamente sulla breccia, come il bravo Parisotto.

Si fanno frattanto avanti, sulle orme dei maestri, le schiere dei giovani, fra le quali militano già degli autentici campioni. Ecco Paris Risieri di Millesimo, il più forte avversario di Ricca; ecco Rossi di Monesioglio, che nel 1929 è già riuscito ad aggiudicarsi il Campionato italiano dinnanzi a Ricca e Marengo; ecco Stefano Rabino di Perno d'Alba trionfatore sullo stesso Rossi nella recente e disputata Coppa Nasi a Torino, e il diciannovenne Manzo di S. Stefano Belbo, primo nel G. P. dei Giovani del 1928 e strenuo se pure sfortunato avversario di Ricca nella finale dell'ultimo Campionato nazionale, e la bella « spalla » Angelo Capello, e Pelazza, Trincheri, Gavello, Santero, Binello... Atleti pieni di volontà e di ardore, giovani più d'età che di car-

riera che già suscitano attorno a sé la morbosa passione delle folle paesane, giocatori destinati a perpetuare le tradizioni di questo sport tutto italiano.

C'è chi crede nel decadimento del gioco del pallone elastico. No, questo sport sano e maschio, che l'Opera Nazionale Dopolavoro attraverso la Federazione Italiana Pallone e Tamburello ha ora inquadrato nelle forze sportive del Regime ed ha potenziato e valorizzato efficacemente, non è destinato a morire, non morirà mai, perchè troppo esso è radicato nella mente, nel cuore, nelle tradizioni stesse del popolo della regione ove è nato. Passeranno i tempi, forse qualche altro sport andrà in decadenza, ma il pallone elastico, ma i « rossi e azzurri » restano i signori incontrastati nel cuore delle generose folle sportive delle Langhe e dell'Astigiano.

— Si nasce, — diceva un grande e vecchio campione, — giocatore di pallone come si nasce poeta. Il nostro è un gioco che s'insegna, ma che non s'impara. Se non lo si ha nel sangue è inutile tentare l'impresa. Occorre forza muscolare, slancio, occhio, polso e furbia. E' un gioco che non può morire perchè è in noi stessi, nella nostra vita di ogni giorno.

E poi, le immaginate le Langhe senza pallone elastico? Sarebbe come dire il Monferrato senza vino!

GIOVANNI TELESIO

## Situazione

a

## fine d'anno



*Val la pena, a fin d'anno, guardare indietro per gettare un colpo d'occhio a quel che fu la stagione tennistica del 1930. Calmate le passioni, sbolliti i disappunti che sogliono accompagnare i grandi avvenimenti, questo bilancio inquadra nella sua realtà la situazione del 1930 mettendo ogni nazione e ogni uomo al posto che gli compete nella graduatoria dei valori mondiali.*

**N**el numero 10 dell'anno testè finito di questa Rivista, abbiamo tracciato un rapido consuntivo dell'attività tennistica italiana nel 1930. Sarà bene, ora, dare un'occhiata in casa d'altri. Guardare nel piatto del vicino è non soltanto ammesso dal galateo tennistico, ma prescritto addirittura, per chiunque non voglia perdere di vista quel concetto di relatività, di proporzione che serve moltissimo a chi non sia tanto superbo, da rinunciare ai grandi benefici dell'esperienza altrui.

Per dirla in parole povere, noi non andiamo in cerca di pretesti per offrirci qualche magra consolazione. Al contrario, i nostri occhi sono sempre fissi su quei pochi paesi, in cui le cose vanno meglio che in Italia. Ciò è necessario, perchè il tennis italiano deve ancora molto imparare. Guai a volgersi indietro, per giudicare il livello oggi raggiunto alla stregua del livello a cui eravamo quattro o cinque anni addietro. Mettersi bene in mente che noi siamo partiti dallo zero.

\*\*\*

Volendo esaminare la situazione del tennis mon-

diale, dobbiamo necessariamente riferirci alla Coppa Davis. Punto di riferimento inevitabile ed inoltre il solo che dia ogni affidamento di serietà e di attendibilità. Degli incontri internazionali amichevoli, lo sapete, è meglio non fidarsi, almeno fin quando ci saranno delle squadre incomplete, dei giocatori poco coscienti e tutti quegli altri imponderabili che tolgono significato a tante vittorie e attenuano, per chi sappia leggere i risultati, tante sconfitte.

La Coppa Davis è un'altra cosa. E' l'unica competizione in cui vediamo non soltanto ogni Nazione mettere in campo il meglio delle sue forze tennistiche, ma anche un comportamento quasi ineccepibile da parte dei giocatori.

Naturalmente, Coppa Davis e incontri internazionali amichevoli si svolgono su due piani diversi, ben distinti, inconfondibili. Prima che i progressi realizzati dall'organizzazione tennistica di un dato Paese possano affermarsi concretamente nella Coppa Davis, ci vogliono molti anni. La Coppa Davis è l'Olimpiade: avete un bel preparare cinquanta atleti che corrono i cento metri in 11" netti: se vi manca quello

Fornitore Real Casa

Manifattura

G. Quattrini

Roma - Via dell'Umiltà, 53A. - A. 80  
Telefono 65-592

Calzature perfette:

Sci - Palude

Caccia - Montagna

che può scendere sotto i 10''4/5, rischiate di fare una pessima figura.

L'Inghilterra in questo momento, anzi da qualche anno, si trova nell'invidiabile, ma anche dolorosa situazione di non poter figurare nella Coppa Davis, pur vantando tutta una popolazione di giocatori apprezzabili. Di tennisti che valgono quanto i nostri peggiori elementi di prima categoria, ce ne saranno almeno cinquanta, in Inghilterra. Ma, chissà perchè, si ostinano a rimanere agli 11'' netti. E in quell'Olimpiade annuale che è la Coppa Davis, l'Inghilterra da molto tempo, ormai, non riesce a piazzarsi meglio che quinta.

Situazione diametralmente opposta in Italia. Un paio (tre al massimo) di giocatori veramente eccellenti. E, dietro, il vuoto quasi pneumatico. Ragion per cui nel 1928 ci siamo presi il lusso di battere l'Inghilterra, a Felixstowe, per 4-1 e quest'anno per 3-2 la squadra australiana appena reduce da una nettissima vittoria sugli Inglesi.

Vien fatto di domandarsi chi stia meglio, tra l'Inghilterra e l'Italia. Per conto nostro, crediamo ai campionissimi quali logico, naturale prodotto della selezione tra la massa e quindi non possiamo non invidiare alla Nazione che fu la culla del tennis moderno il suo sterminato esercito di giocatori. Ma per chi fosse indotto a concludere che questa selezione naturale può non verificarsi regolarmente e viceversa i campionissimi posson balzare, miracolosamente, da un gruppo esiguo di praticanti, giova ricordare come i nostri « Assi » non sono per nulla il prodotto dell'ambiente tennistico italiano, ma soltanto degli Italiani che l'estero, un bel giorno, ci ha restituiti con l'aureola di campioni.

Forse soltanto da pochi mesi l'organizzazione tennistica italiana possiede i mezzi per esprimere, dal suo seno, un grande giocatore di classe internazionale. Se non dei Cochet, certo qualche Boussus e chissà quanti Gentien mancati (per colpa dell'ambiente) ci sono oggi e c'erano ieri in Italia!

Si rifletta a questo: l'Italia è la sola, tra le nazioni tennisticamente ben quotate, che vanti dei campioni, i quali pochissimo o nulla debbono, dal punto di vista tecnico, alla loro Federazione. In questa... originalità, per chi sappia comprendere, si trova la causa prima di molti equivoci e di tanti lamentatissimi inconvenienti, che affliggono tutt'ora il tennis italiano.

In condizioni non molto dissimili dall'Inghilterra, si trova oggi la Germania. Un vero, grande esercito di tennisti: moltissime mediocrità, un buon numero di bravi giocatori, nessun Asso. Moldenhauer è morto, Prenn è... ingrassato e nessuno degli altri prima serie finora rivelati ha la classe di un De Stefani.

Francia e (soprattutto) Stati Uniti sono i soli paesi, a parte i Dominions dell'Australia e del Sud Africa

di cui confessiamo di ignorare le condizioni, in cui il fenomeno della selezione naturale tra la massa dei giocatori si svolge regolarmente e completamente, senza alcuna soluzione di continuità, nè in alto nè in basso.

Da Cochet, Lacoste e Borotra si arriva a Bernard, Goldschmidt, Lesueur e Merlin attraverso Boussus, Bouzelet, Gentien, Barrelet, Landry, Glasser e tutti gli altri: la prima categoria francese non procede per salti. E sì che finisce un po' in alto! Due gradini un po' bruschi: tra Cochet e Lacoste il primo, l'altro tra Borotra e Boussus. Nel rimanente, il miglioramento è progressivo e proporzionato. Ogni giocatore ti dà la misura di quel che valga quello che sta un po' più su; e viceversa. Provate a scendere a occhi chiusi la nostra prima categoria: al secondo gradino, al terzo, vi sarete rotti l'osso del collo.

Ancora meglio che in Francia procedono le cose negli Stati Uniti. Non fosse altro che per l'enorme vantaggio numerico della popolazione; la grande Repubblica nordamericana mette in campo almeno venticinque giocatori che avrebbero qualche cosa da fare in campo internazionale e non è da dire che manchino gli Assi! Tilden, Doeg, Lott, Allison, Van Ryn, Hunter, Mercur, Wood, Hennessy, Mangin, Coen....

C'è qualcuno che voglia sfidare l'America ad un « match » per squadre di dodici o più giocatori? Ma basterebbero quattro. Basterebbe, diciamo, che la Coppa Davis fosse per squadre di quattro o più giocatori, perchè, assente Lacoste, la Francia perdesse il suo primato. Quel primato che, imperando Cochet, non corre nessun immediato pericolo.

Una invidiabile prerogativa dei giocatori americani: la precocità. A venti anni, se non a diciotto, e comunque, non oltre i ventidue, sono già completi (meno, naturalmente, l'esperienza).

Ecco quel che si dice un « ambiente tennistico » evoluto.

\*\*\*

La Francia ha ben difeso la Coppa Davis, ma il 1930 è un'annata d'oro per lo zio Tom, che ha messo in mostra una covata di giovani e giovanissimi tennisti che per noi, costretti ad esaltare un Rado, sono sbalorditivi. Se invece Allison-Van Ryn han perduto il doppio; se Lott non ha battuto Borotra, non per questo la loro grande classe appare discutibile. E poichè lo sport del tennis non è stato creato in funzione della Coppa Davis, ma è vero il contrario, rimane assodato che la Nazione tennisticamente più forte oggi non è la Francia, ma gli Stati Uniti, dove Doeg vale Lott e Wood vale Allison, mentre Boussus non vale affatto Borotra e Barrelet non vale un'unghia di Cochet.

Diciamo di più: anzichè la Francia, è l'America quella che oggi sbarra nettamente il passo a qualsiasi eventuale terzo incomodo. Chè la supremazia francese è affidata a due o tre « fenomeni », che potrebbero anche subire un inatteso oscuramento, mentre per spuntarla con gli Americani, ci vorrebbe un'epidemia, dal Niagara a New Orleans, da Boston a San Francisco. *Quod Deus avertat.*

Per gli Inglesi, l'abbiamo detto, è andata malissimo nel '30. Non tanto per gl'insuccessi della Coppa Davis, quanto per le gravi delusioni cui sono andati incontro quelli che (Vallys Myers in testa) s'erano convinti troppo presto d'aver trovato un fuori classe nel troppo gracile e impressionabile Austin e una coppia imbattibile in Gregory-Collins.

Austin ha fatto delle cose onorevoli, ma assolutamente modeste; Gregory-Collins sono rimasti al di sotto del 1929. Speranze all'orizzonte? Molte, ma vaghe, troppo vaghe ancora, perchè si possa prevedere prossimo un ritorno del tennis britannico al primo piano della scena.

Nè, a parer nostro, gli Inglesi possono trovar motivo di giubilo nell'inopinata vittoria della Nuthall a Germontown, in quanto la schiacciante superiorità della Wills è innegabile e più che mai indiscussa. Ma è verissimo che nel tennis femminile le cose procedono assai bene, in Inghilterra: meglio che in qualsiasi altro Paese del mondo. La Francia non ha delle emule di Cochet e, scomparsa la Lenglen, dura fatica a conservare il terzo posto, seppure non deve cederlo alla Germania, dove la Aussem, la Rost, la Friedleben, la Neppach, la Reznicek, per tacere di altre, rappresentano un complesso di giocatrici molto invidiabile.

Quanto a speranze, buio pesto anche in Germania. La crisi di cui soffre il tennis tedesco è eloquentemente espresso, dall'anagrafe (prima che dalla classe) dei componenti il quartetto della Davis. Prenn, in lieve declino, è giovane; ma l'aver ricorso ancora una volta al bravo, ma modesto e anziano Kleinschroth è un sintomo molto grave. Strana e teoricamente incomprensibile questa ostinata latitanza degli « assi » in un paese in cui il tennis è popolarissimo e l'attrez-

zamento tecnico perfettamente all'altezza della situazione.

Qualcuno vuole che il tennis, sport basato sulla agilità fisica e mentale, sia poco adatto alla gente germanica, che non predilige i riflessi immediati. Ciò sembra confermato nel gioco di quasi tutti i giocatori tedeschi. E si conclude che il tennis è fatto per noi latini. Guardate i Francesi... Guardateli pure, ma non perdetevi di vista gli Americani!

Veniamo ai Francesi. Son contentoni, come potete immaginare, e in un certo senso, ne hanno ben donde. Ma Gillou, che è il capo-tecnico della Federazione, appena finito di congratularsi con Cochet e di contare i millesettecento biglietti da mille franchi incassati a Parigi nelle tre giornate della finalissima, s'è messo all'opera per potenziare al massimo le possibilità dei migliori e più promettenti juniores di Francia. Ha capito Gillou, che nè Boussus, nè Bouzelet, contrariamente a quanto egli stesso supponeva fino dall'anno scorso, potranno rappresentare di fronte ai « nuovi » americani la parte che Cochet e Borotra rappresentano contro i vecchi. E cerca di correre ai ripari, con l'allevamento intensivo, artificiale, forzato di una mezza dozzina di giovani, cui la Federazione concede (o impone?) l'allenamento collegiale a Parigi, a base di lezioni tecniche, di cultura fisica, e perfino di aurei consigli.

Lo sforzo della Federazione francese è spiegabile e lodevole. Ma temiamo che sia per risultare insufficiente: gli Americani hanno il vantaggio d'una classe e di tre anni (scusate s'è poco) sui Francesi, e raggiungerli sarà difficile. Ad ogni modo, saremmo estremamente sorpresi il giorno in cui leggessimo che Merlin o Lesueur han battuto Sidney Wood. Ci vuol altro!

E noi Italiani?

Noi Italiani, ecco, ci coviamo il nostro piccolo Rado. Un po' poco? Lo sappiamo anche noi. Ma pensate che ieri non c'era neanche lui. E pensate che, salvo imprevisti, sarà il primo tennista italiano a installarsi in prima categoria non avendo compiuto vent'anni. Un fenomeno autentico.

Che trovi almeno tanti imitatori, quanti invidiosi!

GASPARE CATALDO



Manifattura

G. Quattrini

Roma - Via dell'Umiltà, 35A - A. 80

Telefono 65-592

Stivali da ufficiale

Calzature sportive





Il sedicenne Ettore Baldo, della «Bologna Sportiva» astro nascente del nuoto italiano.

## I migliori nuotatori italiani

Tre dati sono valse nello stabilire una classifica fra i nuotatori italiani di ogni specialità: il cronometro, il perfetto campo di gara e la regolarità della prova. Non sono stati perciò tenuti in conto i tempi stabiliti in acque che non fossero delimitate dalle sponde di una piscina ed i tempi segnati al cronometro senza la presenza dei rappresentanti ufficiali della Federazione del Nuoto. Il compito di fissare la graduatoria dei cinque migliori è stato quindi relativamente facile, dato il piccolo numero dei bacini natatori omologati dalla F. I. N. e le scarse riu-

*Cronometro alla mano e tabelle dei tempi sotto gli occhi, in questo articolo il nostro collaboratore fissa la graduatoria dei nuotatori italiani come risulta dalle gare ch'essi hanno disputato nel corso dell'annata testè finita. E non senza vivo commiamento, si potrà osservare che non pochi e non lievi progressi sono stati realizzati dal 1929. Siamo fermamente convinti che fra qualche anno anche in questo sport gli Italiani potranno rivaleggiare coi migliori campioni internazionali.*

nioni natatorie che in essi hanno avuto luogo.

Possiamo elencare brevemente queste adunate dei nuotatori italia-

ni, svolte tutte in patria ad eccezione di due, riunione internazionale di Nizza imperniata sull'incontro Costoli-Taris, e riunione internazionale del 6 luglio a Milano; riunione internazionale del 20 luglio a Milano; Campionati Mondiali Universitari di Darmstadt; Campionati Italiani di Bologna, ed infine incontro Italo-Magiario di Budapest del 7 settembre.

Le distanze sulle quali è stata operata la selezione sono tutte le olimpiche individuali con l'aggiunta dei 200 metri a stile libero.

100 metri a stile libero (record italiano: Polli 1'03''/2/5. record

mond.: Weissmuller S.U. 57'' 2'')

1. Pepe (Guf di Taranto) 1'03'' e 3/5.
2. Polli (Canottieri Milano) 1'04'' e 2/5.
3. Costoli (R. N. Florentia) 1'04'' e 4/5.
4. Baldo (Bologna Sportiva) 1'05'' e 4/5.
5. Bacigalupo (Sampierdarene) e Conelli (Canott. Milano) 1'05'' e 4/5.

Il tempo del Tarantino fu ufficialmente stabilito a Darmstadt, in occasione dei Campionati Mondiali Universitari e più precisamente nella batteria della gara. Polli segue al secondo posto coll'esito fornito durante la propria frazione nella staffetta artistica ai Campionati Italiani. Così pure ai Campionati Italiani fu stabilito da Costoli 1'04''4/5 nella discussa prova che lo vide in disputa con Polli per il titolo nazionale della velocità. Baldo, Bacigalupo e Conelli seguono su un piede: abbiamo però data la preferenza a Baldo, il quale, se conta il suo miglior tempo ufficiale in quello stabilito nella finale di Campionato dei 100 m. juniores, segnò altre volte in allenamento al cronometro di Domonkos e di altri attendibili testimoni 1'04''1/5. Ed a tale limite giunse anche Conelli in prove di allenamento, ma la sua forma durante la stagione fu così discontinua da non poterlo classificare che con l'esito fornito nella riunione internazionale milanese del 20 luglio. Bacigalupo deve la sua posizione alla finale di Campionato ove seguì al terzo posto dietro Polli e Costoli.

200 metri a stile libero (r. i. Costoli 2'20''; r. m. Weissmuller S. U. 2'08'').

1. Costoli (R. N. Florentia) 2'20''.
2. Baldo (Bologna Sportiva) 2'22''.
3. Perentin (Bergamas di Trieste) 2'27''.
4. Polli (Canott. Milano) 2'28''.
5. Bacigalupo (Sampierdarene) 2'28''2/5.

Nessuna distanza come questa può dare un indice esatto del progresso compiuto in un anno dai

nuotatori italiani. Il miglior tempo dell'anno scorso figurerebbe qui al terzo posto! Costoli occupa il primo posto della classifica per i tempi stabiliti ai Campionati Italiani e nella gara individuale dell'incontro Italo-Magiario di Budapest del 7 settembre. Fu appunto in quest'ultima occasione che Baldo e Perentin compirono le proprie onorevolissime frazioni della staffetta olimpica. Di Polli potremmo registrare prove migliori ma tutte compiute in campi irregolari quali quello di Rapallo e quello di Trieste, sedi delle contese per la Coppa Federale. L'anziano e volitivo milanese fu tuttavia stabile sul tempo che lo fa seguire al quarto posto e ch'egli ottenne, oltre che nella individuale seniores ai Campionati, a Milano in due successivi incontri per la Coppa Federale e a Bologna nella terza finale del medesimo torneo. Renato Bacigalupo mancò invece delle doti di regolarità di Polli e 2'28''2/5 è il miglior esito che a conoscenza del pubblico sportivo abbia saputo raggiungere ufficialmente su questa classica distanza.

Abbiam detto « a conoscenza del pubblico sportivo » e difatti nel vaglio dei cinque migliori duecentisti non abbiamo potuto tener conto dei tempi che i cronometri federali misurarono durante le gare di selezione indette al Littoriale alla vigilia dell'incontro con l'Ungheria. Soltanto ci consta che in quell'occasione Bacigalupo potè superare Baldo.

400 metri a stile libero (r. i. Costoli 4'56''; r. m. Arne Borg Svezia 4'50'').

1. Costoli (R. N. Florentia) 4'56''.
2. Baldo (Bologna Sportiva) 5'19''.
3. Gambi (Canottieri Corsini Ravenna) 5'24''2/5.
4. Perentin (Bergamas di Trieste) 5'25''3/5.
5. Bacigalupo (Sampierdarene) 5'25''4/5.

Il Fiorentino è sceso di 22'' sotto il suo miglior tempo dello scorso anno. Teatro della sua meravigliosa prova fu, alla fine di primavera, la piscina del Piol a Nizza ed in

certo modo fautore involontario fu il parigino Taris contro il quale per l'occasione si misurava il nostro campione. Dopo d'allora, Costoli non seppe più toccare il proprio record: nessun connazionale poteva d'altronde disturbarlo da vicino! Baldo marcò ufficialmente il suo 5'19'' ai Campionati Nazionali di Bologna nella gara seniores. Gambi registrò il suo tempo ai Campionati Mondiali Universitari di Darmstadt che costituiscono per noi l'unico esatto vaglio del Ravennate; nessun'altra manifestazione svolgentesi in campo regolare potè infatti indurlo ad un serio esame delle sue forze. Perentin e Bacigalupo seguono coi tempi segnati nella finale della prova seniores ai Campionati Italiani dove si affermarono rispettivamente al terzo e quarto posto dietro Costoli e Baldo.

1500 metri a stile libero (r. i. Costoli 20'25''2/5; r. m. A. Borg Svezia 19'07'').

1. Costoli (R. N. Florentia) 20' e 25''2/5.
2. Perentin (Bergamas di Trieste) 21'44''4/5.
3. Gambi (Canottieri Corsini Ravenna) 21'53''4/5.
4. Bacigalupo (Sampierdarene) 22'54''2/5.
5. Aliberti (Can. Firmo Salerno) 23'12''.

Anche qui Costoli impone il suo primato. Il tempo fu ottenuto nel corso della riunione internazionale svoltasi al Lido di Milano il 6 luglio: qui il nostro campione scese solo in acqua a lottare col cronometro. Il record precedente apparteneva dalle Olimpiadi di Amsterdam a Perentin con 21'35''.

La prova di Gambi risale alle gare di Darmstadt e così quella di Bacigalupo, mentre quelle di Perentin e di Aliberti furono stabilite rispettivamente nella finale seniores e nella finale juniores ai Campionati Italiani.

100 metri sul dorso (r. i. Omero 1'16''2/5, r. m. Kojak S.U. 1'08'')

1. Omero (U. S. Triestina) 1' e 16''2/5.
2. Crosio (Can. Milano) 1'20''.

3. Costoli (R. N. Florentia) 1' e 20'' 4/5.
4. Pater (R. N. Milano) 1' 25''.
5. Picchioni (R. N. Florentia) 1' 25'' 4/5.

Notevolissimo miglioramento anche in questa specialità: il miglior tempo dell'anno scorso figurerebbe qui al quarto posto! La prova che valse ad Omero il record e il primato nazionale fu stabilita in finale ai Campionati Italiani. Crosio deve la sua onorevole posizione alle affermazioni di Darmstadt: in batteria ed in finale egli ripeté regolarmente 1' 20'' esatto. Domonkos che presiedette alla preparazione degli Universitari scelti a rappresentare l'Italia ai Campionati Italiani, potrebbe attestare a favore del Milanese un tempo migliore. Ciò, d'altronde, non muterebbe lo stato del giovane nuotatore. Costoli viene al terzo posto con l'esito conseguito nell'unica gara su dorso ch'egli disputò nell'annata e precisamente nell'occasione della riunione internazionale svolta alla Canottieri Milano il 20 luglio.

Pater segnò 1' 25'' vincendo davanti agli Ungheresi nella riunione internazionale svolta al Lido di Milano il 6 luglio. Picchioni infine succede quinto in classifica col tempo che gli valse il secondo posto nella gara juniores ai Campionati Italiani.

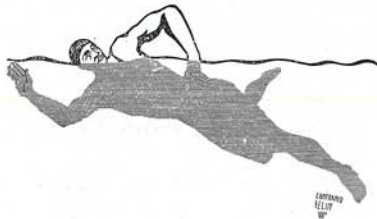
200 metri a rana (r. i. Manzoni 3' 02'' 2/5; r. m. Tsuruta Giappone 2' 47'').

1. Manzoni (S. G. Comense) 3' e 02'' 2/5.

2. Arù (Sampierdarenese) 3' e 08''.
3. Bravin (U. S. Triestina) 3' e 16'' 3/5.
4. Schneider (Can. Milano) 3' e 17''.
5. Facchinetti (Bologna Sportiva).

Dal 1927 il record di Cazzaniga resisteva agli attacchi di Manzoni: soltanto nell'agosto di quest'anno ai Campionati Italiani, nella finale della gara seniores il Comasco poté averne ragione. Arù dopo essersi rivelato ai Campionati Universitari e nelle eliminatorie della Coppa Federale confermò la propria classe a Darmstadt: il suo tempo è quello appunto misurato in batteria al grande raduno mondiale degli Universitari. Per la assenza di dati sufficienti non abbiamo stabilita una classifica sui 100 metri di questa specialità. Su tale distanza infatti Manzoni non si era mai provato. Tuttavia, se avessimo voluto vagliare la classe dei nostri nuotatori di petto, anche sui 100 metri Arù vi avrebbe figurato quasi certamente al primo posto con 1' 21'' 4/5 che, stabilito a Bologna il 18 agosto in un tentativo al cronometro, valse al nuoto italiano un nuovo record. Bravin e Schneider seguono l'uno col tempo della vittoria nella prova juniores dei Campionati Nazionali, l'altro col tempo segnato giungendo terzo nella finale dei seniores alla medesima adunata.

Abbiamo collocato in quinta posizione il giovane allievo della Bo-



logna Sportiva. Nel suo caso le nostre ricerche sono fallite, ché non ricordiamo quando e come egli abbia figurato sulla classica distanza. E' venuta però la sua affermazione degli ultimi di novembre segnata sui 400 metri in una manifestazione sociale della Bologna Sportiva, a trarci d'imbarazzo. Nella piscina coperta del Littoriale egli ha ottenuto infatti 6' 49'' 3/5 rimanendo di 12 secondi al di sotto del record italiano. Quindi a buon diritto può pretendere all'inclusione nel quintetto glorioso.

Se dovessimo procedere ad una ulteriore tabella rappresentante in grado di valore le prove compiute dai nostri nuotatori nelle varie specialità e sulle varie distanze ci comporteremmo così:

1. Costoli - 400 metri a st. lib. in 4' 56''.
2. Costoli - 200 m. a st. lib. in 2' 20''.
3. Costoli - 1500 m. a st. lib. in 20' 25'' 2/5.
4. Baldo - 200 m. a st. lib. in 2' 22''.
5. Omero - 100 m. sul dorso in 1' 16'' 2/5.
6. Baldo - 400 m. a st. lib. in 5' 19''.
7. Pepe - 100 m. a st. lib. in 1' e 03'' 3/5.
8. Manzoni - 200 m. a rana in 3' 02'' 2/5.
9. Arù - 100 m. a rana in 1' e 21'' 4/5.
10. Perentin - 1500 m. a st. lib. in 21' 44'' 4/5.

PAOLO MASERA



Tappe della crociera degli Avanguardisti: «Zara sembra tesa all'altra sponda dell'Adriatico in ascolto della voce di Roma...»

## “Come vediamo, come sentiamo noi Avanguardisti,”

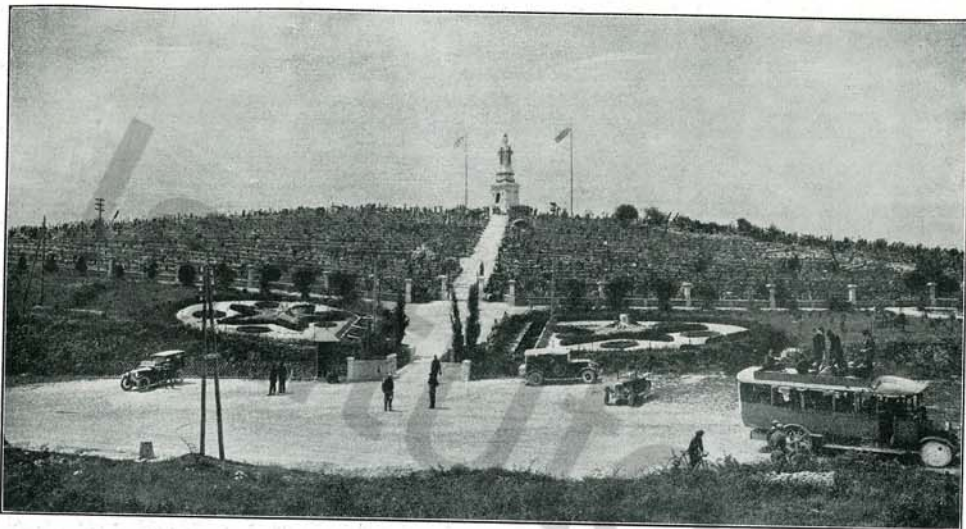
Crociera: visione e sensazione di un dinamismo presente e futuro: parola nostalgica, che ancora oggi a tanti giorni di distanza, tiene la mia anima, il mio cervello: mi rammenta fatiche e riposi, meraviglie di albe, di tramonti, di paesaggi e di mari. In quei giorni, la nostra spensierata giovinezza, pur sempre ossequiente alla disciplina, prorompe in tutta la sua vitalità: sono scolate ai pennoni della nave, giochi allegri, scherzi faceti.

I primi urti, i primi cozzi di indole, di educazione diversa fra Avanguardisti di regione e regione, sono presto attutiti da un'unica fede, da un comune ideale: primo elemento di fusione, le nostre canzoni patriottiche:

*Il Fascismo alleva con geloso amore e larghe provvidenze le giovani generazioni, le quali, dai Balilla agli Avanguardisti, danno a vedere di crescere sane e pensose dei destini della Patria. E' quanto mai interessante penetrare nell'animo di queste giovani Camicie nere, ragione per cui abbiamo voluto pubblicare alcune confessioni di un avanguardista, studente liceale, Paolo Menafoglio. Questo giovane ha riportato l'anno scorso il primo premio nel Concorso per la descrizione della Crociera dell'Opera Nazionale Balilla, e noi abbiamo conservato alle sue nuove pagine la naturale freschezza, affinché avessero un valore documentario.*

grande merito della crociera di far sentire a noi, che un vincolo sacro avvince tutti gl'Italiani e del Nord e del Sud e delle isole, facendo così scomparire quelle rivalità, che effetto naturale delle passate condizioni politiche dell'Italia, impediscono la reciproca comprensione della nostra gente e la sua completa unità morale.

Se qualcuno pensasse di trovare nei crocieristi una moltitudine di ragazzi pronti a sbandarsi alla minima occasione, a disubbidire appena se ne mostri la possibilità, a commettere sotterfugi, s'ingannerebbe grandemente. Perché i nostri superiori interpretano la nostra anima, amano la nostra sfrenata giovinezza. Noi li ubbidiamo, non per vedere agitarsi



« ... siamo a Redipuglia: qui, di fronte a quello che fu uno dei più duri campi di battaglia, il ginocchio si piega ».

dietro loro lo spettro della cella di bordo, ma perchè abbiamo una fiducia cieca, illimitata nella loro intelligenza, e a tutti, dal Generale Chiappe, insuperabile Comandante di tutte le nostre crociere, fino all'ultimo caposquadra, più dell'amicizia che ci danno, ci avvince l'ammirazione, l'affetto.

Tutto ci appare bello, abbastanza facile a bordo, anche il primo adattamento al nuovo sistema di vita marinaresca: l'emozione del distacco dalla nostra famiglia, dalla Patria nostra è vinta dall'orgoglio di sentirsi qualche cosa e dalla coscienza che molto, dal nostro comportamento, sono valutati il Fascismo e l'Italia nuova, all'estero; ovunque, fummo ammirati per la nostra disciplina.

Le nostre giornate sono un susseguirsi, un accavallarsi di sensazioni: dal fascino di un mare scintillante sotto i raggi del sole, all'austerità della Messa sopra coperta, da un rispetto timoroso per la nave, a una prepotente curiosità che ci spinge a esplorare gli angoli più remoti, dallo sbigottimento che ci inute dapprima il navigare, al piacere di sentirci poi soli fra cielo e acqua, completamente sicuri, finchè qualche fatto o incidente non risveglia in noi il senso del possibile pericolo, dell'agguato costante degli elementi: episodi provvidi, perchè temprano il nostro coraggio, perchè ci abitano a dominare le emozioni, a mantenere il nostro sangue freddo, ad agire, sì, soprattutto ad agire con opportunità ed energia in ogni avversità, in ogni evento.

Lo scorso anno, ce ne stavamo tranquilli a riposare nelle cuccette, erano le tre del pomeriggio, quando d'ecco due fischi lunghi, laceranti: il noto allarme del fuoco ci fa balzare in piedi, mentre i rintocchi della campana di bordo ci raggiungono, quasi maz-

zate: rapidi, ordinati siamo sul ponte... ah!... respiriamo!

L'equipaggio fa istruzione: ci guardiamo: un intelligente sorriso e via di nuovo per i fatti nostri; ma il pallore dei volti tradisce la maschera della nostra impassibilità.

Più forte è stata l'impressione di un salvataggio compiuto quest'anno. In una atmosfera plumbea filavamo silenziosi verso Palermo ed eravamo già in vista della costa sicula, quando, improvvisamente, il *Battisti* muta rotta: incuriositi, ci gettiamo alle murate, notiamo lontano un punto nero: ingrandisce sempre più: si scruta, s'individua: due naufraghi, che sembrano seduti sulla superficie del mare, in uno scafo sommerso, ripulito d'ogni gomina, d'ogni attrezzo da la furia della tempesta, fan segni disperati di richiamo. Il mare di colpo mi sembra più deserto e desolato che mai, come un immenso cimitero, che noi solchiamo in un silenzio di morte. Rapidissima cala una lancia, e noi non abbiamo respiro che per quei disgraziati, quando, un cupo tonfo ci fa trasalire: scorgiamo dopo qualche istante una massa nera dibattersi in acqua, passare vicinissima alle eliche, mentre risuona, sinistro, il grido di « uomo a mare »; il marinaio caduto, addetto alla manovra della scialuppa di salvataggio, afferra, dopo qualche bracciata, due salvagenti lanciati e viene preso nella scia della nave che lo distanzia; angosciati, con animo teso, trepidante accompagnamo la rapida corsa della lancia, che a vigorose vogate gli si accosta e lo salva; poi, è la volta dei due pescatori: la nostra ansia cede ad una gioia ed ammirazione profonda per salvati e salvatori ed esplose in un entusiastico applauso. Una fervida preghiera sale a Dio dai no-



« E Fiume resiste vittoriosamente alle pressioni straniere di là del ponte... ».

stri cuori, per avere prescelto noi, nella santa missione di ridar luce a delle famiglie, di rendere alla vita le sue esistenze. In quell'attimo, vidi la retorica diventare realtà; con sbigottimento, l'orgoglio dell'uomo mortificato, la sua nullità, la sua piccolezza, la sua fragilità.

Incancellabile il ricordo dei miei tre viaggi: rassegna di secoli, di civiltà, di storia dove Roma e l'Italia hanno lasciato impronte indelebili: tre crociere, tre scopi: conoscere, farci conoscere, affratellarci. Oriente, Occidente, Italia, centro di attrazione; Oriente, delusioni, rivelazioni, misticismo, esaltazione; Occidente: fervore di vita, rinnovamento voluto, lotta contro la decadenza.

Costantinopoli, sovrapposizione di ère, cozzo di religioni, emporio di civiltà, di bellezze e brutture; strade sporche, a buche, case cadenti, senso di vecchio; e non bastano a riabilitarla nel nostro preconcetto sognante, le numerose moschee cogli eleganti minareti che svettano, i ruderi romani e veneti: non basta Santa Sofia, vero gioiello d'architettura: anzi il nostro spirito soffre alla vittoria dell'islamismo sul cristianesimo; lotta tenace per non morire nel vuoto abbandono del governo di Kemal Pascià. Costantinopoli, chimera, fata Morgana, affascina da lontano così adagiata sui dolci colli, delude ed insoddisfa nel suo aspetto trascurato e internazionale: forse la sua

bellezza era fatta di mistero e di Harem, ora svelata e scomparsi. Possiamo ammirare le sue bellezze di giardini; colori e ville sul Bosforo, non ci possiamo meravigliare: tutte già le conosciamo nella nostra Italia; l'anima asiatica abituata ai deserti e alle steppe se ne può esaltare. Solo di notte il fascino ci riprende: nelle tenebre sono blocchi fosforescenti, centinaia di occhi luminosi, in contrasto colla città asiatica nera e tetra: scheletri di piroscafi, filettati di luce, solcano le acque, scrutando la notte coi potenti riflettori.

Il nostro soggiorno ci ha procurato emozioni: il passaggio dei Dardanelli per la gesta di Millo, la visita ai nostri morti di Crimea, che diedero il diritto al Piemonte di chiedere aiuto contro lo straniero che opprimeva l'Italia, e la grande accoglienza del popolo turco, sincera, amica: come questo popolo da noi vinto e mutilato nel suo territorio ci può amare? La luce di Roma è proprio anche calore.

Forse il contrasto fra la decadenza di Costantinopoli languente e la rinascita vigorosa di Rodi: attiva e vitale nel suo grandioso quartiere moderno, interamente costruito nell'era fascista con senso di arte, rarissimo ai giorni nostri. Accanto sorge l'antica città ebrea, tipica, ma statica: bellezze vere: la città sfocia con lunghe teorie di viali magnifici in boschi profumati e lussureggianti, che ammantano l'i-



Gli avanguardisti arrivano a Gerusalemme: « dolce oasi per la nostra anima, la Terra Santa ».

sola conosciuta come la perla dell' Egeo, solcata dalle note strade pittoresche. Roccaforte del Cristianesimo un tempo; tutta una storia è racchiusa nelle sue mura gloriose, insormontabili un giorno, nei suoi antichi palazzi: da Roma, ai Cavalieri, da Maometto II alle ultime note vicende dei giorni nostri. Oggi avanguardia di italianità e veramente italiana è Rodi. Eloquente un fatto: all'ammaina bandiera, allorchè tuona il cannone, tutto il popolo indistintamente s'irrigidisce sull'attenti salutandoci romanamente: il nostro cuore si commuove. Nella nostra gente c'è chi stima doversi abbandonare Rodi perchè inutile; ebbene chi afferma una simile teoria, mostra chiaramente di non aver capito il valore strategico di quest'isola per noi, così protesa in oriente, isola che forse ci sarà un giorno preziosa; ma lo sentiamo ben noi, che vedemmo in essa un centro di irradiazione della nostra potenza verso l'Asia: e se non altro non dovremmo mai tradire l'italianità di Rodi, tanto attestata in questi ultimi anni e anche recentemente in occasione della nostra stessa crociera.

Nuovo esempio dell'impulso dato dalla politica del Duce alle nostre colonie, Tripoli: perfetta civiltà moderna, immensa nel vecchio quartiere arabo ed ebreo, nel caratteristico paesaggio africano; città coronata di palme, e ricca di strade magnifiche, di nuovissimi maestosi edifici lungo il mare: rivelazione, che ci riempie di orgoglio e compiacimento, di tanto fervore di vita ove pochi anni fa era la decadenza, che ci si palesò, quando, percorrendo ottime

strade, ci internammo per la bellissima oasi, che conquistata a poco a poco il deserto, fra dune mobili vinte dall'immane opera nostra, fra interessantissimi monumenti romani, solo ora scoperti, fra ricche concessioni, miracoli di intelligenza, di costanza, di sacrifici, di energia, fra campi di ulivi, di mandorli, di viti, di ricino; il ricino che soppiantò il randello... simbolo? Ma ora si vince altrimenti.

Dolce oasi, per la nostra anima, la Terra Santa di Palestina, perenne fuoco sempre più ardente a traverso i secoli, che non ha decadenza come le vicende umane, perchè è la più alta emanazione dell'anima. L'emozione è immensa nel toccare e calcare quella Terra, sulle orme sante di Gesù e Maria, nella parabola della loro vita vissuta, della tragica cruenta passione, dove la fede, astratta in sé, diventa tangibile. Dolorosa però è l'impressione della lotta accanita fra ordine e ordine religioso attorno al Santo Sepolcro, in contrasto al vangelo del Redentore, dolorosa la mano mussulmana, che tiene il Sepolcro.

Solcato il Mediterraneo Orientale, da un mondo un po' estatico volgiamo la prora ad occidente, ed entriamo in pieno novecento a Barcellona: ivi domina uno spirito di indipendenza, di ribellione, in ogni campo, ai passati secoli, alle tradizioni, alla storia. Esuberanza in tutto, dall'ampiezza delle strade e piazze, all'ardimento dei nuovi concetti d'arte in palazzi immensi nella mole, e strani nello stile; movimento babelico delle sue Ramblas, con frenesia di auto e trams: ostentazione di fasto, ricchezza di



« Costantinopoli, sovrapposizione di ere, cozzo di religioni, emporio di civiltà ».

parchi. Anche la sua esposizione bellissima ha voluto un poco stordire: non noi però, che in questa mostra avevamo i padiglioni più interessanti ed ammirati. Spagna? Sì, ma una Spagna nuova, anima grande, che ci accolse amichevolmente, ci tributò ovazioni, che si entusiasmo al nostro sfilare, che si accompagnò a noi, nelle nostre peregrinazioni: entrata violentemente nelle mie sensazioni, tutta, dal Tìbidabo al porto, dove Colombo, il nostro Colombo, ci diede il benvenuto e il saluto di congedo della terra straniera.

A Palma di Maiorca trovammo la Spagna delle tradizioni, dei sogni: seduzione puramente spagnola, colle corride, le strade tranquille e silenziose, le finestre che sembrano chiuse, che occhieggiano invece nella vita. E dominata dal castello severo, che guarda il golfo verdeggianti e la città, che vi sembra incastonata. Maiorca: bellissima, una delle gemme del Mediterraneo, affonda i suoi dolci pendii boscosi nelle acque turbolente, profuma l'aria colle sue resine e balsami.

In contrasto a tanta dolce natura, ecco Gibilterra: immenso blocco roccioso, che si eleva minaccioso sul mare, tutto venato da camminamenti, crivellato d'occhi cupi, covo di centinaia di cannoni, protetto potentemente dalla formidabile flotta inglese. Con sgomento sentiamo l'Italia come prigioniera nel suo mare: se Gibilterra ci bloccasse? Pensiamo allora alle nostre armate di cielo e mare, ai nostri eroi, alla nostra pura fede che ci aiuterà sempre ad essere valorosi e degni dell'Italia nuova.

Uno stretto... e tutto cambia dal Mediterraneo all'Atlantico, la luce, i colori: il respiro lungo del mare che ci culla, le onde ruggenti che premono la nave. La distesa ci dà il senso dell'infinito e più temerario, al suo cospetto, ci pare l'ardimento di Colombo e più grande la sua figura.

Un primo profilo di terra, un'aspra costa, una

foce, un gran fiume, il Tago. Il Portogallo, civiltà a cavaliere fra la decadenza e il progresso, fra le vecchie tradizioni di costumi e religione e le nuove dottrine rivoluzionarie; che si specchia e vive nella sua grandezza passata, attingendo nuove energie per il futuro. Lisbona, arrampicata sugli spalti dei suoi colli, è dominata dal suo castello infausto, che sfoga a cannonate la rivalità dei suoi partiti. Città tutta nuova, interessante colle sue strade a mosaico, gialli torrenti, che fanno delle piazze, laghi, al primo acquazzone. Viva è la tradizione delle Università: un episodio comico per noi: al seguito di S. E. l'Ambasciatore italiano, che ci passava in rivista, venne, per farci onore, uno studente in una sua toga tutta nera e sbrindellata, compunto, dignitoso e fiero, quasi ieratico.... Bandiera stracciata onor di capitano!... L'ilarità scoppiò nelle nostre file, si propagò alle autorità e la rivista così solennemente iniziata finì fra risate malcontente. L'anima portoghese affine alla nostra, ha pulsato in quel soggiorno dei nostri stessi entusiasmi, fraterna e amica.

Italia, patria bella nostra: il fido nostro « Battisti » ci porta a volo d'uccello, staccandosi da Genova, in un periplo di visioni, emozioni, rivelazioni, a traverso le nostre città costiere dei tre mari, ferve di lavoro, rinnovamento, di passione: cariche di storia fulgente e dolorosa, sintesi di secoli; dove la civiltà araba, normanna e longobarda hanno impronte indelebili, ma dove si sono illuminate, ingentilite sotto la luce di quella romana, che tutte le altre ha sovrastato; e con il vangelo di Cristo ha vinto gli stessi conquistatori, usurpatori. Non è facile parlare di tutte queste dodici città: vorrei raggrupparle per caratteri, impossibile: ognuna ha le proprie caratteristiche. Per punti cardinali, ancora peggio: possiamo fare un raffronto fra Genova e Venezia? Genova, privilegiata dalla natura, respira profumo di fiori, di limoni, d'aranci, di resine, nella sua gran-

diosa scalata ai monti, che guardano alle spalle: imponente, rude, forte, nel suo stile, nei suoi palazzi. La sua potenza e ricchezza, di passata Repubblica, si esplica nelle linee severe di edifici, nel suo porto, nelle sue officine, nei suoi cantieri: l'arte è sobria e solo qualche chiesa ha ceduto al fasto del barocco. Il suo occhio è sul mare.

Venezia, appollaiata sulla distesa morta, madre-perlacea della laguna, vi posa, ad ali stese, come un immenso gabbiano: repubblica un tempo, combattiva sui mari, conquistatrice dell'oriente e ricchissima, ha voluto in patria, cullarsi nella calma bellezza di acque, che raramente sono furiose; ha voluto pizzi di marmi nei suoi palazzi da gli stifi orientali di sogno; mosaici dorati, teorie di statue sulle sue chiese: ha voluto

Una pagina del giornale di bordo degli Avanguardisti in Crociera.



profusione d'arte e di artisti e vuole sempre, colla sua Biennale, mantenere un suo primato, e noi quest'anno l'abbiamo visitata; ma il novecento, in arte, è una delusione ed io allora ho preferito le gare motonautiche ed ho assistito alla vittoria di un nostro fuori bordo, il *Cabar*: entusiasmo! Sempre a Venezia, ci rechiamo alla Casa del Balilla, alla Segreteria del Fascio, in Piazza S. Marco e visitiamo il ricchissimo Museo Civico.

Riprendo il racconto ordinato dello svolgimento della nostra crociera. Livorno, seconda tappa, non rappresenta per noi che l'Accademia Navale; ma la visita ai campi sportivi, alle palestre, ai saloni di studio teorico e pratico è fugace, sommaria e ci lascia un poco insoddisfatti, perchè troppo poco possiamo conoscere di questa materia tanto interessante, di questa fucina di marinai ed eroi. Io però visito il Duomo e ammiro l'Ardenza.

Andiamo verso il sud: Napoli è una breve sosta, è una corsa a S. Lucia, passeggiata incantevole, da dove si domina tutto il lungomare monumentale, tutto il golfo col castello dell'Ovo, la città, il Vesuvio che fuma: i giardini degradingano verso il mare dall'azzurro intenso: visitiamo l'acquario. Il ritmo di vita della nostra città e del porto è attivo, ma non pressante ed una calma spensierata mi sembra la caratterizzerà. Opere di rinnovamento fervono a Santa Lucia.

Palermo, bellissima fra i suoi agrumeti, giardi-

ni, affiancata dal roccioso monte Pellegrino, è un gioiello di stile normanno: la sua spiaggia, Mondello, è un chiuso golfo che sconfinava alle spalle con una dolce piana, che lentamente sale ai monti lontani. Città movimentata solo al centro, deserta e silenziosa nelle strade periferiche, dove è mantenuto il rigido carattere di vita chiusa, quasi monastica del Siciliano: a Palermo nessuno ha fretta, il tempo non conta.

Catania, su cui pare aleggi il grande spirito di Bellini, solenne e maestosa nel suo stile barocco, ricca di chiese superbe, di antichità, di parchi lussureggianti, si adagia mollemente sulle falde dell'Etna; e sembra che gli si confidi, immemore delle numerose rovine causate dal gigante. In questa città respirammo più intensamente l'anima siciliana pura, che, non contaminata da internazionalismi, ingenua nelle creazioni tutt'ora viventi dei suoi pupari, si esprime nelle antiche canzoni nostalgiche dell'isola: sono danze, scene campestri, dove domina ancora lo spirito pastorale. Commovente, affettuosa l'accoglienza di Catania, manifestatasi in ogni espressione: la sera alla partenza ci ha salutato con le infinite armonie di una mandolinata sul mare, incorniciata in uno scenario fantastico di palloncini multicolori.

Le tappe si succedono rapide alle tappe: ecco Taranto col suo formidabile arsenale sbarrato dai ponti che unisce le due città, noi lo visitiamo, privilegio grande, e ne riportiamo impressioni di potenza. Ecco Bari, una rivelazione: grande, moderna, pulita, ricca di una meravigliosa passeggiata a mare e di una esposizione degna dello stile fascista, coronamento a un prodigioso sforzo, ci fece cadere tutti gli ultimi preconcetti sulle città del sud: fole sono al giorno d'oggi la decrepitezza, la sporcizia, l'abbandono, l'inerzia: in ogni centro il Governo ha fatto rinascere la vita.

Zara tutta sul mare allineata, sembra tesa alla altra sponda dell'Adriatico in ascolto della voce di Roma e pronta a gettarsi piuttosto di essere presa; ci saluta con un gregge di scogli disseminati in un mare turbolento: la cittadina, ora monumentale, ora tutta raccolta nel lindore delle sue piccole strade e delle sue casette, ha voluto ricordare una volta

di più coll'accoglienza fattaci, d'essere profondamente Italiana; ha voluto dire che la sua è un'esistenza di pericolo, di sacrificio, così sola, racchiusa in uno stato nemico; sacrificio che essa compie tutti i giorni, tutte le ore, con tenacia, per mantenere intatta la sua nazionalità, in nome dei morti, che essa sempre diede per la sua redenzione e per la redenzione della Patria nostra.

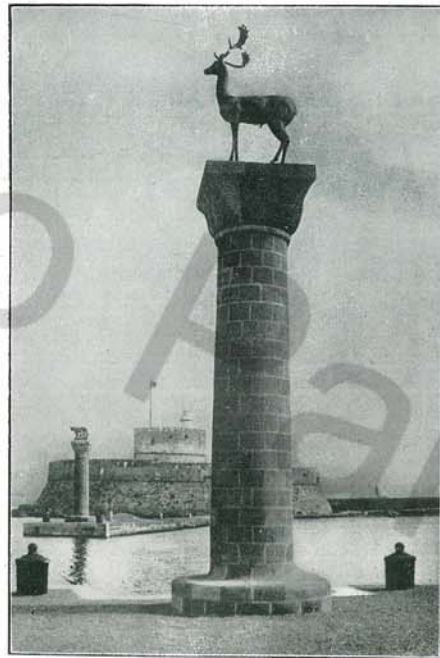
E Fiume pure, austera ma gaia, mutilata nel suo porto, intristita in certi suoi aspetti, attiva e ammirata nelle sue fabbriche, nel suo stabilimento di siluri, resiste vittoriosamente a tutte le pressioni straniere, che vorrebbero insozzata la sua gloria, vorrebbero contaminato quel sangue che ce la diede, quel sangue che ora le dà la forza morale di essere nostra. In contrasto ad una salve di prolungati fischi partiti da Sussak, rintuzzata dai nostri, accompagnati da urla, è l'accoglienza affettuosa di Fiume, che ci rianima dalla dolorosa impressione di ostilità della Jugoslavia, dimentica dei benefici da noi avuti. La bellezza del golfo culmina nell'incanto di Abbazia.

La terza delle città redente, la terza della nostra passione ancora aperta sulle altre città del litorale dalmato, è Trieste, che spande sull'Adriatico la luce della vittoria e che ha fatto squillare da S. Giusto la prima diana della liberazione, monumentale al mare, nelle sue antiche chiese; tanto contesa e tanto amata, martirizzata un giorno nel suo sogno di indipen-

denza, martirizzata oggi dagli emissari di un popolo incosciente nei suoi figli più puri, che hanno unicamente il torto di credere in una fede vera, in una fede giusta.

Il treno ci conduce ora verso una tappa di amore e devozione. Alta sui colli ammantati di pinastrici, che scendono sui ripidi declivi fino a lambire le acque: una gemma bianca nella macchia oscura, Miramare, testimone di intime tragedie Absburgiche; ecco Monfalcone perduto nelle aspre petraie carsiche, siamo a Redipuglia: qui, di fronte a quello che fu uno dei più duri campi di battaglia, collo sfondo delle Alpi, sulla vetta di un colle, domina, protegge le tombe di trentamila caduti l'ara votiva che pare invochi il cielo; cimitero di guerra, che, nella sua caratteristica austerità solenne riempie l'anima di un misto di commozione e turbamento: la dolorosa realtà entra nel cuore come uno sgomento, la solitudine sembra assoluta, il silenzio ultraterreno: quante lagrime, quanti lutti! Mentre si cammina rispettosi, davanti agli occhi, aiutati da questa realtà, van sorgendo fantasmi: son le ombre di Battisti e di Filzi, di Chiesa e di Sauro, son le figure di seicentomila morti che si agitano, cinti di una aureola di gloria nel cielo luminoso. Il ginocchio si piega, il sacrificio appare immenso e viva appare tutta questa umanità dolorante: Dio, grazie, che non invano sia stato sparso tanto sangue!

PAOLO MENAFOGLIO



«Rodi, attiva e vitale, oggi avanguardia di italianità...».



Gianni Gambi ha vinto la « Coupe de Noel » a Parigi sulla traversata della Senna. Ecco il vincitore dopo l'arrivo mentre alla radio esprime la sua gioia per la vittoria riportata e dichiara che quella è stata la sua ultima gara di nuoto volendo d'ora innanzi dedicarsi alle corse ciclistiche su strada

## Si può essere campione in più d'uno sport?

**M**entre il signore anziano e ben portante si accalorava nella discussione, quello più giovane se ne stava pacato, col giornale spiegato sulle ginocchia badando solo a rispondere:

— Sta scritto qui.

Si viaggiava da Bologna a Milano sul direttissimo che per la velocità mantenuta in curva provocò uno sbandamento; il giornale sfuggì dalle mani del giovanotto, sì che il mio sguardo poté posarsi sulla pagina che tanto convincente doveva essere se veniva chiamata a testimoniare in quella controversia.

— E io le dico, pur col massimo rispetto per i suoi capelli grigi, io le dico che si sbaglia, che non si può essere campioni di due sport. Lo afferma anche questo *trainer*.

Il giornale era proprio quello che parlava delle

*La domanda è perentoria, ma la risposta non può essere precisa e definitiva. Troppi sono gli elementi che concorrono a fare dell'atleta il Campione nel vero senso della parola, perché si possa affermare o negare la possibilità di eccellere contemporaneamente, o successivamente poco importa, in più d'uno sport. Comunque, queste pagine di Vittorio Varale portano un valido contributo alla non oziosa discussione.*

intenzioni del nuotatore Gianni Gambi di abbandonare lo sport nel quale ha tanto brillato, per dedicarsi d'ora in poi alle corse in bicicletta. E' consolante che sulla semplice enunciazione d'un principio, diciamo di tecnica sportiva, si accendano discussioni, e due signori che forse appena si conoscono trovino il tempo di occuparsene a scapito, tanto per non citarle, delle questioni barbose ma così di

moda delle squadre di *foot-ball*.

Discutere su un principio è indizio di molte cose, e fortunato paese, il nostro, dove è ancora possibile imbattersi in treno in due persone che non sembravano prese dalla calciomania di rigore. Discutevano appunto sulle affermazioni espresse dall'allenatore e mentore di Gambi: sentivo dire dal mio giovane compagno di viaggio che erano giuste e che

effettivamente un campione non può esser tale in due sorta d'esercizi sportivi, semprechè, s'intende, questi esercizi non siano affini: salto in lungo o in alto con l'asta, corsa piana e corsa con ostacoli, lotta e pugilato, o che so io. Ribatteva il signore anziano, e nella discussione metteva tanto fervore che faceva piacere sentirlo.

— L'impostazione è precisa — ripeteva il giovane. La rilegga, per piacere: « Un campione non può di punto in bianco lasciare lo sport preferito per dedicarsi a un altro genere di attività fisica col profitto che trae da primo ». Qualche volta ci capita di leggere del ciclista-calciatore o del pugilatore-ciclista, ma difficilmente il ciclista che proviene dal ring o il footballer che inforca la bicicletta diventa un corridore di grido. Lei, Commendatore, poco fa mi ha accusato di non essere in grado di portare prove alle mie affermazioni. Il consigliere di Gambi avrebbe potuto ricordare che Ticozzelli, proprio uno del suo paese, se non sbaglio, dopo essere stato famoso terzino in prime squadre, volle tentare le corse in bicicletta, ma la prova si risolse in un fallimento. Pure qualche anno fa ci fu un discreto boxeur, il Rappi, che si sfilò i guantoni per cercare nelle corse su strada fama e fortuna; si allenò a puntino, ma quando fu in ballo fece una figuraccia che non le dico. Vede che anch'io sono abbastanza documentato...

— Gli esempi che lei porta sarebbero decisivi se non ve ne fossero altri diametralmente opposti, che provano appunto il contrario. So bene anch'io che non è il caso di riferirsi a Varzi che corre indifferentemente in auto e in motocicletta, o a Girardengo che alterna ormai il manubrio e la doppietta; ma lasci ch'io dica che voi giovani avete troppa fretta nel negare o nell'affermare secondo che vi fa comodo. Gran bella cosa la fede nelle proprie opinioni, ma non sarebbe il caso di chiedersi, piuttosto, se e con quanto animo costui o costoro sono passati, o passeranno, dall'uno all'altro sport per rinnovarvi le vittorie e i trionfi che li resero campioni? Sì, lo so, che talvolta l'animo non basta; è questione di predisposizione, di lunga esperienza che si acquista soltanto col tempo e con l'allenamento. E quest'ultimo non sempre basta. Che Pitto da campione junior dei cento metri sia diventato centro-sostegno della Nazionale rientra quasi in quella affinità da lei evocata poco fa. Se c'è qualche eccezione, lei dice, è l'eccezione che conferma la regola. Può darsi, ma prima dovrebbe esserci dimostrato scientificamente come le particolarità di costituzione fisica d'un atleta siano adatte all'esplicazione d'un dato esercizio sportivo e inadatte a un altro. Il giovanissimo bolognese Baldo è la grande speranza del nuoto italiano e vi è chi vede in lui un futuro Weissmuller. Ma chi ci può dire che cosa egli sarebbe diventato se due anni fa invece di dirigersi alla piscina del Littoriale a prendervi le prime lezioni di *crawl* si fosse fermato sulla pista a calzare le scarpette con le punte? Se invece che Domonkos lo avesse preso sotto le sue cure Gaspar? Dico: qualcosa nel merito dovrebbero

spiegarci i medici sportivi. Sarebbe un bel tema, le pare?, per un aspirante a questo titolo. Perché non se ne interessa la Federazione dei medici sportivi?

A questo punto mi venne voglia di interloquere e spiegare che, per quanto mi consta, quella Federazione batte il piede e non avanza d'un passo, ma non essendo invitato a dire la mia, tacqui, limitandomi ad ascoltare.

— Ch'io appartenga ad una generazione ormai al tramonto — proseguiva l'anziano — è innegabile, ma ai nostri tempi, e badi che non le parla il solito *laudator* con quel che segue, ai nostri tempi se non c'era meno specializzazione e tecnicismo, c'era pure un maggior numero di atleti che con profitto passavano da uno sport all'altro, ed eccellevano in entrambi.

— Chissà di quali mediocrità si trattava... — insinuò il giovane che non si dava per vinto e, forse si ricordava d'aver letto di certi ginnasti che erano pure campioni di corsa veloce agli albori di questo sport da noi.

— Caro amico, lei non mi comprende bene. Quello che voglio dire, è che la specializzazione oggi quasi obbligatoria, una volta non faceva presa sui miei compagni molto più celebri e valenti di me. Io potrei citarle esempi illustri di campioni in diversi sport, campioni contemporanei o quasi: Giuseppe Sinigaglia, canottiere e lottatore; Erminio Dones canottiere e boxeur, Piero Boine, schermidore e boxeur; Amilcare Beretta, boxeur e nuotatore.

— Il Beretta arbitro di *boxe*?

— E' la sua ultima incarnazione, ma che nulla ha a che vedere col suo passato di proteiforme campione. Gambi ha vinto la settimana scorsa la Traversata della Senna; lo sa che Beretta vinse la stessa gara la bellezza di 22 anni fa? Campione italiano di velocità fu nello stesso anno campione italiano di pugilato per la categoria dei *welters*. Su 66 combattimenti ne vinse 64. Batté Pilotta, di lui molto più pesante, ai punti. Era tanto buono nel nuoto che ai tempi di Mario Massa fece *dead-heat* con lui sui 50 metri; ed era tanto buono nella *boxe* che quando si trattò di trovare un avversario per Eustache in un *match* che fece epoca, andarono da lui a pregarlo di rimettersi i guanti di sei once. Il povero Boine fu contemporaneamente campione italiano di *boxe* e campione italiano di spada. E Dones? Campione d'Italia e d'Europa in « skiff » e in « double », fu pure campione d'Italia di pugilato. E non le dico quello che fece come arrampicatore su roccia, perchè sono ancora molti coloro che negano l'essenza sportiva di questa forma d'alpinismo.

— Non io, non io — interruppe vivacemente il giovane. — Vado spesso alla montagna, ma non sapevo che il Dones del « Sigaro » fosse una sola persona col campione che ora lei ricorda.

Poi, proseguendo:

— Da quanto dice lei debbo credere alla possibi-

lità che qualche atleta possa brillare in più d'uno sport. Ma nelle sue parole, qualcosa d'altro, se non sbaglio, ho compreso. Lei ha avuto un accenno alla specializzazione, contrapponendola all' eclettismo. Non vorrà certo negare che la specializzazione ha servito a dare allo sport un'impronta, oltre che più moderna, più redditizia al fine dei risultati massimi che è dovere d'ogni atleta di raggiungere. Due correnti sono ancora tuttora in contrasto e chissà quando troveranno il modo di non più urtarsi: esse hanno i nomi sopra ricordati. Se sono giovane non significa ch'io abbia i paraocchi, e che lo sport sia per me rappresentato soltanto dal calcio o, peggio, dallo star seduto in tribuna a urlare come un ossesso. Mi piace il nuoto, l'atletica leggera — e lì pratico. Non sia anche lei, non si offenda per carità, di quei piagnoni che lacrimano sulla rìa sorte di questi due sport, ieri negletti, oggi in via d'essere aiutati e spinti verso un'immane fortuna. Questo serve a dimostrarle che non sono un orecchiante, e quando affermo la necessità della specializzazione nello sport so quel che dico. Grazie alla specializzazione si sono ottenuti i records che quindici anni fa sembravano irraggiungibili come la luna; è la specializzazione, che vuol dire studio e

applicazione indefessa, quella che giorno per giorno perfeziona gli atleti e li porta ad attingere mete sempre più alte...

Il giovane s'era infervorato, mentre il suo contraddittore lo sogguardava, ammiccando dietro gli occhiali e sorrideva con un'aria di benevola indulgenza. Egli avrebbe certamente vantato l'altro metodo, quello che tende non già a fare un fenomeno di ogni sportivo ma un uomo sano, forte, svelto, deciso e senza paura, quello che a un saltatore eccezionale di sette metri preferisce mille saltatori di cinque metri.

Io pensavo che quella controversia appena accennata, attorno cui discutevano due persone a me sconosciute, ma che dai loro discorsi si palesavano abbastanza e seriamente innamorate di questo caro nostro sport, non era argomento tanto leggero o insignificante da non meritare attenzione. Vi è tuttora parecchio da creare nell'organizzazione e nella mentalità sportiva per dover passare oltre a certi principi che aspettano d'essere discussi e chiariti, prima che la massa dei praticanti venga troppo affrettatamente indirizzata su una via forse sbagliata.

Ma come il treno giungeva a destino ognuno pensò a scendere pel primo e, uscito dalla stazione, se ne andò dove lo portarono i piedi.

VITTORIO VARALE



Gruppo di giovani ginnaste partecipanti

al Concorso di Venezia del 1919.

## UNA PAGINA D'ITALIANITÀ SPORTIVA

### NEL 1919

**S**e chiudo gli occhi ho netta l'impressione di quel lontano giorno in cui portata dalla scuola alla palestra, mi son vista bocconi nella buca colma di soffice crusca, incapace di muovermi e rossa di vergogna.

Ma quel primo smarrimento doveva fuggirsene presto.

Erano gli albori di una vita italiana diversa: il Concorso ginnastico del maggio 1919 portava l'Italia alla prima affermazione sportiva femminile.

La donna usciva dalla guerra con occhi e cuore pronti alla vita: ancora smarrita, ancora incerta, ma indubbiamente sostenuta da una rinnovata volontà che, sebbene nel torbido di quell'anno, doveva porgerle il premio più ambito e più conteso.

A Venezia, che trionfante col mare e col più bel sole italico, mostrava ancora a brandelli la tragedia di quattro anni di tormento, le squadre femminili di tutta Italia e delle terre redenti, in lizza per la vittoria, segnavano il primo passo della marcia trionfale di questi anni.

Oggi è facile sorridere, e forse guardare con occhio indulgente le fanciulle d'allora.

Ebbene, io che ho vissuto ora per ora, minuto per minuto, la passione di quella preparazione, lo spassimo di quelle ultime ore, l'angoscia di certi sorrisi e tentennamenti, so che allora

*Ci siamo mai chiesti quali sentimenti animassero gli sportivi negli anni torbidi che precedettero l'avvento salvatore del Fascismo? Risponde la rievocazione d'una donna, a quei tempi fanciulla, ed è una pagina che nella sua semplicità non può non commuovere.*

non era facile né prepararsi né vincere.

Oggi con le atlete italiane c'è tutto il cuore della Nazione. Il Duce ha segnato il cammino, ha preparato le sponde che tutte sostengono chi va, chi si cimenta. Allora, con noi che andavamo, non c'erano che la nostra forza e la contentezza di pochi. Il millenovecentodiciannove, torbido e sussultante, guardava noi piccole creature femminili come il gatto guarda il sorcio: e, insidioso, cercava in ogni momento di intralciare il nostro sogno.

Oh, chi mi è stata compagna in quei lontani giorni, chi ha ripetuto con me sino all'esaurimento i piegamenti e le flessioni, quelle cui si è stretto il cuore per timore che scoppiasse nelle corse d'allenamento, sanno con che animo Venezia ci accoglieva, sanno come noi

si andava verso di lei, e come vibrante e tesa era la nostra anima di piccole italiane precorritrici di atlete future.

Allora le donne non guidavano l'auto, non pilotavano l'aeroplano, non scendevano in gara nei fuori bordo, né sfidavano al fioretto le campionesse internazionali. No. Nel diciannove, il tennis, bel gioco aristocratico, l'equitazione, magnifica forma per la noblesse, non avevano intorno le speranze femminili d'arrivismo, né conoscevano l'ansia delle vittorie.

Erano passatempi giocondi e costosi, come era passatempo, anzi perditempo, l'educazione fisica.

E ricordo, per quest'ultima, l'irritazione di certe famiglie che, nel resoconto finale scolastico si vedevano rimandare i propri figlioli in «ginnastica».

I socialisti non volevano mettere in pratica: «*Mens sana in corpore sano*». L'umanità era l'idea e l'idea loro non doveva avere intorno un involucro troppo appariscente. La bellezza era un lusso, quindi occorreva scartarla.

Per questo il Concorso ginnastico del 1919, si svolse tra il più torbido dei pubblici e noi, poverette, arrivammo a Venezia in poveri vagoni mal attrezzati, con ore di ritardo ed alloggiamento al Lido, come potevamo.

Ma il cuore era con noi e la bellezza di Venezia ci affascinò come essa sa

affascinare. Le lacrime e le tristezze, scomparvero e quando tutte, sorelle unite nella unica bandiera trionfale, ci trovammo nello stadio, sapemmo superbamente sfilare e sfidare, con la baldanza della nuova giovinezza, i residui di quel malevole partito che spariva.

E ricordo che diecimila eravamo, affratellate dalla medesima gioia, fanciulle venute dalla lontana Sicilia, dalla chiusa Sardegna, giovinette calabresi e romagnole, venete e piemontesi, piccole nuove creature della Patria redenta che guardavano noi, figlie anziane di una terra veemente e prodiga, con l'ansia affettuosa della ritrovata sicurezza.

Diecimila! Ed ognuna di noi col suo orgoglio e la sua passione.

Suonava allora la marcia del nostro Re. Il pubblico applaudiva dalle gradinate le diecimila ginnaste italiane: era uno di quei maggi odorosi e prodighi che buttava a piene mani sul nostro viso attento il sole bello della laguna. I cento colori dei berretti si fondevano e creavano degli abbagli nei movimenti simultanei ed eguali.

Portate per squadre innanzi alle va-

rie giurie, svolgevamo, innanzi al pubblico, gli esercizi collettivi e, nella collettività dovevamo mostrare la bravura.

Difficile accordare diecimila corpi negli scatti, nei piegamenti, nelle flessioni.

Sfidavamo, in quel giorno, l'ira dei nemici di casa.

E lo sapevamo.

Ebbene, il cuore femminile riuscì a segnare la più bella pagina d'italianità, di forza, di vigore, di passione. Riunite intorno alle squadre di Trieste, di Trento e di Gorizia, noi, rotte le file, a dispetto di molti, intonammo a squarciagola con gioia e amore l'inno della nostra Italia rinnovata:

*Giovinetta, Giovinetta  
primavera di bellezza,  
nel Fascismo è la salvezza  
della nostra libertà!*

e con noi le fanciulle redente, ignare della lotta che in Italia ferveva, cantarono:

*Giovinetta, Giovinetta...*

Alla sera, in piazza S. Marco, vollero i primi tavolini. I fascisti veneziani, incoraggiati dalla nostra sfida, uniti agli ospiti compagni atleti, mulinando il manganello, diedero le prime lezioni ai vigliacchi.

E ricordo la gioia di una fanciulla triestina che, accanto a me, arrampicata sulla bella colonna della piazza urlava: « *Dài, dài, xe come i tuder* »..

Avevamo ognuna sul petto il nome della città: ma la bandiera era unica e belle erano tutte riunite sotto il palco delle autorità in attesa delle medaglie.

E quando il premio venne a decorare il vessillo, noi tutte piangevamo.

Allora, donne sportive di oggi che andate sugli stadi internazionali, noi portavamo a Venezia ancora mutilata, ancora martoriata dalla guerra, il nostro spirito di italiane fasciste.

Questo è l'orgoglio delle atlete del 1919: vi preparammo il campo e le piste e voi fate onore a quel nucleo femminile, che, uscito quasi tutto dalle scuole secondarie e superiori, seppe sfidare e vincere, vincere per le sorelle di oggi.

RADA

*Nel prossimo numero, l'interessante puntata dello studio di*

DOMENICO RUDATIS

*sullo sport d'arrampicamento. Essa ha il titolo:*

**Verso il limite del possibile in roccia**

*e sarà corredata da un materiale illustrativo di eccezionale valore.*



Colpo di testa di Meazza durante il match Ambrosiana-Bocskay 7-4  
(foto Dell'Acqua).

## “FOOTBALL,, NATALIZIO

Anche quest'anno sono stati disputati i tradizionali incontri di Capodanno ed una dozzina di squadre straniere — tedesche, austriache, ungheresi — sono scese in Italia viaggiando la Penisola in lungo e in largo, compiendo dei notevoli raids ferroviari preoccupate certo dei risultati ma ancor più del bilancio finanziario della loro *tournee* perchè è noto che per esse il viaggio natalizio all'estero rappresenta un « affare » più che uno svago e che non si muovono di casa se prima non sono riuscite a garantirsi un minimo di indennizzi che non è rappresentato solamente

*Durante le ferie natalizie, numerose partite sono state giocate fra le nostre squadre più rappresentative e squadre dell'Europa centrale. Non tanto sui risultati, quanto sull'utilità e sull'opportunità di questi incontri, s'intrattiene nelle pagine seguenti, con la competenza che lo distingue, il nostro collaboratore Ettore Berra.*

modesti adeguando le pretese alla classe.

Gli incontri internazionali di fine d'anno rappresentano, per il calcio italiano, una vecchia tradizione. Un tempo, parliamo di almeno vent'anni fa, l'Italia calcistica viveva nell'alone della Svizzera e non si vedevano sui nostri terreni, a Pasqua ed a Natale, che squadre elvetiche. Ne contammo più di due dozzine in una sola calata. Le partite con questi avversari cavallereschi attiravano folle enormi e poichè le nostre squadre avevano molto da apprendere per quanto si riferiva al giuoco d'assieme ed alla tecnica della palla, così

dalle spese di trasferta. Le squadre che scendono in Italia, in queste occasioni, sono quasi sempre le stesse. Ve ne sono di buone e di appena mediocri e mentre le prime toccano i grandi centri, le altre vanno sui campi della provincia ove s'accontentano di indennizzi





Il nazionale cecoslovacco Planika para un tiro raso terra di Masetto durante l'incontro Slavia-Torino 3-0 (foto Bettrone).

in confronti acquistavano realmente un altissimo valore e dell'insegnamento che ogni partita offriva, qualcosa restava sempre alle nostre squadre e ai nostri giocatori. A questa scuola si sono fatte molte delle nostre migliori unità poiché è fra le caratteristiche più notevoli dei nostri giocatori la prontezza di assimilazione che è, in fondo, il miglior modo per apprendere la tecnica d'uno sport.

Poi, le cose cambiarono. La Svizzera calcisticamente decadde. Desiderose di confronti più difficili, le nostre squadre si rivolsero alle nazioni dell'Europa centrale e varcarono la frontiera unità di grido. Grande interesse suscitavano i primi incontri con le squadre di Budapest, di Vienna, di Praga. Giuoco più quadrato di quello delle compagini svizzere, tecnica più sicura e più redditizia. Ci si appassionò, si discusse, sorsero naturalmente anche dei dissensi. Non tutto il giuoco praticato dalle squadre della media-Europa parve accettabile e profittabile per il nostro temperamento. Si parlò della necessità di un giuoco all'italiana, tecnico fino ad un certo punto ma ricco di foga e di slancio, ottimo specialmente negli incontri fra squadre nazionali in cui non si cercano confronti tecnici ma si bada solo al risultato e la discussione durò per un



Ambrosiana-Wacker 3-1: Mariani cerca d'intercettare un tiro avversario (foto Dell'Acqua).

che sia scomparso del tutto. Abbiamo dei giocatori che valgono i migliori Cecoslovacchi o Ungheresi, squadre che sostengono degnamente il confronto con qualunque fortissima unità europea. La nostra inferiorità, se così si può definire, è nella produzione del giocatore medio. Il foot-ball centro europeo ha creato un tipo di giocatore che è spiccatamente rappresentativo di una scuola o di un sistema, ha cioè standardizzato il giuoco. C'è uniformità di stile nei vari elementi e le squadre differiscono fra loro per potenza realizzatrice, non per impostazione di giuoco che non rivela anzi che lievi ed insignificanti differenze fra unità ed unità.

Tutto questo non ci è stato rivelato, naturalmente, dall'ultima calata delle squadre straniere. La tecnica di giuoco ha avuto ed ha ancora in Italia cultori profondi e non c'è più nulla ormai del giuoco cecoslovacco o ungherese che sia sfuggito alla nostra indagine. Perché allora questa calata in massa di squadre che hanno spesso un valore assai modesto, che passano senza lasciar tracce e che in alcuni casi hanno più da imparare che da insegnare? Il foot-ball italiano ha realizzato veramente degli enormi progressi, ma la nostra menta-

lità è rimasta quella dell'anteguerra. Non è ancora del tutto svanito il fascino che per tanti anni hanno esercitato su di noi le squadre danubiane e si torna periodicamente a questi confronti si direbbe per abitudine, perché si è sempre fatto così, perché un incontro con una squadra ungherese o austriaca fa spettacolo e certi nomi la folla se li ripete ancora con ammirazione. Ed ecco come una necessità dei primi anni è diventata poi un'abitudine e quindi una tradizione. La sola Vienna ha esportato nelle feste natalizie sette squadre. Le tre capitali calcistiche dell'Europa centrale hanno dislocato le loro unità dappertutto: in Italia, in Francia, in Spagna, in Germania, in Grecia, perfino in Egitto. Football d'esportazione. Sfruttano una fama che dura da parecchi anni e che ha dato ad esse una celebrità sportiva in tutto il mondo.

Perché noi non facciamo altrettanto? Perché le nostre squadre preferiscono ospitare squadre straniere invece di intraprendere un viaggio all'estero? Eppure la qualità del nostro giuoco giustificerebbe queste *tournées* nelle nazioni vicine. Quest'anno solo due squadre della provincia, la Pro Vercelli e l'Alessandria, si sono recate nel sud della Francia, senza contare naturalmente le esibizioni



I terzini cecoslovacchi sventano l'azione d'un rossonerio nel match Milan-Slavia 3-1 (foto Dell'Acqua).



Combi libera da par suo nell'incontro Fürth-Juventus 3-1 (foto Bettrone).

di alcune squadre minori che non possono aver peso in questi nostri rilievi. E' certo che i nostri migliori undici sarebbero accolti con interesse, e in alcuni casi anche con simpatia, sui campi d'oltre frontiera. Da noi non s'è nemmeno lontanamente pensato di sfruttare sia il magnifico successo ottenuto alle Olimpiadi di Amsterdam sia la vittoria del nostro undici azzurro nella Coppa internazionale nella quale figuravano tutte le migliori « nazionali » dell'Europa conti-

nente. Il foot-ball è per noi passatempo di casa, ragione di contrasti regionali o di campanile; non ha saputo, insomma, provincializzarsi. Questo potrebbe anche essere un indizio di insufficiente maturità sportiva, di incompiutezza da parte dei dirigenti delle nostre società calcistiche affascinate dal miraggio del Campionato. Si lotta per un titolo che praticamente non viene mai sfruttato. E' facile immaginare quale interesse susciterebbero alcune *ournées* di una mezza dozzina di squadre nostre irradianti un po' dappertutto e quale beneficio potrebbe venirne al nostro sport.

Aggiungasi che ora il momento sembrerebbe propizio a questo nuovo orientamento della nostra attività calcistica. Le folle italiane cominciano a dar segni di averne abbastanza di questi incontri fuori programma. Li considera un po' come il panettone della mensa natalizia, cioè come un elemento di contorno della festa. Quindi si guarda bene dall'attribuire ad essi un grande valore di confronto. Del resto, quando il pubblico apre i giornali ed apprende che, per esempio, il Ferencváros ha giocato il giorno di Natale a Trieste e quello di Santo Stefano niente meno che a Napoli, è forzatamente indotto a pensare che le partite

non siano che delle burlle. Il lato finanziario delle *tournees* sovrasta quello sportivo. Ma non in tutte le città gli incassi sono stati rilevanti. Fa eccezione Genova che ha mandato sul campo di Marassi una folla imponente chiamatavi però non dal modesto valore di Ferencvaros che aveva subito due giorni prima una notevole sconfitta a Napoli, sebbene dall'esordio del nuovo acquisto dei rosso-bleu: Pratto.

Dovremmo ora tentare una valutazione sia pure sommaria di queste prove. Le squadre migliori scese in Italia sono state quelle del Fürth, dello Slavia, del Wacker, dell'Admira. La squadra tedesca, dopo una netta vittoria sulla Juventus, ha infilato due sconfitte a Milano ed a Bologna. Ha lasciato un'ottima impressione per il suo gioco tecnicamente accurato, il gioco che si praticava un tempo in Italia quando non era ancora in onore la moda delle mezze ali arretrate e si usava giocare su tutto il fronte dell'attacco. La valutazione tecnica di una squadra va naturalmente oltre i risultati che essa ottiene. Così può apparire esagerata la vittoria sulla Juventus quando la si metta a confronto con la sconfitta subita dallo stesso Fürth il giorno dopo di fronte al Milan. Questo dimostra che gli incontri internazionali di Natale e



I giocatori del Napoli e gli ospiti prima della partita contro il Ferencvaros 7-3  
(foto Carbone).

Capodanno, per il modo con cui vengono organizzati, sfuggono ad una disamina tecnica che abbia valore di confronto. Il Bologna, per esempio, che aveva battuto prima lo Slavia e poi il Fürth, è caduto nel giorno di Capodanno proprio contro quel Ferencvaros che, da Trieste a Genova passando per Napoli, non aveva subito che sconfitte. Ma il Bologna già pensava all'incontro che avrebbe dovuto disputare tre giorni dopo con

gli azzurri partenopei. E allora, vien fatto di chiedersi, perchè i rosso-bleu petroniani hanno voluto aggiungere questo inutilissimo terzo incontro alla loro serie di prove extra-campionate? E non è questa una dimostrazione della scarsa importanza che si attribuisce a questi incontri? L'Admira ha giocato un solo incontro a Roma battendo la compagine dei giallo-rossi dopo una partita che vide periodi di superiorità degli ospitanti. Si tratta di una compagine veramente di classe, non muova alle nostre folle, depositaria di una tradizione tecnica che resiste agli anni. Squadre di questo tipo possono essere più o meno forti di stagione in stagione a seconda del variabile grado di forma, ma la media del gioco è comunque alta e le doti di ordine, di misura, di precisione sono patrimonio di ogni giocatore e la compagine non si sfalda mai.

Questo spiega anche perchè, in fondo, non si badi troppo, quando si trattano gli incontri con squadre dell'Europa centrale, alla posizione che esse occupano nel campionato della loro nazione. Si sono viste scendere in Italia unità di valore modesto che avrebbero potuto benissimo restarsene a casa. Una dozzina di squadre abbiamo detto, hanno varcato la frontiera,



Una scappata del centro attacco tedesco nell'incontro Milan-Fürth 2-0  
(foto Dell'Acqua).



Bella parata di Degani nella partita Ambrosiana-Wacker 2-1  
(foto Dell'Acqua).

ed evidentemente non potevano essere tutte di classe eccelsa. Ma da noi c'è ospitalità per tutte le compagini che vogliono prendersi il disturbo di scendere nel paese del sole. Giuocano quante più partite possono, magari una al giorno se fosse possibile, per accumulare indennizzi, compagnie da palcoscenici verdi, e trovano ingaggi perchè il giuoco ungherese, o austriaco, o cecoslovacco fa spettacolo ed i dirigenti delle nostre società pensano che non ci sia di meglio da offrire ad una folla che ha già fatto il palato al sapore piccante delle prove di campionato. E questo avviene perchè, come dicevamo sopra, queste squadre indipendentemente dalla loro forza, hanno doti di stile che assicurano il lato spettacolo della contesa.

E questo è tutto. Che siano necessari questi incontri non si può dire, o almeno non sono necessari tutti. Tolta la zavorra, restano quattro o cinque squadre di qualità che si rivedono sempre con piacere e magari con profitto ma non è proprio il caso di rifare ad ogni loro calata il bilancio delle vittorie e delle sconfitte non solo perchè i confronti tecnici esulano dagli scopi delle *tournees* ma per l'evidente considerazione che dato il grado di maturità del nostro giuoco e le

definitive conferme che si sono già potute ottenere, i successi e gli insuccessi hanno solo un valore transitorio e non è più questione ormai di scuole e di sistemi che nessuno può pensare a rimettere in discussione. Ecco perchè gli incontri internazionali, come sono stati organizzati quest'anno e come lo furono sempre nel passato, non trovano quasi più giustificazione tecnica. Si pensi che sono stati giuocati in Italia, nel periodo fra il Natale e l'Epifania, una cinquantina di incontri internazionali. E' addirittura sorprendente questa ricerca di

spettacoli calcistici in una Nazione in cui il Campionato dura sette od otto mesi. Più sorprendente ancora è che le nostre squadre migliori, che già sanno di dover sostenere una stagione faticosissima e che non hanno certamente bisogno di ricevere attestati di valore da compagni stranieri, si adattino ancora a confronti che nulla possono aggiungere a quanto già si conosce e che aggravano invece la fatica del Campionato.

Gli incontri internazionali (parliamo naturalmente di incontri amichevoli) erano dunque utilissimi una volta; ora lo sono meno. Bisognerebbe, ripetiamo, cominciare ad esportare le nostre squadre per trarre profitti tangibili da nuovi confronti perchè queste calate annuali di squadroni di ogni rango, allo stato attuale delle cose, non apportano beneficio alcuno. Torniamo a citare il caso del Ferencvaros che ha disputato, nel giro di otto giorni, quattro partite a Trieste, Napoli, Genova e Bologna. Nessuna nostra squadra oserebbe organizzare una *tournee* in Ungheria con lo stesso sistema. Rispetto di se stessa ma anche degli avversari. Ci sembra, insomma, che queste squadre ci giudichino con una poco riguardosa faciloneria. Ed anche di questo dobbiamo preoccuparci.

ETTORE BERRA



Il Bologna ha vinto lo Slavia 2-0: ecco Cassetti che libera da una situazione pericolosa (foto Bendini).



L'on. Alberto Garelli, presidente, e Vittorio Spositi, segretario dell'U. V. I., al loro posto di lavoro e di comando (foto Del Papa).

## La prossima stagione ciclistica

Molto utile risultò senza dubbio la riunione romana che ai primi del dicembre alla sede centrale dell'U.V.I. convenne dirigenti, industriali, organizzatori, stampa, in ampia discussione di questioni e serena esposizione di vedute riflettenti il ciclismo nazionale, in patria e all'estero, sia come annessa e conseguente attività industriale e propagandistica.

Un'altra non trascurabile utilità si poté trarre dall'occasione d'un convegno del genere, dove tutte le aspirazioni, i desideri, le tendenze ed i propositi ebbero modo di reciproca conoscenza e valutazione, e dove i dirigenti dell'U.V.I. ebbero di che efficacemente orizzontar-

*I ripetuti e smaglianti successi dei nostri campioni ciclisti all'estero hanno ridato allo sport della bicicletta nuovo lustro e nuova gloria. Di quella che potrà essere la prossima stagione delle corse e della formazione del « calendario » che raggruppa e coordina le date delle gare più importanti, qui parla il collega Vittorio Spositi, segretario dell'Unione Velocipedistica Italiana.*

si al più conveniente da farsi per il più organico e meglio distribuito sviluppo di azione, di iniziative, di energie nel campo della vasta e complessa attività federale.

Parliamo precisamente della formazione del Calendario delle prove dell'annata, formazione cui non fu ritenuto adatto provvedere nel corso della riunione, ma con i necessari elementi ormai a portata di mano si poté poscia sollecitamente passare alla compilazione del calendario nazionale. Lavoro cui si diede mano appena poche ore dopo terminato il Convegno, per presentare in tempo a Zurigo, alla Commissione internazionale del calendario, le date delle nostre più classiche prove.

Il Calendario delle maggiori prove italiane, diramato dall'Ufficio stampa del C.O.N.I. è oggi noto a tutti gli affiliati dell'U.V.I. e crediamo di non andare errati ritenendo che esso sia riuscito a soddisfare le esigenze della maggiore e più radicale propaganda dello sport ciclistico in uno con le aspirazioni e le richieste di ogni parte d'Italia. Quando si pensi che più di novanta richieste di organizzazioni di prove di Campionato erano pervenute, non si potrà non riconoscere che la Presidenza ha fatto del suo meglio per una equa distribuzione di oneri e di onori.

La stagione non viene ad avere rilevanti soluzioni di continuità, specie per le schiere dei giovani. Gennaio e febbraio, mesi per lo innanzi deserti di prove e ricchi di ozi... nocivi, sono dedicati alle corse campestre. I « cross » ciclistici non sono da meno dei « cross » podistici per formare e preparare atleti e volontà. I due primi mesi dell'anno sono per l'appunto dedicati alla disputa del titolo di campione italiano di corsa campestre, previe obbligatorie eliminatorie regionali. Già avemmo ad ampiamente illustrare questo genere di gara athleticamente utilissimo, ed il massimo incoraggiamento per esso e l'istituto dei Campionati di « cross » ciclistici da parte dell'U.V. I. sono in proposito la logica e piena traduzione nella realtà del pensiero dei dirigenti stessi dell'U. V. I., suo presidente on. Garelli alla testa.

Non veniamo quindi a ripeterci; soltanto non possiamo non rallegrarci che per il più brillante avvenire dei nostri giovani, avremo occasione di assistere ora ad una serie di competizioni « crossistiche » in tutti i centri sportivi, sia per quanto concerne partecipazione alle prove regionali e a quella nazionale di Campionato, sia per quante altre prove a parte organizzate da Enti e società. Il grado di eccellenza, numericamente e qualitativamente raggiunto in Francia dal ciclismo si deve soprattutto alla tradizionale pratica dei « cross ». La superiorità accaparrata dalla Francia nella varietà e bontà del suo materiale umano verrà pertanto presto ad attenuarsi e poi scomparire con la formazione anche da parte nostra di un folto vivaio di giovani esuberanti

a ben temperate energie attraverso la serie annuale dei nostri « cross ».

Dopo un mese della disputa del primo Campionato Nazionale di Corsa campestre, s'inizierà la stagione ciclistica su strada con due prove che porranno subito alle prese i più giovani ed impazienti, il Criterium d'Apertura a Milano, e la settimana dopo la Ventimiglia-Genova.

Vivace preludio cui forse si asterranno gli « Assi » preoccupati della imminente Milano-San Remo, la gran prova classica che si può dire apra ufficialmente la stagione ciclistica mondiale. Preludio che porrà subito in evidenza le migliori « primizie » e acuirà l'attesa per la classica del 22 marzo, che tanti campioni ha rilevato e consacrato nell'agone internazionale.

Tre settimane d'intervallo utilissime per definitive messe a punto o revisioni di forma e di possibilità, ed eccoci all'inizio della serie di quattro prove per la disputa del titolo di Campione italiano assoluto. Esse sono state distribuite con giudizioso criterio, due prima e due dopo il Giro d'Italia e quello di Francia. Per doverose ed imprescindibili necessità di propaganda, due si svolgeranno nella Lombardia e nel Veneto, le altre due, una nel Lazio e l'altra nella non più lontana Calabria, bensì ad immediato contatto col generoso cuore pulsante della nazione sportiva. Resta sacrificato il Piemonte, che formando peraltro con la Lombardia un complesso ciclistico pressochè unico per immediatezza di accessi e di traffico, non viene a soffrirne come invece sarebbe per l'estremo Meridione lasciato in disparte. Le tappe del Giro d'Italia e la Bruxelles-Torino (questa per ora soltanto probabile) non mancheranno peraltro di scuotere fortemente l'ambiente anche in Piemonte.

Questo per quanto riguarda i Campionati maggiori, che chiamano in lizza Assi e Seniores.

Per quanto riguarda i Campionati, diciamo così minori, delle categorie Indipendenti e Dilettanti, ma così esuberanti di vitalità e di campioni che di colpo sanno balzare alla più vivida luce della scena mondiale, il calendario procede con la stessa logica ed equa distribuzione.

Gli Indipendenti verranno chiamati a misu-

rarsi il 19 aprile a Torino, il 21 giugno a Messina, a metà agosto a Vignola (Modena) e ai primi di settembre a San Giuseppe Vesuviano. Mentre i Dilettanti juniores scenderanno in lizza per il titolo a Milano alla fine di giugno ed i seniores a Siena a metà luglio; gli Allievi in Liguria ai primi di maggio, nel giorno stesso cioè in cui per le maggiori categorie sarà aperta la faticosa significativa lizza del Criterium della Montagna, la prova di nuova istituzione che vedrà la possente ascesa dei nostri Assi sulla salita della sacra montagna del Grappa.

Viene la volta dei velocisti, di cui avremo più larga disponibilità grazie all'interessamento federale per la diffusione di prove ciclistiche di velocità in linea retta, su strada, ovunque sia possibile: sede di disputa, Bologna, centro di mirabili energie ciclistiche; data, gli ultimi di luglio. Gli «stayers» sono convocati a Pordenone a metà di agosto per la disputa della maglia tricolore, e ciò per l'appunto in periodi di tregua della intensa attività su strada.

La Coppa Italia, campionato italiano a squadre che fonde in fasci vibranti di scatto e di passione le giovani e già temprare forze del nostro ciclismo, avrà la sua disputa nella prima metà di giugno, con le consuete eliminatorie regionali e

la finale a Roma. Durante tutto il mese di luglio, la laboriosa selezione del «Gran Premio dei Giovani»: mese che risulterà quanto mai favorevole alla maggiore partecipazione dei concorrenti che non mancheranno di offrire le più confortanti soddisfazioni a chi amorevolmente li cura e dirige.

La gara nazionale a cronometro (9 agosto, Padova) cadrà 17 giorni prima del Campionato del mondo, e data e prova specifica forniranno il più persuasivo collaudo e la più probante indicazione circa i rappresentanti da inviare nelle diverse categorie a rappresentare l'Italia alla massima competizione.

La prova di gran fondo, Predappio-Roma, che decide del titolo assoluto italiano, avverrà peraltro due settimane dopo i Campionati del Mondo e troverà affaticati di qualche *tournee* all'estero e forse non specificatamente preparati taluno dei nostri Assi: ma gli eventi urgono e non era possibile fare altrimenti.

Nel complesso, un calendario laborioso, sì, ma alla cui compilazione hanno presieduto criteri tecnici rigorosi e lunga esperienza, con avveduto adattamento alle esigenze internazionali, e dove ci sarà posto e gloria per tutti gli uomini e gli atleti di buona volontà.

VITTORIO SPOSITI



Durante il primo «cross country» della stagione, svoltosi l'11 gennaio nella brughiera di Gallarate (foto Argo).



La disputa della Coppa Val Maira 1930, organizzata dalla «Pro Dronero» - I corridori sul Colle di Tenda, che ogni anno si presenta coperto di neve. Conduce Camusso, seguito da Marchisio e Gremo (foto «La Fototecnica»).

## “PRO DRONERO”

**D**i paesi le cui case abbarbicate a mezza costa di una collina che strapiomba su un torrente, pare restino lì, aggrappate per un prodigio, ve ne sono molti in Italia. Di questi paesi, che rompono colle loro costruzioni l'uniformità del verde collinare, e sembrano protetti alle spalle dalla chiostra di monti che fanno arco, coi loro fianchi, a tutta la pianura, le guide italiane parlano spesso, ne elogiano bellezze e illustrano le caratteristiche.

Uno di questi paesi, nei quali d'estate ci si trova ottimamente — d'inverno, credo, un po' meno — e sul quale si possono dire cose graziose, è Dronero. Ma nessuna guida illustra quello che di Dronero è il più interes-

*Fra le società benemerite dello sport italiano deve certamente annoverarsi, per lo sviluppo preso e i sani intendimenti, la U. S. Pro Dronero, la cui multiforme attività è qui illustrata da Carlo Trabucco. Ed i successi non hanno tardato a premiare l'opera alacre di questo baldo sodalizio piemontese.*

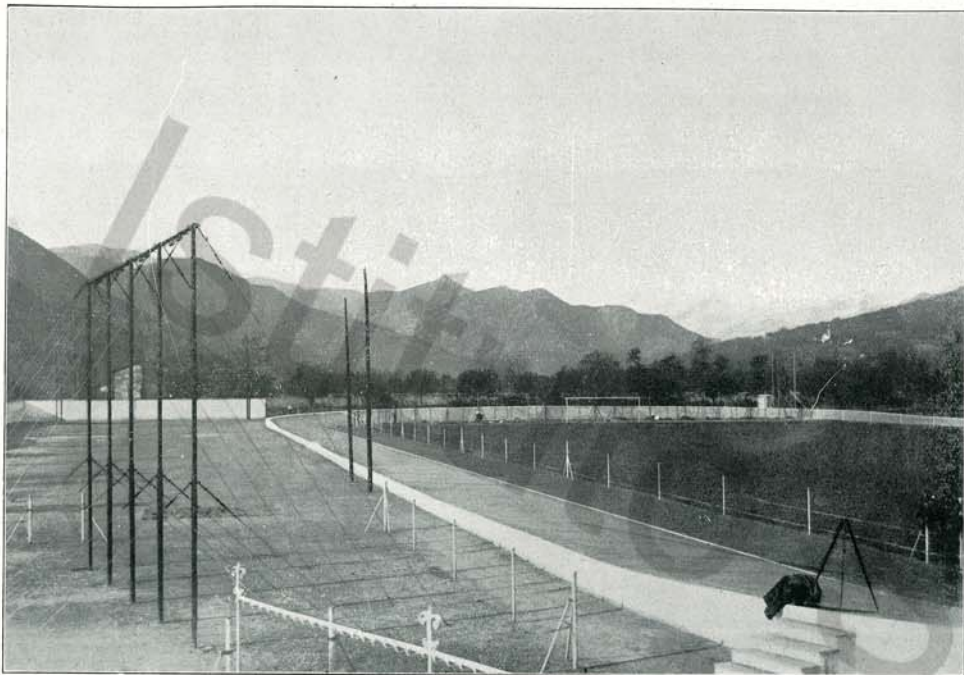
sante e il più pittoresco, a meno che non ricordi come un certo uomo politico vi si fermò più volte e di lì parlò all'Italia e all'Europa. Dronero venne alla ribalta per la fama di Giolitti — e questo qualche guida può darsi che lo ricordi — e vi resta oggi per virtù della sua società sportiva, e nessuno pro-

babilmente si sognerà mai di scriverlo.

E avranno torto. Sul gran portone della sede cara a tutti i cittadini della Val Maira, si legge: *Pro Dronero*. Quel «Pro» sta esattamente a indicare le ragioni ideali di quel movimento sportivo che nato timidetto timidetto nel 1921, si è sviluppato così da enumerare nelle proprie file quasi 500 soci, un quindicesimo cioè della popolazione dell'intera cittadina.

Questo rapporto numerico è qualcosa di più di una semplice constatazione matematica: è l'indice esatto di una situazione psicologica, di una corrispondenza di «amorosi sensi» che esiste tra la popolazione ed i suoi atleti.

Ritorniamo al 1921: Dronero non ha



Il campo sportivo della « Pro Dronero » visto da Sud (foto Rossotto).

più il suo « Circolo Sportivo » d'anteguerra, ma in compenso possiede un ragazzo che ha in cuore — egli solo — la passione di tutti quelli che nel suo paese hanno praticato lo sport prima di lui, e di tutti coloro che lo dovranno praticare.

Si dice: Pro Dronero. Si dovrebbe dire più esattamente: ragionier Drago.

Presentazione: Non so scrivere... non so esporre. Mi interroghi... dica lei... faccia lei... che vuole? (e si guarda le mani come per cercarvi un'idea). Io sono di questa terra... Noi non sappiamo parlare... Vada per le vie del nostro paese... è tutto silenzio... anche la Maira scorre in silenzio. Non credes...? (quell'esse, appena accennata, è l'esse tipica che in quel di Saluzzo viene appiccicata a quasi tutte le parole e la cui eco giunge fino a Dronero). E' così. Io sono l'uomo cifra, niente di più. I ragionieri non son fatti per far dei discorsi... e poi non scriva tutto quello che le dico... Sono così fuori posto a parlare con lei... Non credes...? Mi arrabatto... Dirò con disordine...

Scuoto la testa e lo rassicuro. Cercherò io di mettere un po' d'ordine nel-

le sue dichiarazioni, e di... accontentarlo quando si raccomanda di non mettere la sua fotografia: lui non me la darà e io la troverò. — Parli di Dronero... dica che tutto quello che si fa, che si è fatto per assecondare due amori: lo sport e la nostra terra. — Ecco: questa è la casa... vuol vederes?... — e varca la soglia del portone della « Pro Dronero ».

\*\*\*

I lettori conosceranno, almeno di nome, questa Pro Dronero, che è la più grande società sportiva piemontese, e certo una delle più benemerite d'Italia. E' una società che ha al suo attivo dieci anni di vita ascensionale, di battaglie, di affermazioni, che si è guadagnata il suo posto al sole con tenacia e con sacrificio.

Già abbiamo detto che il suo certificato di nascita reca la data del 1921: può essere interessante aggiungere che quello del suo fondatore è presidente reca quella del 1903. Filippo Drago è divenuto papà del suo Club a 18 anni e da allora non ha cessato un istante di prodigarvi le cure più amorose.

Inizio modesto, aspirazioni limitate.

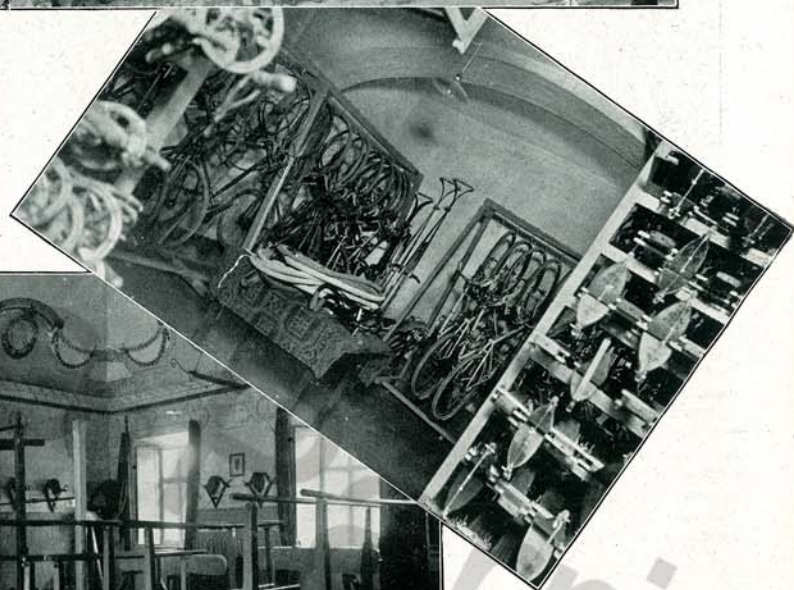
Erano ancora di moda i convegni ciclistici. La partecipazione isolata di alcuni volontari droneresi a questo o a quello, non dava agli stessi soverchie soddisfazioni. Essi erano senza nome e senza distintivo. Bisognava provvedersi dell'uno e dell'altro per assumere — in nome di Dronero sportiva — una dignità che la loro partecipazione isolata non conferiva.

Fu così che nacque la « Pro Dronero » capeggiata dallo studente d'Istituto Tecnico che faceva la spola tra Cuneo e Dronero, e che col bracciale rosso prendeva parte al convegno di Caraglio. Quel bracciale però era troppo misera cosa. Ci voleva una maglia. Quale? Quella qualunque che il corriere Dronero-Torino avrebbe trovato nella capitale subalpina in numero di dodici. (I dieci di Caraglio erano già aumentati di due). Il corriere portò il sabato sera dodici maglie bianche e nere: al convegno di Busca fu un successo.

Dopo i convegni, le gare. Il grosso Simondi che ora fa da trainer ai campioni della « Pro », allora era il re delle strade cuneesi. I primi anni, si può dire che la società visse per lui, e nel-



I « patrimoni » della « Pro Dronero » figurano in questa pagina, dove vediamo (in alto) il numeroso gruppo filarmonico ritratto nel cortile della Sede Sociale. Accanto ad esso è il giovane rag. Drago, dinamico presidente della Società.



Le altre fotografie mostrano il deposito delle biciclette e degli sci, e un lato della palestra con gli attrezzi per la ginnastica e la scherma. Quando l'attività estiva viene forzatamente interrotta i soci della Pro Dronero hanno modo di utilizzare tempo ed energie.

(foto Rossotto).



I quattro campioni della « Pro Dronero » vincitori della Coppa Italia a Roma - (da sinistra): Minasso, Balma Mion (« azzurri » a Liegi e Zurigo); Giuppone Serafino (campione 1929 IV cat.); e Corziatti (campione 1930 V cat.).

la regione sono ancora ricordati i duelli col cuneese Parola.

Ma Drago non si ferma al ciclismo: dà vita anche a una squadra di podisti e già nel 1921 si ha la prima grande manifestazione sportiva dronerese: la Coppa Voli, ciclistica e podistica.

E poichè i nuovi soci reclamano che la « Pro » si interessi anche di pallone e tamburello, nascono pure queste due sezioni che vivono tuttora.

L'anno seguente anche i calciatori trovano posto nella società di Drago, il quale a diciannove anni si trova a dirigere un sodalizio che ha un centinaio di soci divisi in cinque branche. E' un organismo sano, in pieno sviluppo. Come il suo presidente, che si fa un giovanottone tale e quale, pur conservando il suo viso di adolescente. Quando Drago compie nel 1923 i suoi vent'anni (egli è un ragazzo precoce-mente uomo, dolce nel tratto, nella voce, instancabile nel provvedere e pensare a tutto), lancia la prima Coppa Val

Maira. E a Dronero si vede per la prima volta qualche figura già aureolata di una certa fama che viene da Torino. Vince il cuneese Boero, ma il torinese Accomolli è secondo, l'astigiano Celino terzo, il cuneese Parola quarto e il saluzzese Gariglio quinto.

L'anno seguente Accomolli ritorna a Dronero e vince davanti a Parola, a Simondi e a un Aymo Giuseppe di Virle, uno della stirpe degli Aymo che non toccò però le vette di Pietro e Bartolomeo.

E' questo l'anno in cui Drago è sotto le armi e fa la spola tra Piacenza, Roma e Bengasi nella sua qualità di soldato del genio. Ma anche da oltre Mediterraneo egli dirige la sua società, e quando nel 1925 ritorna trova il sodalizio in piedi. In quell'anno la Coppa Val Maira vede solo in gara dei Cuneesi e per la prima volta compare un nome che sarà ripetuto spesso in seguito: quello di Serafino Giuppone che giunge quarto. E' di quell'anno la pri-

ma edizione della gara podistica del Triplo giro dei Campanili. Nel 1926 la Pro Dronero entra ufficialmente nella grande famiglia sportiva italiana. Entra cioè nelle file dell'U. V. I. e lancia con suon di trombe e campane la sua quarta Coppa Val Maira. Scendono, o meglio, salgono fino a Dronero e fanno man bassa di ogni cosa: Ferrato, Meini, Reffo. Quarto è il vercellese Balzaretto, quinto il novese Bailo.

La « Val Maira » è una corsa lanciata; nel 1927 vince Balla che batte Pancera e Viarengo, nel 1928 è primo Giuntelli, seguito da Gay, Bianchi M., Cannazza e Pancera, nel 1929 si affermano Gremo F., Camusso, Neri C.; quest'anno Marchisio, Gremo, Bertoni sono stati i dominatori della maggior corsa per juniores e indipendenti che abbia il Piemonte.

Ma questa gara è la contesa che il rag. Drago organizza per « gli altri »; per sé, cioè per il suo cuore di sportivo che sa vivere delle gioie e delle soffe-

renze dei suoi ragazzi, egli ha le gare d'ei dilettanti, ha le manifestazioni dei suoi ginnasti, dei tennisti, dei calciatori.

La Val Maira mette in palio per varie società italiane coppe e medaglie: i dilettanti, i gruppi che praticano il ciclismo come diporto, i giocatori di tamburello, gli sciatori, i tennisti recano invece alla Pro Dronero — quintuplicati — i premi che essa dona agli altri per la più grande prova che a Dronero si organizza.

Se l'attività della Società fosse limitata all'organizzazione di gare, essa non farebbe altro che imitare quelle società, le quali limitano la loro opera alla parata: questo andazzo è proprio dei nove decimi dei nostri sodalizzi, ed

è opera se non negativa, non produttiva certo. La Pro Dronero cura i più piccoli e accanto al concetto che alle gare bisogna prendere parte per vincere (e così si spiega come Drago abbia, grazie all'interessamento del suo... procuratore torinese l'ex-corridore Zanone, fatto entrare nelle sue file i torinesi Minasso e Folco, il chierese Caudana, i canavesani Balma - Mion e Corziatti) ne applica un altro: che le vittorie di costoro assieme a quelle dei regionali fratelli Giuppone fanno ... da polvere pirica in mezzo alla gioventù cuneese, e servono a stimolare l'orgoglio del grosso pubblico, che è poi quello — in definitiva — che deve aiutare questi e gli altri ragazzi della « Pro ».

A ogni vittoria dei suoi pupilli, a ogni coppa che giunge a Dronero, il presidente fa correre la voce: Bisogna rinforzare la società; concittadini, dovete essere superbi dei vostri campioni. Imitateli. Cioè fatevi soci della vostra Unione Sportiva.

Così dalla prima vittoria riportata a Torino dal pressochè sconosciuto Giuppone Serafino, nella Coppa Aymo del



Nell'occasione della Coppa Giachetti 1930 - (da sinistra) il rag. Drago, Giuppone Stefano vincitore della gara, il cap. Spositi segretario dell'U. V. I. e Corziatti (foto Rossotto).

1927, i successi dei ciclisti sono stati a ripetizione. Ci limitiamo a segnalare i più notevoli: nel 1928 vince l'eliminazione piemontese della Coppa Italia: nel 1929 Giuppone Serafino conquista la maglia tricolore a Carpi nella categoria IV (dilettanti), mentre il fratello Stefano è secondo in Toscana nella categoria V, e Balma Mion è « azzurro » a Zurigo. Dronero vince ancora a Orbassano la eliminazione piemontese della Coppa Italia ma non la spunta in finale. Partita rimandata, con un po' d'amaro in bocca; la finale si era corsa proprio a Dronero! Per l'edizione del 1930 (non bisogna dimenticare che l'Unione può contare anche su un elemento del valore di Minasso) il rag. Drago cura la preparazione in maniera meticolosa.

La finale si corre a Roma. Egli è là con i suoi ragazzi. Una corsa sbalorditiva: 140 chilometri a 39,033 di media oraria. Quel giorno la « riserva » Giuppone Stefano, tanto per non perdere tempo, prende parte alla Roma-Nettuno e la vince a suo talento.

I « rossi » (mi ero dimenticato di di-

un'altra voce: il campo sportivo, la cui pista ciclistica è stata inaugurata in ottobre con gli Assi. Mentre le grandi città si adattano a vedere le loro piste cadere sotto i colpi di piccone e altre sono ermeticamente chiuse, a Dronero si inaugura una pista e i giovani sono invitati a frequentarla mentre a Torino — auspice il Fisco — i giovani sono invitati a restare a debita distanza.

\*\*\*

Questa lunga esposizione dell'attività ciclistica potrebbe anche esonerarci dall'illustrare altre attività droneresi.

Decine di società sarebbero paghe di tanto bottino e dormirebbero beate tra i giuncali di così onesta gloria, ma allora la Pro Dronero non sarebbe che una società ciclistica e sarebbe poco.

Memore che il Sodalizio è nato dalle manifestazioni turistiche, ecco il suo presidente incrementare anche questo ramo dello sport. Nel 1927 una squadra di una cinquantina di ciclisti prende parte al convegno di Biella indetto dalla Pietro Micca e si distingue per l'ordine, la compattezza, la bella divisa.

re che da parecchi anni la maglia bianco-nera aveva ceduto il posto a quella di colore scarlatto) non si fermano a questa prodezza: vincono con Corziatti il campionato italiano di IV. a Varese, conquistano ancora il secondo posto con Folco a Bologna in quello di V, e vedono Minasso « azzurro » a Liegi.

La riserva si rifà del riposo belga, andando in Ungheria a vincere quattro delle cinque tappe di quel Giro ciclistico.

Tutto questo senza contare i successi ripetuti di Minasso, Balma - Mion, Corziatti, Folco e dei Giuppone in Piemonte e fuori. Nessuna società italiana può presentare un simile bilancio. Ma la Pro Dronero può mettere al suo attivo ancora



Un angolo dell'esposizione di premi vinti dalla « Pro Dronero » (foto Rossotto).

Nel 1928 la Pro Dronero fa la sua più grande parata ed entra decisamente sulla scena sportiva italiana con la partecipazione al convegno di Milano. I « rossi » in numero di 60, con musica in testa (la propria musica, quella che è costata la bellezza di 100.000 lire per la dotazione degli strumenti) agli ordini dei rispettivi capisquadra, aprono il corteo.

Stupore generale. Ammirazione. Applausi.

— Costoro donde spuntano?

— Son quei di Dronero.

— Dronero?

— La Pro Dronero, la società di Drago.

— E Drago, chi è?

— ???

Da quel giorno quanta strada. Gli ignoti sono divenuti noti a tutta Italia. Conquistano quel giorno il Premio Mussolini per la miglior tenuta, il miglior assieme, la miglior disciplina. Al convegno di Torino sono ancora tra i primi e al convegno di Dairago fanno man bassa dei premi: 12 coppe. Una per ciascuno a quei 12 che a Busca sono apparsi per la prima volta in divisa!

Ho parlato della banda musicale: questo vuol dire che a Dronero non è obbligatorio essere campioni: però tutti i componenti la banda praticano questo o quello sport.

Alla sera anziché andare a bigliellonare nelle osterie si va a scuola di musica e chi avvertisse che il suo orecchio ignora il ritmo, può entrare in palestra

e fare della ginnastica: e se per avventura si preferisce la pedana, si troveranno spade e fioretti assieme a un maestro che impartisce le relative nozioni. E sette o otto giovanotti hanno anche i guantoni della boxe a loro disposizione, e un angolo della società è riservato pure ai motociclisti.

Là dove è stata costituita la pista ciclistica e podistica — alle due estremità dell'ellisse — sono stati costruiti anche i campi di tennis e di fianco al bel Villino, che domina lo spiazzo, vi sono pure i bocciodromi, mentre gli appassionati del tamburello e del pallone si producono nell'apposito sferisterio.

I calciatori possono usare il prato della pista ciclistica e gli escursionisti... i monti vicini. In tutte queste specialità i campioni della Pro Dronero si sono cimentati, e nel campo sciistico è dal 1927 che sono organizzatori di gare, e dal 1928, gli sciatori prendono parte a dispute un po' ovunque.

E non manca la biblioteca circolante e non mancano, soprattutto per la stagione invernale, i ritrovi familiari.

Mentre nella casa di proprietà del Comune (ove si trovano la Palestra, gli uffici, la scuola di musica, la biblioteca, le sale di educazione fisica) gli atleti si danno convegno per le manifestazioni della vita sociale, in due ritrovi affittati e gestiti dalla Pro Dronero e arredati con gusto signorile (vi si trova naturalmente anche il bigliardino) le famiglie droneresi trascorrono le serate e le domeniche, per le solite quattro chiacchiere, per i tradizionali quat-

tro salti, per ascoltare la radio e disputare la partita a scopone.

Drago ha provveduto a tutto: a non perdere contatto dai suoi soci (d'estate questi vanno al Villino o meglio al campo sportivo) e a fare quattrini per le sue sezioni sportive.

\*\*\*

A questo punto mi è giocoforza toccare un tasto, quello più importante e più delicato: il bilancio finanziario. Donde si ricavano tanti quattrini, per così svariate iniziative?

Bisogna sapere che la società oltre ad avere immobilizzato 100.000 lire negli ottoni, ha speso 30.000 lire nell'attrezzare la palestra (inaugurata nel 1927), 15.000 lire nell'acquistare 95 biciclette da usarsi nei convegni e da dare per le occasioni a coloro che non ne posseggono una, 15.000 lire negli sci (100 paia) oltre a quanto ha speso per le scarpe, atte ai più svariati usi, per le maglie, calzoncini, fregi sociali, libri, ecc.

Per provvedere al fabbisogno il ragioniere Drago ha fatto la seguente costruzione finanziaria: premesso che l'affitto del locale: palestra, uffici, scuole nonché la luce sono dati gratuitamente dal Comune; che le sezioni speciali (tennis, sci, boccie, ritrovi familiari) pagano supplementi speciali. La Pro Dronero può fare assegnamento ogni anno sulle seguenti cifre:

L. 36.000 quote soci; L. 8.000 sussidio Municipio; L. 10.000 quote speciali; L. 5.000 provento balli e gestioni buffet del Villino; L. 10.000 utili buffet della sede principale e dei 2 ritrovi familiari; L. 6.000 provento annuale banco beneficenza. Totale Lire 75.000.

La gestione del Campo sportivo (pagamento affitto, manutenzione, ecc.) è assicurata dagli introiti degli ingressi per le varie partite e manifestazioni.

Se a tutto questo si aggiungono poi tratto tratto le sottoscrizioni e i sacrifici personali del Rag. Drago, la sua attività che non conosce limiti giorno e notte, il suo fare persuasivo, l'ascendente che esercita non solo sugli atleti e sui soci, altresì sulla popolazione, si comprenderà perchè la Pro Dronero abbia raggiunto le vette più alte della organizzazione sportiva e abbia mietuto così notevoli successi.

Che cosa si può dire di un uomo simile, di un lavoratore d'una tal tempra?

Che non è ancora Cavaliere.

CARLO TRABUCCO



Complimentati dall'Ambasciatore d'Italia a Parigi conte Manzoni, i nostri sprinters vittoriosi nell'incontro Italia-Francia: Martinetti, Bergamini e Piani.

## "SPRINTERS"

Il ciclismo su pista, ormai quasi scomparso in Italia, è tuttora in gran voga all'estero, dove le riunioni nei velodromi coperti e riscaldati richiamano le folle dei grandi avvenimenti. Buon per noi che siamo egregiamente rappresentati in questo sport da un nucleo valentissimo di campioni, che sono in parte gli stessi che animano le corse su strada: Guerra, Binda, ecc. Altri vi sono che, oramai specializzati nelle gare su pista, affermano nelle prove di resistenza come Giorgetti, Belloni, Linari, Dinale, o in quelle di velocità come Martinetti, Piani, Bergamini, le loro doti eccezionali. Siamo lontani dai tempi che la vittoria d'un nostro campione in un match internazionale su pista sollevava grandi entusiasmi: adesso i favori della folla vanno in altra direzione. E' per questo, forse, che il successo riportato dai nostri sprinters nel recente incontro Francia-Italia svoltosi al velodromo d'inverno di Parigi è passato pressoché sotto silenzio. Eppure esso ha rappresentato una data, che non dovrebbe essere dimenticata; eppure esso ha posto in luce il valore e la classe di quei nostri velocisti in patria pressoché sconosciuti. Michard, il famoso Michard più volte campione del mondo di velocità, risultò infatti battuto due volte, la prima da Martinetti la seconda da Bergamini. Specialmente la vittoria di Martinetti fu riportata in modo brillantissimo, e quella inflitta al Francese fu davvero una lezione di tattica e di stile.

L'Italiano se vorrà allenarsi a puntino e condurre vita più consona agli obblighi d'un campione — ora che Moeskops si è ritirato

dallo sport, è senza dubbio l'uomo più qualificato per dare l'assalto al titolo mondiale detenuto da Michard. La recente prova parigina non è solo un indizio o una speranza: può ritenersi una certezza se Martinetti saprà tesaurizzare le sue molte doti e prendere esempio dal suo avversario, così serio ed esemplare.

Vorrà Martinetti « volere » seriamente? O non presterà orecchio anche quest'anno alla lusinga dei dollari che lo richiama d'oltremare? Anche Piani, che oramai è un anziano, ai suoi tempi migliori dava, dal punto di vista atletico, tanti affidamenti. Chi non lo ricorda, strapotente nella velocità, promettere grandi trionfi? Più d'una stagione egli dava netta l'impressione di poter diventare campione del mondo; ma il dollaro tentatore l'induceva ad abbandonare ogni primavera l'Europa per mietersi guadagni — e non allora — sulle piste americane.

Il rammarico si estende pure alla quasi assoluta mancanza di rincalzi a questa schiera di esponenti da anni sulla breccia. C'è da mettersi le mani nei capelli nell'assistere ai vani tentativi fatti in questi ultimi anni per propagandare fra i giovani il gusto della velocità su pista.

Adesso, l'Unione Velocipedistica ha studiato un piano per esplicare questa propaganda, ed esso verrà applicato prestissimo.

Auguriamoci di cuore che i risultati corrispondano ai voti, che sono molti e concordi, di vedere questa forma sportiva praticata da sempre più vaste masse di giovani.



La squadra di nuotatori giapponesi che nel 1928 abbassò da 9'53"4/5 a 9'44"1/5 il record olimpico della staffetta degli 800 metri detenuto dagli Americani. *Da sinistra a destra: Takebayashi, Sato, Yoneyama e Takaiishi.*

## LO SPORT NEL GIAPPONE

**A**ll'estremo limite occidentale dell'Oceano Pacifico, sull'orlo dei grandi abissi oceanici, proprio di fronte alla massa enorme e compatta dell'Asia ed in vivo contrasto con essa, una serie di arcipelaghi, sopra una lunghezza di 5000 chilometri circa, sgranano le loro corone bizzarre e tormentate d'isole e d'isolotti; costituiscono nel loro insieme il Giappone, il «Paese del Sole levante», la «Terra della Virtù e della Cortesia», il leggendario «Cipango» di Marco Polo.

Sessanta milioni di individui di razza mongolica popolano quelle isole che costituiscono oggi la più potente e civile nazione dell'estremo Oriente.

Bastò la rivoluzione del 1868 a far crollare il decre-

*In queste pagine, con dovizia di dati provenienti da un'accurata indagine, il nostro collaboratore prof. A. L. Cerchiaro presenta la formidabile attrezzatura dello sport nel Giappone. E' uno studio che non può non impressionare quanti conoscono le immense possibilità di tenacia e di organizzazione del lontanissimo polo. A Los Angeles, certamente, dovremo assistere a un altro progresso dei Giapponesi nella scala dei valori sportivi internazionali.*

pitto organismo macchinoso del medievale impero nipponico. La nazione uscì dal profondo rivolgimento interno completamente rinnovata e vivificata. Cadde le barriere del geloso isolamento orientale, i traffici portarono nelle lontane isole le bandiere dei grandi popoli e la luce delle nuove civiltà.

Con un crescendo che ha del prodigioso il popolo rinnovato bruciò le tappe del suo cammino ideale. Nel giro di quasi cinquant'anni il sonnolento «Impero del sole levante» divenne l'attuale «Gran Bretagna del Pacifico».

Abolite le caste e i privilegi, assimilato quanto di buono e di utile poteva dargli la civiltà moderna, forte della sua religione di patria, il Giappone lavorò febbrilmente per la sua



La rappresentativa giapponese di rugby, reduce dalla vittoriosa tournée al Canada, riceve le congratulazioni del principe Chichibu.

opera di rinascita. Già nel 1894 lo sterminato Impero cinese, geloso del suo piccolo e terribile vicino, gli muove contro e viene clamorosamente battuto. Perde in una ingloriosa campagna l'isola di Formosa. Più grave e più sintomatica doveva essere l'epica lotta della guerra russo-giapponese in cui il traballante colosso moscovita veniva umiliato e ridicolizzato da un pugno di uomini gialli, soldati meravigliosi, formidabilmente agguerriti. La pace di Portsmouth del 1905 segnava nella breve vita del nuovo Stato il trionfo della bianca bandiera segnata dal sole nascente. Passano sotto il suo dominio l'intera Corea, parte della Manciuria e metà delle isole Sakalin. L'ultimo episodio dell'epopea nipponica è quello della guerra mondiale, in cui il Giappone scendeva in campo a fianco dell'Intesa, strappava Kiao-Ciao alla Germania e otteneva in compenso una parte delle isole oceaniche del vinto impero teutonico. Oggi il Giappone che vanta la terza marina mercantile del mondo basa il proprio benessere su un ben congegnato meccanismo in dustria e commerciale, trae vita da un fiorente impero coloniale, comprende una vasta rete ferroviaria, telegrafica e telefonica. Possiede una industria chimica attrezzatissima, una potente marina da guerra, segue di pari passo lo sviluppo tecnico e scientifico delle grandi potenze mondiali. Conta due grandi e moderne metropoli, Tokio con 2.400.000 abitanti ed Osaka con 2.114.000.

Di piccola statura fisica, il Giapponese, dietro la maschera impassibile del suo volto ed il sorriso stereotipato di cortesia, nasconde formidabili qualità dinamiche e volitive. Sobrio e resistente alla fatica, è dotato naturalmente di una struttura muscolare poco appariscente ma di grandi possibilità e di rapidi riflessi. Studioso ed attento, nasconde qualità insospettite di lavoratore e di uomo di sport. Dietro il velo di una naturale modestia e di una pacata disciplina cela generose qualità di uomo e di patriota, costituisce un esempio magnifico di soldato e di lottatore.

Vanta il Giappone sport tradizionali e secolari: la scherma, la lotta, il tiro all'arco. Sport che vivono ancora di florida esistenza con il fantastico contorno di regole e di norme tipicamente orientali. Manifestazioni di forza, di genialità e di virilità che riassumono in sé i fattori fondamentali di una razza e la sua salda struttura.

Basterebbe ricordare il *giugitsu* (letteralmente: agilità-metodo), lotta libera giapponese, creata nel 200 av. C. e a lungo riservata alla casta guerriera dei Samurai, che costituisce un metodo di difesa e di offesa personale senz'armi, basato sulla vulnerabilità di certe parti dell'organismo umano. Richiede grande agilità, resistenza al dolore e sangue freddo; permette la vittoria dell'agilità e della prestanza sulla forza bruta. Viene praticato dalla grande maggioranza dei giovani ed è ormai diffuso anche in Occidente.



Riassume in sé sistematicamente, il *giugitsu*, il carattere, la tenacia e la genialità della razza giapponese.

Accanto al *giugitsu* trova grande favore, e costituisce una forma di attività atletica tra le più antiche del mondo il *Sumò*, lotta di forza, basata sul peso e sulla potenzialità muscolare dei contendenti.

I praticanti il *Sumò* costituiscono una specie di federazione indipendente professionistica con regolamenti e gerarchie severissime e ben definite.

I tornei nazionali di *Sumò* hanno luogo due volte all'anno nel grande teatro di Tokio e recentemente anche ad Osaka, e richiamano una folla enorme che raggiunge talvolta le 10.000 persone e comprende anche i nobili e gli alti dignitari dello Stato. Gli spettacoli incominciano alle cinque di mattina e finiscono al calar del sole, iniziandosi con gare tra elementi secondari e terminando con lo spettacolo pomeridiano dei grandi campioni.



I migliori maratoneti nipponici schierati alla partenza in procinto di prendere il « via » per la classica corsa Osaka-Tokio.

I lottatori di *Sumò* che devono essere pesantissimi e che sono talora incredibilmente obesi e tozzi, combattono in un cerchio di terra battuta, coperta di finissima sabbia. Esiste per il *Sumò*, come per il *giugitsu*, una raffinatissima tecnica ricca di una infinita varietà di colpi. Trionfa dell'avversario chi riesce a farlo uscire dal cerchio e a fargli toccare il terreno con una parte qualsiasi del corpo. L'unico appoggio valido è quello della pianta dei piedi.

I lottatori, attualmente in numero di 500 circa, portano tutti un pseudonimo fiorito che costituisce il loro nome di battaglia.

La scherma giapponese differisce dalla nostra per il mezzo più che per il concetto. Gli schermatori, riparati da una robustissima maschera e da un solido kimonò, sono armati di due corti bastoni di bambù rivestiti di cuoio e muniti all'estremità di un cappelletto di pelle imbottita.

Il bersaglio è costituito dalla testa, dalla gola e dall'intero tronco. I bastoni sostituiscono idealmente quelle spaventose daghe a doppia impugnatura di cui i giapponesi sanno servirsi con incredibile abilità.

Il *giugitsu* o la scherma sono obbligatori per tutti gli alunni delle scuole medie e superiori.

Il tiro all'arco sopravvive tuttora e conta tra i suoi appassionati i migliori elementi della classe nobile. Viene considerato come sport di grande eleganza e come esercizio ideale all'aria aperta per lo sviluppo del torace e dei muscoli estensori delle braccia.

\*\*\*

Il frequente contatto con gli Inglesi, sportivi per antonomasia, e le sempre crescenti relazioni commerciali con gli Stati Uniti d'America svilupparono tra i Giapponesi la passione verso le moderne manifestazioni sportive.

Le facili vittorie dei campioni stranieri conseguite su alcuni dilettanti locali, toccarono vivamente la molla della

emulazione e dell'orgoglio nipponico. Lo sport si impose di colpo vent'anni or sono come necessità nazionale, come significazione di forza, come mezzo di predominio ideale. Abbattute le fragili barriere del misonoismo e del conservatorismo, i Giapponesi si improvvisarono uomini di sport con un entusiasmo illimitato. La classe studentesca trovò tra le sue fila i primi pionieri e i fervidi appassionati.

Ma al facile entusiasmo doveva subentrare la più amara delle delusioni. Le speranze di clamorose affermazioni crollarono.

Fu nella quinta edizione delle Olimpiadi, svoltesi a Stoccolma nel 1912, che il Giappone esordì in campo internazionale. Partecipazione timida e ridottissima: 5 membri di cui due soli atleti gareggianti, Mishima, velocista della Università Imperiale di Tokio e Kanaguri, campione di maratona del Giappone.

Eliminato in batteria nei 100 metri, il Mishima con una gara superba conquistava il secondo posto nei 400 metri piani. Kanaguri non riusciva a classificarsi nella Maratona. Poteva già costituire un reale trionfo la prova vittoriosa dello studente di Tokio, ma fu invece per i Giapponesi una amarissima delusione. E tornati nel loro lontano paese iniziarono una mirabile opera di propaganda e di diffusione che non doveva tardare a dare ottimi frutti. Tale opera di organizzazione che risente dei metodi e delle teorie nord-americane allargò a poco a poco la sua sfera d'azione e si fece di anno in anno più salda.

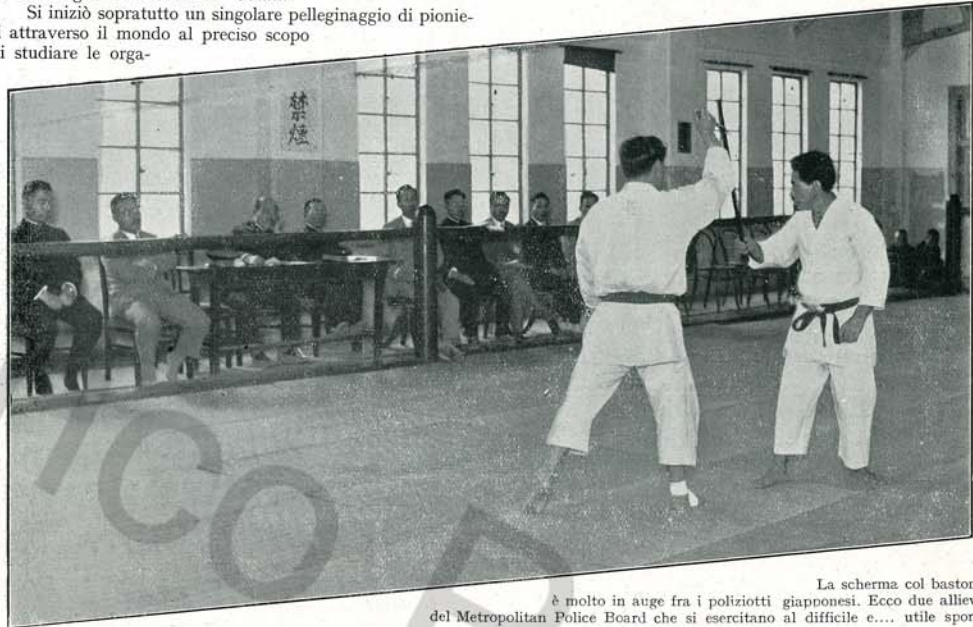
Fin dal loro esordio in campo internazionale i Giapponesi si resero perfettamente conto che necessitava loro un lungo ed accurato tirocinio tecnico. Compresero che per trionfare occorreva, oltre che alle doti di cuore e di coraggio, lo stile. Compresero inoltre che un limite era imposto alle loro risorse fisiche e volsero ogni cura a quelle prove in cui meglio si ritenevano dotati.

Si iniziò soprattutto un singolare pelleginaggio di pionieri attraverso il mondo al preciso scopo di studiare le orga-

ed il metro iniziarono la loro rigorosa opera di controllo. I grandi campioni stranieri vennero invitati in Giappone per incontrare i migliori elementi locali. Ed ecco che nel 1924, a Parigi, il Giappone, per mezzo di una pubblica sottoscrizione, invia una squadra forte di 31 uomini: 8 atleti per le corse, 6 nuotatori, 4 giocatori di tennis, 1 lottatore, alcuni abili allenatori ed un medico sportivo.

Le prove degli atleti di colore furono seguite con appassionato entusiasmo dall'intero Giappone. Oda conquistava il sesto posto nel salto triplo. Nel nuoto Takaishi si classificava quinto nei 100 e 1500 metri stile libero; Saitò era sesto nei 100 metri sul dorso; nella gara staffetta degli 800 metri il Giappone si classificava quarto. Il lottatore peso piuma Naitò si piazzava terzo nella lotta libera americana.

La selezione per l'Olimpiade di Amsterdam fu severissima. La squadra composta di 57 persone dimostrò una se-



La scherma col bastone è molto in auge fra i poliziotti giapponesi. Ecco due allievi del Metropolitan Police Board che si esercitano al difficile e... utile sport.

nizzazioni straniere e di cogliere il segreto dello stile dei grandi campioni. Questo complesso lavoro diede già i suoi primi frutti alle Olimpiadi di Anversa.

Il Giappone scese in campo con 13 uomini: 5 maratoneti, 2 nuotatori, 2 tennisti, 2 decathloneti, 1 velocista e 1 corridore di mezzo fondo.

I risultati furono mediocri ma gli atleti giapponesi rivelarono agli occhi degli esperti una accurata preparazione ed una notevole conoscenza stilistica. Sfavoriti da ragioni climatiche e dalla scarsa abitudine alle gare, i Giapponesi salvarono l'onore con la valida prova sostenuta dai due giocatori di tennis: Kumagai e Kashiò.

L'amarezza dello scacco subito non servì che di maggiore sprone. Lo sport che era quasi esclusiva prerogativa della classe studentesca divenne in breve sport nazionale; le gare si moltiplicarono: sorsero stadi e piscine. Il cronometro

rietà, un affiatamento ed una disciplina invero singolari. Il trionfo non poteva mancare e non mancò. Oda conquistava l'alloro mondiale nel salto triplo con m. 15,21. Nei 110 metri ad ostacoli Miki, che vinceva la batteria in 15" e 2/5 battendo Lord Burghley, veniva eliminato in semifinale dopo una gara superba per stile e generosità. Nella Maratona, Yamada giungeva quarto a pochi minuti dal vincitore El Ouafi, mentre il compagno Tsuda si classificava sesto. Nel nuoto, Tsuruta conquistava il titolo olimpionico dei 200 m. a rana col tempo record di 2'48"4/5; Takaishi era terzo in finale dei 100 metri stile libero; Jriye quarto nella finale 100 metri sul dorso, il Giappone, secondo nella classifica staffetta 4 x 200, conquistava poi il secondo posto nella classifica generale immediatamente dopo gli Stati Uniti. Nell'atletica leggera ove si classificò settimo, dopo la Francia, il Giappone rivelò le meravigliose doti dell'atletessa Hitomi,

seconda nella gara degli 800 metri piani e velocista di classe internazionale.

Dopo il trionfo olimpionico lo sviluppo dell'atletica leggera e del nuoto furono eccezionali. Vennero invitate in Giappone forti rappresentative straniere ed i risultati conseguiti dai nipponici furono dei più lusinghieri.

Nella quarta edizione delle Olimpiadi orientali svoltesi nel 1930 a Tokio, i Giapponesi vincevano con netto scarto sui diretti rivali: Cina, Filippine, India.

La prima edizione svoltesi a Manila era stata appannaggio della rappresentativa delle Filippine, che vinceva anche la seconda svoltesi a Sciangai. Nella terza vinceva il Giappone e nella quarta il vantaggio dei nipponici fu addirittura schiacciante.

La prova più evidente della loro maturità sportiva in campo atletico fu però quella fornita dalla squadra giapponese nelle recenti Olimpiadi Universitarie svoltesi a Darmstadt. Ogni atleta fu vagliato e valutato attraverso una severissima serie di prove. Il viaggio durò sei mesi e la squadra di atletismo composta di un forte lotto di universitari della città di Tokio, sotto la direzione di quell'autentico competente che è il *trainer* Yamaguchi si rivelò formidabilmente preparata. Fermatisi a New York gli universitari giapponesi ebbero campo di misurarsi con i migliori elementi nord-americani. Passati in Inghilterra sbalordirono quelle folle nei vari incontri sostenuti contro le più forti squadre inglesi. Giunti a Darmstadt con forte anticipo ebbero modo di acclimatarsi e di compiere un'ultima fase di allenamento preparatorio.

I risultati di una tale preparazione si concretarono nei seguenti dati: Oda vinceva il salto in lungo con m. 7,30, Nishida trionfava nel salto con l'asta con m. 4. Fugijita trionfava nei 110 metri ostacoli nel tempo di 15''3/5; Jo-shioka si piazzava sesto nei 100 metri piani col tempo di 11'' e quarto nei 200 metri piani in 22''; Sumiوشي si classificava sesto nel giavellotto con metri 63,12.

\*\*\*

Non si creda, pertanto, che l'attività sportiva giapponese sia limitata agli sport tradizionali, all'atletica leggera ed al nuoto. Tutti indistintamente gli sport moderni trovano in Giappone terreno di fervidi entusiasmi.

Il tennis è diffuso soprattutto fra le classi signorili e l'esercito. Conta atleti di fama internazionale; basterà qui ricordare quel magnifico e completo combattente che risponde al nome di Harada che il nostro De Morpurgo ha avuto di fronte come strenuo avversario nell'ultima edizione della Coppa Davis.

Il canottaggio praticato soprattutto dagli studenti vede svolgersi annualmente un campionato nazionale fra le dieci squadre delle Università di Tokio ed ha per ottimo campo naturale di gara il fiume Sumida che divide in due la capitale dell'Impero.

L'hockey ed il golf sono prerogative della classe agiata e vengono alimentati dalla partecipazione di elementi stranieri. L'ippica che fu per qualche tempo proibita ha ripreso dal 1929 una confortante attività e conta oggi due grandi e moderni ippodromi a Tokio e ad Osaka.

Di recentissimo sviluppo è il pugilato che vanta in Wakavaiahi un promettente elemento. Il pugilato è pertanto esclusivamente di carattere dilettantistico e vanta ormai al suo attivo un ben riuscito campionato nazionale universitario.

Gli sport di squadra: calcio e palla ovale sono in costante progresso tecnico e propagandistico.

Di eccezionale importanza è invece il Base-ball che vie-

ne considerato come sport nazionale e che conta centinaia di migliaia di appassionati. L'entusiasmo che i Giapponesi hanno per questo sport può essere dedotto dal fatto che il campo sportivo per il Base-ball di Tokio può contenere sino a 80.000 persone e quello di Osaka sino a 85.000. Trecento scuole medie partecipano al Campionato studentesco che comprende selezioni provinciali e regionali estese alle regioni della Manciuria, Corea e Formosa. Le finali hanno luogo in agosto, sul campo di Osaka.

Di maggiore importanza ed interesse è il campionato universitario che conta nelle sei università di Tokio le più forti squadre dell'Impero. Nella quindicesima edizione di campionato svoltesi nell'agosto del 1930 ad Osaka, gli uomini della Università di Keio Doigaku trionfavano nella finale contro il fortissimo squadrone della Waseda Daigaku ritenuta sino a qualche tempo fa imbattibile. Il valore delle squadre di base-ball giapponese non è soltanto nazionale e ne sanno qualche cosa gli atleti degli Stati Uniti che furono più volte clamorosamente battuti.

L'automobilismo, mentre è notevolmente diffuso come mezzo di trasporto, muove i primi passi nel campo puramente sportivo, ma anche qui pare che i Giapponesi vogliano fare sul serio. Tokio vanta già un ottimo autodromo. Dominano naturalmente il mercato le macchine americane, mentre sono in via di rapida penetrazione le nostre Fiat.

\*\*\*

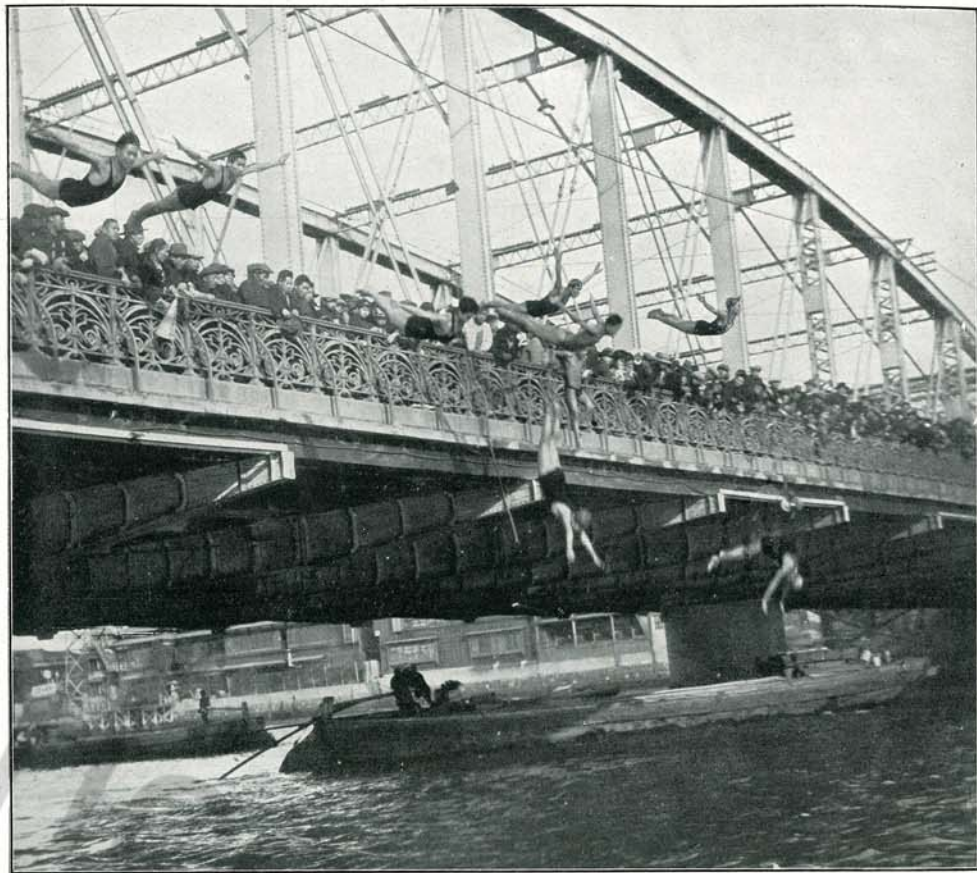
Il suolo dell'arcipelago giapponese è fra i più tormentati e sconvolti della crosta terrestre ed è occupato quasi interamente dalle montagne, mentre le pianure non costituiscono che un'ottava parte della superficie totale. Le montagne giapponesi pertanto non hanno quell'aspetto di grandiosità così tipico delle nostre Alpi; raramente oltrepassano i 3000 metri e si susseguono con andamento regolare e con cime arrotondate coperte per sei o sette mesi dell'anno da larghe fasce nevose.

Caratteristica dell'orografia giapponese sono i vulcani che assommano a 165, di cui più di 50 in attività parziale o totale.

Una forma primitiva di alpinismo giapponese è costituita da quella annuale peregrinazione di 15 o 20.000 persone che salgono ogni anno al santuario eretto sulla più alta balza del Fuji Jama, il « Monte Sacro », il più alto vulcano del Giappone (3778 m.) e certamente il più pittoresco del mondo.

Ma di alpinismo vero e proprio si può oggi parlare poiché il Giappone conta un potente Club Alpino con migliaia di affiliati ed annovera tra le fila dei suoi appassionati lo stesso principe Chichibu, fratello dell'attuale imperatore, Hirohito. L'attività alpinistica si svolge soprattutto nella parte settentrionale dell'isola di Hoccaido, di imponente bellezza, battezzata come lo « Zermatt delle Alpi Giapponesi ». E' curioso qui ricordare come il pioniere dell'alpinismo nipponico sia stato il Rev. Padre Walter Weston, missionario inglese noto sotto il nome di « Padre delle Alpi Giapponesi ».

Del principe Chichibu, abilissimo ed appassionato rocciatore ricorderemo l'ascensione della cima del Koyari ed il largo contributo per la diffusione dello sport alpinistico. Tra le imprese più gloriose dell'alpinismo giapponese ricorderemo quelle di Aritsune Maki che per primo nel mondo raggiunse la sommità di Eiger, nelle Alpi e quella di Alberta nel Canada. Si sta frattanto organizzando una spedizione per raggiungere la cima del Kluchevskaja, il più alto vulcano attivo della Camciatca, tuttora inesplorato. La spedizione avrà carattere essenzialmente scientifico e servirà indubbiamente



Esercitazioni di tuffatori giapponesi: tuffo collettivo nel Sumida dal ponte Ryogoku di Tokio pel cimento invernale.

mente alla diffusione dell'alpinismo tra le masse. Due federazioni studentesche regolano lo sviluppo dell'alpinismo ed organizzano annuali campeggi ad imitazione delle più grandi nazioni.

La passione per la montagna ha trovato i suoi naturali sbocchi nelle forme popolari del turismo alpino, nel *camping* moderno, nell'organizzazione di grandi comitive di turisti e nel conseguente sviluppo degli sport invernali: pattinaggio e sci.

Nell'ultima edizione delle Olimpiadi della neve destarono non poca meraviglia ed ammirazione i componenti della squadra giapponese di sci, che si classificarono onorevolmente, e dimostrarono soprattutto una insospettata conoscenza dello stile. La cosa non deve sorprendere oltre misura poiché in questo campo il Giappone sta lavorando con una sapiente opera di diffusione fra le masse facilitata dai magnifici campi naturali di neve e dalla passione di un gruppo di valorosi sciatori che devono gran parte dei loro progressi alla lunga permanenza in Giappone di tre assi dello sci norve-

gese: Helset, vice presidente del Club Scistico di Norvegia, Kolterud e Snersrud che furono invitati dal Barone Kishi-Kolera Okura.

\*\*\*

Formidabilmente attrezzati nella marina commerciale e da guerra i Giapponesi lo sono sensibilmente meno per quanto riguarda l'aviazione. Ma il progresso anche in questo campo ha un carattere travolgente. Dal 1910, anno in cui data il primo, isolato tentativo aereo dei luogotenenti Tokugawa ed Hino ad oggi, l'aviazione giapponese ha compiuto passi da gigante. Sin dal 1922 veniva istituita una prima linea commerciale e dal 1930 la rete aerea comprende regolari servizi di comunicazione che allacciano Tokio ad Osaka ed a Fukuoka e che si diramano per Dairen e per Sciangai.

I drovolanti Junkers e trimotori Fokker di ultimo modello hanno sostituito i vecchi Dornier e Salmson. Si è già pertanto iniziata la costruzione di modelli interamente studiati in Giappone e muniti di motori stranieri. I principali



Il giapponese Tsuruta, vincitore nei 200 metri a rana alle Olimpiadi di Amsterdam.

aerodromi giapponesi sono: l'aeroporto commerciale di Osaka inaugurato nel 1929 (primo porto aereo dell'estremo oriente); gli aerodromi militari di Tokio, Fukuoka e Dairen. La « Compagnia Aeronautica Giapponese » è la più importante e gestisce la linea Tokio-Dairen; venne costituita il primo aprile 1929, con un capitale di 10 milioni di yen e con un sussidio governativo di 20 milioni di yen rimborsabili entro 10 anni.

Le modiche tariffe e la sicurezza di volo contribuiscono non poco ad un rapido e lusinghiero sviluppo. Si sta già studiando il progetto per un allacciamento Giappone-Stati Uniti, attraverso il Pacifico.

Un osservatorio meteorologico ed una stazione Radio completano il quadro dei servizi.

Il problema aviatorio quindi si avvia verso la sua prossima soluzione.

Il fiorente istituto governativo per i piloti universitari tenterà nel 1931 un raid Tokio-Europa, con tappe a Berlino, Londra, Parigi, Bruxelles e con meta finale a Roma.

\*\*\*

Degna di alto interesse è poi l'attuale organizzazione sportiva giapponese.

Il reclutamento degli atleti abbraccia tutte le classi sociali, ma trova i suoi migliori adepti nelle file degli stu-

denti universitari, raggruppati in numerose e ben congregate federazioni per ogni ramo dello sport.

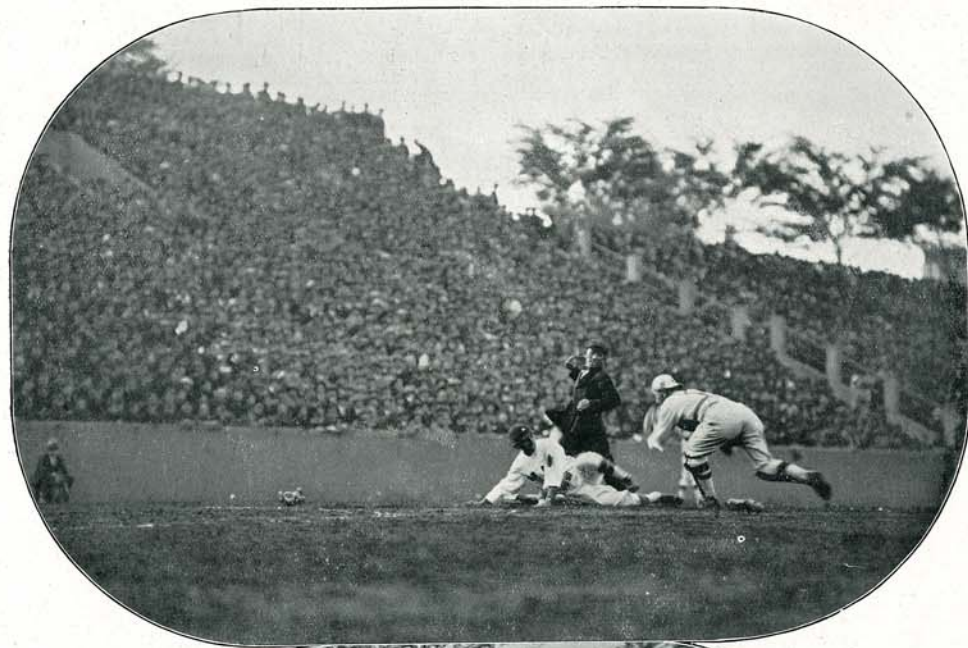
L'addestramento fisico comprende tre ore settimanali obbligatorie nelle scuole medie e secondarie ed i giovani non possono partecipare a gare atletiche se non abbiano compiuto il 17.º anno di età.

La preparazione atletica comprende un razionale periodo di coltura preatletica, mentre la selezione dei migliori è rigorosissima ed i quadri vengono costantemente rinnovati con i nuovi elementi.

Nei principali centri sorgono campi di gioco, piste e piscine.

Ogni singola università poi possiede un completo e modernissimo stadio. Quelli di Tokio e di Osaka sono i più grandi e meglio attrezzati del Giappone e non hanno nulla da invidiare ai più famosi stadi del mondo. Particolari cure sono poi dedicate alla educazione sportiva femminile che comprende in prima linea l'atletica leggera e quindi il nuoto, il tennis, l'alpinismo, la ginnastica ritmica, il golf e persino il base-ball.

Lo sviluppo sportivo viene seguito con vivo interesse e direttamente alimentato dagli uomini di governo. Un piccolo esercito di tecnici provvede alla specializzazione degli atleti più promettenti. I grandi risultati internazionali sportivi vengono vagliati ed illustrati mentre l'intera stampa



Il base-ball è lo sport più popolare ed appassionante per le folle giapponesi. Particolare interesse destano gli annuali incontri fra le squadre delle Università di Keio e di Waseda, le migliori della Nazione.



La fotografia in alto mostra una fase dell'ultima partita giocata dalle rappresentative delle due Università. In quella a lato è visibile una « ultra moderna » tifosa per Waseda, esultante per un punto segnato dai suoi beniamini.

giapponese porta il suo validissimo contributo alla causa sportiva.

Il grande quotidiano *Asahi* (Sole di mattina), con le due edizioni di Tokio e di Osaka, dedica larghissimo spazio alle cronache sportive e provvede ad organizzare gare e competizioni. Il settimanale illustrato *Asahi Sport* è un magnifico esempio di organizzazione giornalistico-sportiva e di reportage fotografico. Segue immediatamente per importanza il *Nici-Nici* (Giorno per giorno), quotidiano di Osaka e di Tokio che conta tra i suoi collaboratori autentici competenti sportivi. Non mancano pertanto riviste specializzate, in dignitosa veste tipografica: *Base-ball*, mensile illustrato ed il diretto concorrente *Ya Kiu Kai* (Campo-palla-mondo);

*Golf*, rivista dell'aristocrazia; *Sumò*, mensile del movimento dell'atletica pesante. *Kiu-do* (arte dell'arco), rivista di divulgazione del tiro all'arco. Numeri straordinari ed esaurienti annuali completano il campo della stampa sportiva giapponese.

\*\*\*

Ultimi arrivati nell'arringo sportivo, i Giapponesi si sono ormai imposti all'attenzione mondiale; costituiscono oggi un tangibile « pericolo giallo », raccolgono i frutti del loro magnifico sacrificio e della loro inesaurita passione. Preparano in silenziosa operosità le glorie più fulgide del domani.

E le folle degli appassionati, dei « tifosi », vivono delle gesta dei loro campioni e dei loro idoli; la sanità e la genialità della razza dei piccoli uomini nipponici si identificano e si esaltano nei nomi cari al cuore di ogni giapponese: Harada, asso internazionale del tennis, Nakaiama, il grande maestro della scherma giapponese, il Nedo Nadi dell'Oriente; Tsuruta, vincitore olimpionico dei 200 metri a rana; Miatakè, il colosso del Base-ball, capitano della squadra di Keio; Miaghijama, l'imbattuto campione del Sumò; Hitomi, l'Atalanta dagli occhi di mandorla e dai garretti d'acciaio. Su tutti si erge la figura luminosa dell'alfiere dello sport nipponico: il dott. Oda, trionfatore del salto triplo alle Olim-

piadi di Amsterdam. Di questo meraviglioso atleta alto metri 1,65, pesante 68 Kg., basterà ricordare che egli coprì i 100 metri in 11'', i 200 metri in 22''1/5, salta in lungo metri 7,63, in alto metri 1,90, e raggiunge nel salto triplo metri 15,21.

\*\*\*

Alle prossime Olimpiadi il Giappone scenderà in gara con una ottantina di atleti. I piccoli uomini dalla maglia bianca, segnata dal rosso sole nascente attendono la prova suprema con serena fiducia e saldissimo cuore.

ALDO L. CERCHIARI



Fra gli sport praticati dalle donne giapponesi è da citare il base-ball. Ecco una fase di una recente partita fra due squadre femminili, giocata in un sobborgo di Tokio.



La facile vittoria di « Hazleton » nel recente Gran Premio d'Inverno, (m. 2000 - L. 100.000) a San Siro, davanti a Lucullus, Pluky e Jessamine (foto Argo).

## L'ascesa del trotto in Italia

Sei anni or sono, se non erro, fu la parola del Duce quella che determinò anche nella vitalità corrente del trotto la miracolosa risurrezione. Non ricordo quale provvida occasione abbia condotto Benito Mussolini all'ippodromo del galoppo di San Siro in una giornata primaverile, piena di sole e di luce, mentre la folla era adunata per uno dei Gran premi classici dell'ippica italiana. Rammento benissimo d'aver veduto il Capo del Governo prender parte viva allo svolgimento della corsa, con lo sguardo scrutatore, fisso intensamente sulla pista verdeggiante ove i purosangue in lotta battagliavano nel loro estico furore colmo di generosità. La corsa finiva tra il vocio della folla acclamante il favorito che da buon puledro aveva compiuto il suo dovere rispondendo alla fiducia degli spettatori che una volta tanto erano soddisfatti d'aver dato retta ad uno dei nostri pronostici. La giubba bianca crociata in rosso, Tesio e Regoli, avevano dunque vinto quel Gran premio sotto gli occhi del Duce.

Egli, scendendo subito dopo l'arrivo, dalla tribuna d'onore, si soffermò taciturno, quasi riflettendo un istante, come preso forse da rimembranze della sua Romagna lontana, e rivolgendosi poi di colpo al Conte Emilio Turati, Presidente della S.I.R.E., gli mostrò rapido il pensiero di gradimento per lo spettacolo suggestivo, eternamente bello, dato dal nostro sport anche all'animo Suo,

*Con la vivacità che sgorga dalla sua sempre giovanile passione per lo sport ippico, in queste pagine Manfredi Oliva s'intrattiene sui progressi compiuti in Italia dal trotto mercè il rinnovato entusiasmo del pubblico e la presenza di soggetti eccezionali — oggi astri delle piste, domani preziosi fattori della riproduzione e dell'allevamento nazionale.*

e aggiunse: «però, caro Conte, qui occorre far qualcosa anche per il trotto, tanto negletto». E se ne andò tra due ali di pubblico plaudente.

La parola del Duce era un comando, e fu ben compreso. Gli uomini del galoppo che reggevano la formidabile Società milanese che doveva divenire quello che è oggi, cioè la forza propulsiva dell'ippica nazionale in tutta l'Alta Italia, intesero l'ordine dettato da un'alta comprensione delle

necessità sportive del Paese e senza frapporte indugi di sorta stabilirono la creazione dell'ippodromo del mezzosangue che in pochi mesi di lavoro sorse là accanto, nella Città degli Sport, l'ippodromo del galoppo di San Siro. L'idea geniale del Capo divenne così realtà, quasi miracolosamente, tanto che nel 1925 poteva la S.I.R.E. inaugurare la sua nuova pista per i trottatori, ora divenuta una delle prime d'Europa.

Stava appunto allora finendo nella miseria di Turro il trotto di Milano, nel dopo guerra; abbattuto dal galoppo, era relegato in un prato dei quartieri eccentrici, oltre Loreto, in una via traversa, abbandonato dal buon gusto e rovinato dalle stigmate del tempo. Tribune in legno infracidito dalle piogge, cadenti da ogni lato, vere catapecchie che non ricordavano il passato lontano di splendide inveniciate non mai rifatte, erano il contorno della pista lasciata esposta ed indifesa alla crudeltà del clima. Riunioni

soggette alla libertà minima concessa dal galoppo, stimato un invadente avversario acerrimo, dovevano vivacchiare a stento solo durante le rigide invernate. E si sostenevano malissimo tra gli enormi sacrifici di pochi incrollabili appassionati i quali avevano motivi per temere che la morte del loro sport fosse ad attenderli ad ogni indomani. Schiave delle manifestazioni più attraenti del galoppo, inferiori persino alle adunate della provincia, ove nell'Emilia, in Toscana, nel Veneto, e nella Romagna, la passione popolare dava ossigeno al trotto prediletto; l'agonia dunque batteva alle porte crollanti di Turro. Dopo il 1924 non credo si sarebbe più potuto riprendere laggiù... La fine era diventata fatale, e sarebbe avvenuta in modo irrimediabile se non ci fosse stato il provvido interessamento del Duce.

\* \* \*

Dal 1925 ad oggi, poi, s'è percorso un cammino sì lungo e luminoso, conosciuto soltanto da chi seguì da vicino quei passi difficili che dovevano portarci alla lusinghiera perfezione che a San Siro e a Villa Glori ora forma uno dei più giusti motivi del nostro orgoglio d'italiani e di sportivi. Con tenacia d'intenti, con studiosa e scientifica praticità d'applicazione, la Società dirigente ha svecchiato quest'altro sport, sollevandolo dal provincialismo in cui s'era invischiato per fatalità d'eventi. Cosicché ormai nulla più abbiamo da invidiare all'estero che ci precedette nel trotto. Anzi in molte cose abbiamo superati gli stessi stranieri ai quali perfezionammo le loro innovazioni.

Il danno delle false partenze, fonti perenni d'innumerabili guai, fu allontanato dapprima e reso meno grave coi nastri elastici ben noti a chiunque segue le nostre corse, e un paio di mesi o sono tale inconveniente, che sembrava inevitabile nella storia delle manifestazioni ippiche, poté essere del tutto eliminato col sistema del meccanico altoparlante fonografico.

Per coloro i quali ancora non sono penetrati nei recinti di San Siro dirò come quel ritrovato — autentico uovo di Colombo — consista in comandi scanditi da questo megafono azionato da un disco del fonografo: quando lo starter ha allineati i cavalli ai loro posti, dalla cabina centrale è fatta agire la macchina elettrica la quale dà ordini di « pronti » uno, due, tre e via... in 18 secondi, e in modo tanto perentorio, inequivocabile ed irrevocabile, che, nolenti o volenti, tutti insieme prendono la partenza, ubbidienti, regolari e sicuri quasi non fossero più quel branco d'indisciplinati che facevano rivoltare una volta gli stomaci più sani e più resistenti costretti ad assistere a scorribande invano castigate e deplorate per anni ed anni ovunque si corresse al trotto. Presentemente con l'altoparlante lo starter non fa che da buon funzionario privo di quelle iniziative disgraziate ch'è carità non rievocare, e i guidatori son divenuti tutti dei bravi soldatini che si muovono contemporaneamente, come automi, all'ordine del « via »!

Il sistema fu copiato dalla Germania, è vero, ma credo che qui sia stato splendidamente perfezionato, tanto che già dei messi francesi, spediti appositamente, lo studiarono sul posto per studiare il nostro meccanismo e non quello tedesco.

Inoltre una ben disposta serie di lampade ad arco serve ad illuminare le serate estive del trotto, come illuminano i tardi pomeriggi invernali di San Siro, ove braceri, vetrare, asfalto, corridoi riscaldati e cento altre comodità rendono accessibile e persino piacevole l'ambiente allorché, il clima rigido consiglierebbe i parruconi, timidi e pru-

dentati, a starsene rintanati nelle case intiepidite dai termosifoni. Sicché quello sport che pochi anni or sono poteva dirsi limitato alla povertà dei mezzi, e ristretto a pochi appassionati e a pochi giocatori inveterati, di quelli cioè che pur di scommettere su qualcosa s'accontenterebbero di puntare sui numeri del tram. quello sport, dicevo, oggi è assunto a nobiltà d'eleganti manifestazioni che non temono paragoni e critiche di nessun genere.

Rotte le barriere di casta con tali realizzazioni, stanno tramontando i misonisti che preferiscono le corse al galoppo a queste del trotto: l'urto lo si trova unicamente in qualche noioso, a corto d'argomenti, che stura sorpassati antagonismi per raccontare ai tifosi irriducibili le piccinerie d'una aristocrazia sportiva sommersa dai tempi, oppure le differenze d'ambiente che puzzano lontano un miglio di vecchiume rancido di gente sepolta da un pezzo, per sempre. I due sport, nella bella cornice moderna, coesistono magnificamente e si compenetrano fiancheggiandosi in modo da fornire quanto è necessario per i servizi dell'Esercito, dell'agricoltura e per il bene economico di migliaia di persone, che vivono pel cavallo ed intorno al cavallo di razza.

\* \* \*

Ecco la mèta raggiunta nel 1931. Dalla Germania, dall'Austria e dalla Francia vengono da noi trottori e guidatori di grido, attratti appunto dalla fama dilagante delle riunioni italiane. Nuovi proprietari son sorti per generazione quasi spontanea, incoraggiati dai successi altrui e desiderosi di emergere in mezzo ai predecessori: essi con slancio encomiabile importano dall'America, dalla terra dei « records », soggetti strabilianti dello stampo di Hazleton del signor Daniele Palazzoli. Un cavallo questo di sette anni, pagato, è vero, a peso di dollari, ma rimasto imbattuto a Milano, a Roma, a Vienna, ovunque ha corso con la giubba nera crociata in verde dello *sportman* milanese. Vero e proprio *crack* dal record di 1'19" stabilito in Austria nei mesi scorsi, ma capace di abbassare tale tempo se gli si presentasse l'occasione di essere comandato a dominare un avversario della sua classe su pista veloce ed in battaglia serrata. Questo figlio di Lu Princeton aveva stupito gli intenditori americani per le vittorie conseguite nel paese d'origine in tutte le compagnie, e quando fu venduto non pochi scrittori americani di cose ippiche ebbero a lamentare l'esodo di simile soggetto, nato nell'allevamento del Signor Barton Perdee, nel 1923 ad Atlantic City. Ma forse se laggiù sapessero le gesta europee del ceduto campione il rammarico sarebbe accresciuto dal fatto che qui Hazleton è andato progressivamente dimostrando qualità di *fondo* davvero superiori alle normali caratteristiche dei trottori d'America, pei quali notoriamente la dote saliente consiste negli spunti impressionanti di velocità sui brevi percorsi. Invece sui 3000 metri abbiamo veduto il *crack* di Palazzoli filare nella sua andatura corretta e composta, a ritmo crescente, sempre nelle mani del guidatore, per fornire nell'ultima parte della prova il massimo della rapidità d'azione. Quindi il docile soggetto capace di volare sul miglio ha dimostrato di far altrettanto, e nel medesimo stile di assoluta prepotenza, oltre quella distanza, senza limitazione di possibilità. Per ciò l'attitudine a fornire tempi sempre inferiori, a seconda delle circostanze di percorso e di antagonisti, fa di Hazleton un fuori classe in tutti i paesi del mondo.

Superfluo sarebbe insistere nelle lodi di questo splendido campione che regala all'Italia autentica supremazia



« Hazleton » in azione sotto l'abile guida di Dieffenbacher che ancora il 17 corr. lo portava alla vittoria sulla pista di Vincennes riportando nel « Prix d'Amérique » un successo strabiliante (foto Argo).

trottistica in questo scorcio sportivo. Credo che per apprezzare l'eccezionalità del potente soggetto, a nessuno secondo qui nel passato e nel presente, occorra vederlo in pista durante una delle sue sortite vittoriose. Illustrarlo a parole non può ritrarre quanto esso fa in quei momenti elettrizzanti. Durante il recente Premio Trieste la sua camminata sincrona e perfetta trascinava gli spettatori all'entusiasmo anche se la quota offerta dagli allibratori e quella presunta dal totalizzatore non avessero potuto invogliare a soverchie scommesse: il solo spettacolo di quell'andatura regolare e poderosa era sufficiente a far fremere tutti coloro i quali sentono la bellezza della forza plastica. Ritengo con ciò d'aver detto per Hazleton il complimento maggiore, cioè che esso, annullando la passione del giuoco, ha tanta suggestione da farsi acclamare egualmente pei meriti propri e non per quello che la sua vittoria può rendere.

Chiunque guardi oltre l'orizzonte delle corse e abbia a cuore l'allevamento indigeno, di fronte ad Hazleton penserà al fatto capitale della futura sua riproduzione che dovrebbe finalmente farci assurgere a quei gradi di efficienza raggiunti in altri paesi di già e dalla situazione dei quali pur troppo siamo tuttora abbastanza lontani. Vorrei anzi dire subito e con voce chiara che non converrà all'appassionato proprietario lungamente sfruttare il « crack » per le gioie dei trionfi: qualsiasi organismo è suscettibile di logoramento specialmente quando gli sforzi richiesti per mantenerlo in forma costante necessariamente devono essere continui e reiterati. Quindi se, come con me sperano i cultori dell'ippica italiana, Hazleton dovrà fornire la fonte purissima di una razza nuova e grande, non dovrà il fortunato signor Palazzoli eccedere nelle soddisfazioni morali e pecuniarie dategli dai successi della pista. So di chiedere un sacrificio immenso ad uno *sportman*, ma in piena coscienza stimo il gesto assolutamente necessario perchè alle gradite emozioni gene-

rali antepongo sempre il bene e l'utile del nostro allevamento pel quale lo sport ha la sua prima ragione d'esistenza e di sviluppo.

Per ora non è giunto il momento del ritiro allo *stud*, ma non dovrà essere atteso troppo, correndo l'alea di declini, imposti ineluttabilmente dall'età, che potrebbero pregiudicare la potenzialità riproduttiva d'un simile soggetto.

Tanto più perchè siamo avviati ad attrezzare il materiale in modo prodigo anche dal lato femminile. Di fatti i programmi ben congegnati stanno offrendo in questo periodo ponti d'oro alle trottratrici d'ogni paese, e naturalmente sono le americane importate che la fanno da padrone. Di recente abbiamo veduta la nuova venuta nella scuderia del comm. Riva — uno *sportman* che sa il fatto suo — strappare le monete più allettanti di San Siro e di Villa Glori: questa Jessamine che a Roma ha passeggiato nel Premio d'Importazione dopo aver bene impressionato nel debutto milanese, è proprio una cavalla degna di tutta la schietta ammirazione da cui è circondata dentro e fuori il suo ambiente. Da poco ha superato i tre anni e cammina come un'anziana, sicura, equilibrata e tenace nella lotta. Solamente una cattiva partenza e la schiacciante superiorità di Hazleton la fiaccarono nel ricchissimo Premio d'Inverno, prima di Natale, allorchando dietro al cavallo di Palazzoli finivano vicini Lucullus e Pluky, cioè i due migliori mezzosangue da classificarsi oggi subito dopo l'imbattibile Hazleton. Allora Jessamine cedette agli anziani soprattutto per la corsa disgraziata, ma pochi giorni dopo poteva facilmente riabilitarsi in stile superbo alla Capitale nell'« Importazione », ove resisteva a Miss Woerner, un'altra americana appena acclamata e degna di emergere presto, non appena cioè avrà chetato il proprio temperamento.

In quella prova romana, instaurata appunto nell'intento, ottimo, di incoraggiare gli acquisti femminili pel domani

delle nostre razze, un'altra recluta d'oltre oceano doveva essere sacrificata dalla nervosità esuberante: Rose M. C. Gregor, con i colori d'una scuderia di Roma, non poté darci la sua linea esatta per essersi scomposta nel partire, ma il ricupero segnato durante il percorso, aver rifatto almeno 50 metri perduti nella rotta iniziale, ed esser ancora giunta nel finale a ridosso di Jessamine e di Miss Woerner, depone seriamente sulle sue possibilità per quando sarà stata messa a punto.

Ecco dunque tre trottratrici americane che s'impongono all'osservazione degli intenditori in modo molto seducente e tale da indicarle quali fattrici di assoluto prim'ordine. Jessamine, Rose M. C. Gregor e Miss Woerner formano un terzetto d'avanguardia da porsi a pari di Georgia Volo che vanta, sotto l'azzurro cupo della « Lorentegio », il lauro del Premio d'Importazione del 1929.

Codeste femmine finalmente potranno fornire madri quali mai abbiamo avute in Italia. Ecco dunque gettate le sementi all'allevamento nuovo con fede profonda, sorretta dalla certezza positiva di qualità indubbe. Non andranno più a tentoni i nostri allevatori nella ricerca del valore reale de' piccoli trottratori del futuro, e la si finirà una volta buona con quella grigia nebulosità delle fattrici troppo modeste per risponderle alle aspirazioni d'un paese come il nostro, nel quale le razze dei purosangue più nulla hanno ad invidiare alla produzione straniera.

Parlando di Hazleton, di Lucullus, di Pluky, di Jessamine, di Miss Woerner e di Rose M. C. Gregor si ha l'impressione di citare nomi votati a gettare le basi indispensabili per un allevamento degno delle più ardite speranze.

Così le corse, i premi, gli intendimenti delle Società, dell'Unione Ippica e del Comitato Olimpico al fine risponderanno ad un coordinamento fattivo da cui scaturirà senza dubbio alcuno la forza nazionale del cavallo trottratore. Non saremo più schiavi dell'esterò, avremo i nostri soggetti e daremo l'addio definitivo alla dolorosa inferiorità di classe di fronte al materiale d'oltre frontiera. Non pecherò di soverchio ottimismo riscontrando in quei cavalli le prime pietre miliari del cammino che ci condurrà a forgiare una stirpe indigena degna del tempo costruttore che stiamo vivendo.

\*\*\*

Non chiuderò l'analisi sommaria sulla situazione originaria e sullo sviluppo delle manifestazioni del mezzosangue in Italia senza rendere omaggio ai coraggiosi che seppero rispondere agli inviti delle iniziative della S.I.R.E. e della Società di Villa Glori. Gli importatori, fortunati e sfortunati insieme, meritano tutto il plauso di quanti sanno i loro sacrifici e la loro passione, quasi sempre tanto disinteressata quanto costosa. Ma sebbene il valore dei così detti « internazionali » sia di gran lunga superiore a quello dei



puledri indigeni, pur tuttavia occorre notare che molto già si è raggiunto dai vecchi proprietari con la produzione nostra, e quindi a titolo di lode spassionata vanno citati gli esponenti che riescono a farsi luce col materiale nato nella penisola, anche se le loro velocità sono ancora lontane da quelle degli americani.

Reso omaggio agli arditi che seppero impadronirsi a suon di grosse monete dei capistipiti testè tratteggiati, dunque occorre rivolgere una parola buona e leale a quei proprietari che posseggono tra i quattr'anni Portus Naonis e Peter Bell, e tra i tre anni Etrusco e Petrarca. Questi sono qualcosa di più d'una superba prova di quanto s'è fatto in Italia nel passato per avere coi ristretti mezzi disponibili elementi di qualità dopo il tramonto di Marcello e dei suoi predecessori piegati dal tempo e dalle circostanze.

Non eleverò incensi a tali trottratori sbocciati in casa nostra perchè se si raffrontano ai colossi fatti venire dagli Stati Uniti si finirebbe per arrossire, però ad ogni modo vanno osservati quale esempio della paziente creazione tutta nostra. Non sogno duelli futuri tra Etrusco e Hazleton, nè tra Jessamine e Petrarca, ma mi permetterete egualmente d'affermare che parecchio si è fatto con questi ultimi campioni allevati sotto il bel cielo d'Italia. Essi tra qualche anno, allorchando saranno sicuramente superati dai figli dei campioni americani, non potranno essere scordati perchè furono la determinante dell'immigrazione che adesso comincia ad inorgogliarci. Se fossimo rimasti privi degli ippodromi, abbandonati dall'indispensabile suffragio del pubblico, sicuramente nemmeno i gloriosi del calibro di Marcello (or ben declinato), di Portus Naonis, di Peter Bell e di Petrarca con Etrusco, avrebbero potuto venire alla ribalta per provocare l'emulazione preziosa di contrapporre loro soggetti capaci di piegarli. Dunque anche nel campo trotistico, ricolmo di produttività economica, la strada del progresso è lastricata dallo spirito agonistico che sorge sempre negli sport votati ai più alti destini. Se l'acuto desiderio di dominare gli avversari va attutendosi nelle gare sportive d'ogni genere, potete star certi che tali organismi sono destinati a spegnersi rapidamente per mancanza d'energia vivificante. Per ciò guardando a quanto in sei o sette anni si è saputo erigere sul poco o nulla esistente nel Paese dopo la guerra, quando i periodi aurei di vent'anni or sono erano offuscati totalmente dall'incomprensione di troppi *sportmen*, possiamo a fronte alta dirci soddisfatti: soprattutto perchè la poderosa compagine attuale dei trottratori guidati dai Branchini, Fabbrucci, Cacciari, Finn, Ossani, Gonella, e buoni colleghi, appartenenti al gruppo fedele degli emiliani, dei toscani, veneti, romagnoli e laziali, coi lombardi alla testa, è lì pronta a suffragare la persuasione che l'avvenire non potrà smentire la bella fede nutrita negli animi nostri.

Il trotto sarà tra non molto un'altra fonte di ricchezza per la nuova Italia, oltre ogni crisi ed oltre ogni speranza,

MANFREDI OLIVA



A conclusione dell'ultimo Concorso di Stresa, la Contessa Jolanda Calvi di Bergolo Principessa di Savoia consegna la coccarda a « Xismé » del Comandante Perez (Chile).

## AMAZZONI E CAVALIERI A STRESA

I concorsi ippici in Italia non sono molti, e, per di più, pochi hanno una tradizionale periodicità. Contrariamente a quanto avviene in altri paesi, essi sono organizzati quasi esclusivamente da comitati o enti locali che ne forniscono occasionalmente i mezzi a scopo più di propaganda turistica che di incremento all'allevamento. In Francia, Germania e altrove, le società di corse ed i Governi contribuiscono largamente a dotare di premi i concorsi che conseguentemente comprendono anche le categorie che, più di quelle di salto

*Larga e meritata fortuna godono i Concorsi ippici ove si mettono alla prova, oltre che la classe dei cavalli, l'abilità e il coraggio dei cavalieri. Il colonnello Alfonso Cigala Fulgosi, nostro competente collaboratore per la materia, qui passa in rassegna i risultati degli ultimi Concorsi tenutisi a Stresa Borromeo.*

di ostacoli, servono più efficacemente ad incrementare l'allevamento equino.

Questo fatto aumenta le difficoltà di organizzazione e l'esplicazione di un programma sportiva-

mente e tecnicamente omogeneo e redditizio.

D'altra parte i Concorsi ippici anche limitati a categorie di salto di ostacoli hanno una utilità contingente e conseguente, contribuendo al problema dell'utilizzazione del cavallo, cosa questa di assoluta necessità, non essendo possibile sostituire il cavallo, sia nell'economia che nella difesa nazionale, in questa epoca nella quale i progressi della meccanizzazione sembrano diminuire l'importanza del mezzo animale. Si sono potuti, e a maggior ragione si potranno,



In alto: il tenente colonnello F. Forquet su « Capinera »; in basso: La signora Renée Schwarzenbäch (Svizzera).

improvvisare combattenti, armi e macchine ma non si è potuto nè si potranno improvvisare cavalli e cavalieri.

Oltre a questo incremento alla preparazione materiale di cavalli e cavalieri, i Concorsi danno un forte contributo all'educazione morale soprattutto del carattere e del coraggio.

Chi monta a cavallo ha sempre la possibilità di cadere e quantunque le cadute siano raramente letali occorre, per affrontare il rischio, vincere quella preoccupazione che con la paura ha molte affinità.

Nei Concorsi è naturale che gli ostacoli non siano che semifissi, poichè sarebbe insensato aumentare i coefficienti di pericolo; ma ciò non toglie che cavallo e cavaliere saltando anche ostacoli mobili, specialmente se di notevole dimensione, affrontano sempre un serio pericolo.

Regolare giustamente o lasciar libero un cavallo, aiutarlo e cederlo al momento giusto senza disturbare l'azione è un'arte nella quale si richiede oltre che l'abilità anche una presenza di spirito, una padronanza di nervi ed una serie di atti complessi e ragionati, prodotto di una squisita intensa sensibilità dominata da potente volontà che solo può essere esercitata se coltivata ed educata col lungo esercizio. E tale esercizio è molto favorito dalle esibizioni pubbliche dove il cavaliere si trova nelle condizioni di dover rinunciare alla sua libera decisione trovandosi impegnato in una gara anzichè in un libero esercizio.

D'altra parte i Concorsi ippici attraggono il pubblico, non già perchè il cavallo è l'eco ancora viva e sonora di un mondo già morto, ma perchè viene mostrato addestrato ed obbediente all'uomo che gli fa compiere prodigi. Non sono molto lontani i tempi nei quali pareva già eccezionale vedere nei Concorsi ippici percorsi di tre ostacoli mentre ora colla massima disinvoltura si compiono percorsi da sedici a venti ostacoli e tutti di con-

siderevoli dimensioni. Ciò è dovuto alla nuova scuola italiana creata dal capitano Caprilli e che viene ormai imitata anche all'estero.

Dei Concorsi ippici italiani uno dei più importanti, e certamente il più conosciuto sia in Italia che all'estero, è quello di Stresa Borromeo.

La Società Ippica del Verbano ha ormai una tradizione sportiva che nel 1930 ha rinsaldato coi due Concorsi di Stresa. Superfluo ripetere che la loro fama è dovuta alle specialità che li contraddistinguono svolgendosi in un quadro panoramico di incomparabile suggestione e con uno stile conferito dalla loro accurata organizzazione, alla presenza di scelto pubblico cosmopolita e colla partecipazione di numerosi concorrenti italiani ed esteri.

Al Concorso ippico primaverile, il nono, di quattro giornate, dotato di trentacinque mila lire di premi in denaro oltre una ingente quantità di oggetti, hanno partecipato tre amazzoni e sedici cavalieri con 36 cavalli, e sei amazzoni e tre cavalieri esteri con 23 cavalli.

Al decimo Concorso, il tradizionale autunnale, col titolo ufficiale di internazionale comprendente sette giornate, presero parte tre amazzoni e ventidue cavalieri italiani con 51 cavalli, e sei amazzoni e quattro cavalieri esteri con ventun cavalli, ed il Concorso era dotato di ottanta mila lire di premi oltre ai numerosi oggetti d'arte.

I due Concorsi, sia dal lato tecnico che mondano, hanno avuto pieno successo, quantunque l'incoostante stagione abbia talora disturbato il lato coreografico delle manifestazioni.

Le categorie amazzoni sono numerose e questo conferisce ai Concorsi di Stresa speciale impronta di eleganza, dando modo di ammirare la grazia congiunta all'abilità eccezionale delle gentili amazzoni che ivi convergono.

In Italia sono ancora poche le amazzoni che si cimentano nei Concorsi ippici e questo lo si comprende perchè poche sono le si-



In alto: il tenente barone Nisco su « Fiordiligi »; in basso: « Nasello » del capitano Filipponi.

gnore che hanno la comodità e la occasione di montare a cavallo e soprattutto di prepararsi ad un Concorso.

I larghi resoconti che la stampa quotidiana e quella specializzata hanno dato e la diffusione che è stata fatta dei risultati tecnici dei due Concorsi rendono superfluo un dettagliato resoconto delle varie gare. Molto gradite al pubblico ed ai concorrenti sono state le categorie nelle quali la classifica era fatta dalla somma dei risultati conseguiti da una amazzone e da un cavaliere che individualmente dovevano compiere il percorso. E' questa una formula che per la prima volta è comparsa a Stresa nel 1929 e già venne adottata altrove, compreso l'estero. Con questa proposizione si è disputata la Coppa Concorso Ippico di Stresa, prova internazionale alla quale nell'aprile hanno partecipato coppie di tre differenti nazioni delle quali conseguì la vittoria la Svizzera, per cui nel luglio, la stessa coppa venne disputata a Lucerna e questa volta vinta dall'Italia.

Un'altra gara nuova è stata la Coppa offerta dalle amazzoni ungheresi da disputarsi da egual numero di cavalli montati da amazzoni. In ottobre la Coppa venne vinta dalla Svizzera.

L'importanza dei Concorsi è stata data naturalmente più che dal numero, dalla qualità dei concorrenti.

Al Concorso primaverile mancavano alcuni dei migliori cavalieri italiani impegnati nelle squadre ufficiali per le competizioni internazionali all'estero, ma si rivelarono numerosi altri ottimi cavalieri e cavaliere. I concorrenti esteri erano invece di primissima classe: il campione nazionale ungherese principe Odescalchi, il maggiore svizzero Khun, il tedesco conte Goertz, le ungheresi baronessa Berg, contessa Gyurcky e signora Pauly, la tedesca baronessa Oppenheim, la danese signora Hasselbalch, la svizzera signora Schwarzenbach.

Tutti i migliori cavalieri hanno

partecipato al Concorso autunnale ed hanno avuto a competitori esteri i due ottimi ufficiali cileni comandante Perez de Castro ed il capitano Silva, il belga signor Laame, l'ungherese capitano Kanja e le svizzere signore Stoffel e Schwarzenbach, la viennese signora Habig Thun, e le ungheresi baronessa Berg e signora Pauly e la francese signora Gauthier de Bayon.

Nel Concorso primaverile il capitano Poschi su Hesperia, il capomanipolo d'Angelo su Royal Reveller, il maggior Khun (Svizzera) su Primula, il ten. col. Cacciandra su Brick, il cap. Arnone su Piave, la signora Schwarzenbach (Svizzera) su Schwebenson, la baronessa Berg (Ungheria) su Tapageuse, la signora Pauly (Ungheria) su Gigolette, la baronessa Oppenheim (Germania) su Regenbogen furono in testa alle classifiche.

Nel Concorso autunnale si sono presentati in una forma eccezionale il capitano Formigli, che coi suoi cavalli Montebello e Suello ha vinto i migliori premi e i più ambiti trofei, tra i quali quello della Principessa Jolanda di Savoia, il capitano Filipponi con Nasello ed il tenente Nisco con Fiordiligi e Giunone, il comandante Perez (Chile) con Xismè e Chile, il capitano Pinna su Gagliardo, la signora Stoffel (Svizzera) su Primula, il tenente colonnello Cacciandra su Brick. La baronessa Nisco si è classificata prima in tutte le cinque categorie amazzoni, vincendo per la seconda annata il campionato, precedendo la baronessa Berg (Ungheria), la signora Gauthier de Bayon (Francia), la signora Pauly (Ungheria) e la signora Schwarzenbach (Svizzera) e le due italiane duchessa di Morignana e signorina Macchi di Cellere.

Il Concorso di Stresa ha chiuso la stagione dei Concorsi ippici italiani con la solita affermazione preludente il nuovo successo dei nostri cavalieri all'estero. Il che, infatti, si avverava dopo poche settimane.

A. CIGALA FULGOSI

In alto: la signora Mary Pauly (Ungheria) e, in basso, la baronessa Dieda Berg Micewka (Ungheria).

In alto: La signora Henriette Habig Thun (Austria) e, in basso, la duchessa di Morignana.





E' cominciata la stagione delle corse campestri. Quella disputata nella campagna lombarda a Cesano Maderno, è stata vinta da Beccali, che nella fotografia appare in seconda posizione dietro Luisetti (foto Argo).

## L'alleanza fra il Calcio e l'Atletica leggera

Alla vigilia di Natale come gradito regalo agli appassionati di ogni attività sportiva, è stato annunciato dal C.O.N.I. che le Federazioni del Giuoco del Calcio e dell'Atletica leggera avevano stipulato un accordo per favorire la diffusione e lo sviluppo dell'atletismo ed insieme per dare giovamento non indifferente allo stesso giuoco del calcio attraverso la migliore educazione sportiva dei calciatori italiani.

Lodi unanimi e calorose hanno salutato prima l'annuncio, poi, il testo dell'accordo. Ci uniamo quindi di buon grado alla totalità degli sportivi italiani, non fosse altro perchè da parte delle superiori Gerarchie dello sport vi è effettivamente il desiderio vivissimo e la ferma volontà di tutto cercare per il miglior potenziamento dell'atletica leggera, povera cenerentola di

*Le provvidenze per dare all'atletica leggera il posto che le compete fra gli sport veramente educatori della gioventù, formano oggetto di studio e di cure dei nostri gerarchi. Ultimamente si è pensato di potenziare la propaganda e l'attività di essa assicurandole l'appoggio della ricca Federazione del Calcio con una specie di « alleanza », della cui utilità ed augurabili sviluppi si occupa Cesare Grattarola sulle meditate pagine che seguono.*

ogni forma di sport, meglio ancora grande proletaria sempre in lotta con ogni sorta di difficoltà che ostacolano, non solo il suo sviluppo, ma addirittura la sua stessa vita.

I Presidenti delle Federazioni interessate, S. E. l'on. Arpinati per quella del calcio, e l'on. Ridolfi per quella

atletica, sono benemeriti della causa sportiva italiana e dire della loro passione, della loro illuminata attività, delle provvide iniziative da loro attuate sarebbe ripetere cose notorie. Piuttosto ci piace mettere in evidenza che S. E. l'on. Arpinati, oltre essere appassionato e competente dirigente della maggiore Federazione sportiva italiana, quella del Calcio, è anche un convinto propagandista della bellezza e dell'utilità dell'atletica leggera ed ha sempre cercato, sia come Presidente della F.I.D.A.L. che come Presidente della F.I.G.C., di dare a questa troppo trascurata attività, parliamo dell'atletica leggera, il diritto di cittadinanza fra le altre forme di spettacolo sportivo, non solo, ma ha dato aiuti sensibili ed efficaci alla propaganda atletica sia con il cercare maggiori interferenze fra attività calcistica ed attività a-

tletica, sia con il far concedere contributi dalla Federazione ricca in favore di quella povera.

Non è da oggi quindi che si cerca di trovare il modo il più opportuno per potenziare l'attività atletica, anche se purtroppo i risultati non sono stati brillanti, o, sotto certi punti di vista, addirittura negativi. Il fatto si è che contro la volontà dei dirigenti urtano difficoltà enormi, forse insuperabili oggi. Non per questo però si deve essere scettici sulla portata dei recenti provvedimenti anche se con essi possa riuscire assai difficile provocare quella rinascita atletica che tutti ci auguriamo.

Comunque, l'on. Arpinati e l'on. Ridolfi, che oltrechè appassionati sono competenti e dotati di profondo senso di equilibrio, hanno forse trovato la formula migliore che oggi potesse escogitarsi per lo scopo che si propongono. Anche se risultati tangibili non siano da sperarsi, soprattutto a breve scadenza, certo che il problema del potenziamento dell'attività atletica italiana comincia ad avere qualche probabilità di felice soluzione. Con ogni nostra allegrezza naturalmente.

I risultati tangibili non saranno forse, è doloroso ripetere, dei più brillanti, ma comunque è sommamente opportuno che il problema atletico sia agitato di fronte alle masse di coloro che si credono sportivi soltanto perchè domenicamente fanno del « tifo » per la squadra calcistica del cuore o perchè al lunedì comprano il quotidiano sportivo. E' soprattutto necessario dire ai giovani che l'atletica leggera, non fine a se stessa ma indispensabile come attività preparatoria, è forma sportiva, non solo bellissima ed esteticamente pregevole, ma anche assolutamente necessaria per preparare l'organismo umano alla specializzazione successiva.

Ora il problema è chiaramente impostato. Il futuro potrà dirci se l'atletica leggera avrà realmente quegli enormi vantaggi che dalla pratica attuazione dell'accordo molti attendono. Però possiamo sin da questo momento, da un punto di vista obbiettivo, analizzare il testo della convenzione per meglio lumeggiare i particolari aspetti che presenta la novissima alleanza fra atletica leggera e calcio. E' bene però premettere che le osservazioni che noi faremo derivano da un punto di vista unilaterale, cioè sono formulate soprattutto considerando le necessità e le condizioni della Federazione Atletica come quella che si è voluto favorire nell'accordo. Va da sè che la Federazione del Calcio avrà dalla convenzione in

parole i suoi vantaggi, che potremo anche accennare, per quanto quello che oggi interessa gli sportivi è l'incremento che, dall'accordo in parola, può venire all'atletica leggera.

\*\*\*

Il testo della convenzione che porta le firme dei due Presidenti delle Federazioni interessate è il seguente che riportiamo integralmente.

« La Federazione Italiana Giuoco Calcio e la Federazione Italiana dell'Atletica Leggera, nella considerazione che gli interessi degli sport da esse rispettivamente organizzati richiedono una reciproca collaborazione, intesa ad ottenere, da una parte il miglioramento qualitativo dei calciatori attraverso l'esercizio degli sport atletici, e dalla propaganda atletica sempre più intensa su masse sempre più numerose, hanno concordemente stabilito:

1) *Campi sportivi.* — I nuovi stadi calcistici dovranno tutti essere forniti di una pista podistica regolare e omologabile. D'altra parte le Società atletiche, nel costruire le piste podistiche, dovranno lasciare, nel mezzo uno spazio tale da permettere lo svolgimento del gioco del calcio. I campi calcistici di vecchia costruzione dovranno essere dotati (sul terreno di gioco stesso o nelle immediate adiacenze) di corsie e pedane per lo svolgimento di esercizi atletici.

2) *Brevetti atletici.* — Tutti i giovani che intendono praticare il gioco del calcio dovranno allegare alla richiesta tessera della F. I. G. C. un brevetto atletico. Detto brevetto sarà rilasciato a coloro che riusciranno a superare determinate prove, che dovranno essere raggiunte durante le regolari sessioni da organizzarsi mensilmente nei principali centri di ogni regione. Delle giurie incaricate dell'organizzazione di dette prove dovranno far parte ufficiali della F. I. D. A. L.

3) La F. I. G. C. favorirà l'organizzazione di gare atletiche con programmi limitati, in occasione di incontri calcistici.

4) Ogni anno dalle due Federazioni saranno organizzati dei campionati di atletica leggera riservati ai calciatori. Detti campionati saranno dotati di premi offerti dalle due Federazioni.

5) *Affiliazione.* — Le società calcistiche che non abbiano già una sezione atletica affiliata alla F. I. D. A. L. dovranno provvedere ad istituirla ed iscriverla ad una delle categorie della F. I. D. A. L. fissate in rapporto alla appartenenza delle società calcistiche ad una divisione della F. I. G. C. nel seguente modo:

Società di Divisione Nazionale e Prima Divisione: prima categoria; Seconda Divisione: seconda categoria; Terza Divisione: terza categoria. Società affiliate all'U. L. I. C.: quarta categoria. Le domande di affiliazione dovranno essere redatte su appositi moduli che saranno distribuiti dalla F. I. D. A. L. La F. I. D. A. L. si impegna ad aiutare ed agevolare dette società con tutti i mezzi a sua disposizione.

6) *Passaggio di tesserati tra le due Federazioni.* — Nessuna difficoltà che i tesserati della F. I. G. C. si affilino anche alla F. I. D. A. L. e viceversa. Solamente le due Federazioni si riservano di segnalarsi scambievolmente i nomi di quegli elementi per i quali, in vista della preparazione olimpionica, sia dannoso l'esercizio continuativo o anche saltuario del gioco del cal-

cio come di determinate specialità dell'atletica leggera.

In tale caso le due Federazioni esamineranno l'opportunità di negare o meno la tessera. Data la particolare cordialità e comunione d'intenti che hanno portato il presente accordo, le eventuali controversie che potranno verificarsi, relative alla pratica applicazione dell'accordo in parola, saranno risolte amichevolmente tra le due Federazioni interessate. Se per qualsiasi ragione sorgesse la necessità di modificare o annullare l'accordo di cui sopra, ciò sarà tempestivamente comunicato dalle parti, in modo che l'accordo stesso venga a scadere con l'anno solare.

Abbiamo voluto riportare integralmente il testo dell'accordo perchè si presta ad interessanti considerazioni ed anche per mostrare come i due benemeriti Presidenti delle Federazioni interessate abbiano voluto minuziosamente e compiutamente disciplinare il piano d'azione che dovrà nel futuro essere la base per la tanto auspicata rinascita atletica italiana.

Però l'appassionato che segue con amore il movimento atletico italiano, che conosce gli sforzi che tanti benemeriti di questa trascurata attività hanno fatto per il passato e continuano a fare per il futuro senza ottenere apprezzabili risultati, che si è forse fatta la convinzione essere inutile tentare il potenziamento di una forma di sport che sembra straniata dal complesso della vita sportiva nazionale, potrà anche domandarsi se l'accordo risolve il problema dell'atletica leggera italiana.

La risposta forse non è quella che tutti ci auguriamo. L'atletica leggera in Italia si trova in una situazione assai curiosa e che merita attento esame. Viene proclamata da tutti utile, anzi indispensabile per le successive specializzazioni. Viene ritenuta attività altamente raccomandabile per l'educazione fisica dei giovani. Tutti la lodano, ma pochi la praticano. E' una contraddizione che purtroppo si verifica quotidianamente e che trova le sue cause profonde, non in una congenita apatia o peggio antipatia dei giovani italiani per l'atletica leggera, ma forse in un complesso di circostanze di carattere morale e materiale che, oggi come oggi, congiurano contro la diffusione dell'atletismo.

Ma senza divagare, che lo spazio non lo permette, e per fermarci all'accordo in parola si può constatare che le due Federazioni hanno cercato di offrire ai giovani italiani la possibilità di diventare, se hanno mezzi fisici adatti, ottimi atleti. Infatti vediamo, leggendo il testo dell'accordo, che ogni campo per il gioco del calcio dovrà avere una pista omologabile o quanto meno impianti per lo svolgimento di esercizi



Una parte dei 200 partecipanti al recente « Cross » degli Allievi a Milano (foto Bellina).

atletici. Ottima cosa perchè la pista è la premessa necessaria per una normale attività atletica, ma non è soltanto con il costruire impianti, tecnicamente perfetti, che il problema può ritenersi risolto. E' necessario che i giovani sentano la passione atletica, siano portati a questa sacrificata forma di attività che offre molti oneri, pochi onori e nessun vantaggio materiale. Piste podistiche esistono in parecchie città, ma non per questo si è avuto rinascita atletica locale e molte esemplificazioni si potrebbero benissimo fare.

Altro provvedimento riguarda i cosiddetti brevetti atletici dei calciatori. Non si tratta di una innovazione, chè già per il passato si era stabilito il rilascio di uno speciale brevetto atletico per calciatori, ma i risultati allora non furono certamente brillanti soprattutto perchè i minimi da superare per il rilascio del brevetto stesso erano troppo modesti e non richiedevano certamente doti superiori o appena rudimentale preparazione. Quindi il brevetto atletico, se deve effettivamente servire a qualcosa, deve comportare una preparazione, sia pure modesta, ed anche deve richiedere il possesso, da parte del calciatore, di doti fisiche notevoli. I brevetti atletici però serviranno certamente per la Federazione del Calcio, che attraverso di essi, può sperare in un miglioramento qualitativo dei suoi atleti, ma non riescono certamente di aiuto alla Federazione atletica perchè un gio-

vane indirizzato alla carriera calcistica è già assolutamente perduto non soltanto per l'atletica leggera, ma anche per le altre forme di sport.

Più interessante è il terzo paragrafo dell'accordo che stabilisce l'organizzazione, da parte della Federazione Giochi del Calcio, di gare atletiche, con programmi limitati, durante lo svolgersi di gare calcistiche. L'esperimento non è nuovo e fu già tentato varie volte, specialmente a Bologna, soprattutto durante la organizzazione di gare internazionali.

I risultati non sono stati brillantissimi. I tifosi al 100 per 100 vanno all'incontro calcistico esclusivamente per vedere la loro squadra e non si occupano minimamente di gare atletiche ed anzi protestano rumorosamente se per combinazione una prova di corsa o di salto ritarda l'entrata in campo dei loro beniamini. Gli sportivi veri e propri si interessano di atletica anche senza la partita di calcio. Rimane, risultato del resto non disprezzabile, la possibilità che qualche abituale frequentatore dei campi calcistici, sia preso dalla passione atletica e diventi un assiduo spettatore delle varie riunioni esclusivamente atletiche che periodicamente nelle grandi città si vanno organizzando. Certo che mostrando alle grandi masse, che seguono con passione il campionato calcistico, delle riunioni brevi ed interessanti di atletica si può sperare in una efficace opera di proselitismo fra il pub-

blico e si ricordi che la fortuna di uno sport si misura in buona parte con l'affluenza degli spettatori.

Pochi risultati concreti vi sono da attendersi dalla organizzazione di campionati atletici fra i calciatori in quanto la pratica del gioco del calcio non consente una adeguata preparazione tecnica. Viceversa, attraverso questi campionati organizzati annualmente, la Federazione Giochi del Calcio può sperare in un miglioramento atletico dei suoi uomini.

Quello che viceversa ci sembra un provvedimento sommamente opportuno per quanto riguarda la Federazione Atletica è l'obbligo fatto alle varie società calcistiche di affidarsi alla F. I. D. A. L.

Si tratta di una cospicua fonte di entrata che consente un respiro ampio, sia ai Comitati Regionali che alla Presidenza Centrale. Il problema atletico è anche problema di mezzi finanziari, forse soprattutto di denaro. Date alla F. I. D. A. L. dei mezzi cospicui e vedrete certamente una rinascita che proviene direttamente dalla possibilità di dare adeguate soddisfazioni agli atleti migliori. Oggi come oggi i giovani si sentono portati, effetti dei tempi che attraversiamo, alla forme di sport che hanno delle possibilità professionistiche: pugilato, ciclismo, calcio. Si inizia da dilettanti, ma si spera di passare a suo tempo professionisti accumulando anche notevoli guadagni.

Il fenomeno è diffuso ed è logica conseguenza delle possibilità di guadagno che alcune forme di sport offrono, in generale, delle possibilità di guadagno diretto ed indiretto, ed allora i giovani si rivolgono ad altre forme di sport. O meglio possono anche iniziare una preparazione di carattere atletico ma poi appena hanno la possibilità di meglio fare in altri rami di sport, ecco che l'atletismo viene lasciato o quantomeno trascurato.

Offrendo alla F. I. D. A. L. la possibilità di meglio assistere i propri atleti, di meglio dotare le varie gare, di dare qualche soddisfazione oltrechè morale, anche materiale, ai migliori, forse un gran passo verso la soluzione del problema atletico italiano sarà fatto, senza però aversi una rinascita prodigiosa che, oggi come oggi, non è facile, seppure possibile, in Italia.

L'accordo fra le due Federazioni porta quindi un vantaggio di carattere finanziario non indifferente alla F. I. D. A. L. e sarà appunto l'affluire di questi fondi che permetterà alla Federazione Atletica di meglio svolgere la sua attività. Sotto questo punto di vista l'accordo raggiunge in pieno il suo scopo.

Questo, un commento affrettato dell'accordo. La materia in questione è assai complessa e molto si potrebbe scrivere sul problema atletico italiano, sulla sua rinascita, sulle sue necessità. Volendo trarre una conclusione potremo dire che l'accordo in parola vuole lo sviluppo dell'atletica leggera in Italia

e, sotto un certo punto di vista, ci riesce soprattutto quando consente una maggiore disponibilità di mezzi finanziari per la F. I. D. A. L. ed anche quando impone di gradatamente educare il pubblico alla bellezza delle manifestazioni atletiche con il far svolgere riunioni di attesa prima di importanti gare calcistiche. La convenzione riesce poi di grande ausilio alla stessa Federazione del Calcio con il volere, per ogni calciatore, il rilascio del brevetto atletico ed anche con il pretendere una conveniente sistemazione dei campi di gioco in modo da permettere una regolare attività atletica. Ma, e questo vogliamo mettere in luce, il problema atletico in Italia vuole, per una sua definitiva sistemazione, altre provvidenze, soprattutto di carattere morale e propagandistico. Oggi, attraverso il Gran Premio dei Giovani, vi è un reclutamento veramente grande fra le masse giovanili, ma i risultati finali sono ancora scarsi soprattutto perchè i giovani, dopo le prime prove, scompaiono attratti dai falsi miraggi di possibili guadagni o perchè non hanno le necessarie soddisfazioni. La polemica non è nuova e già parecchi atleti di valore hanno pubblicamente manifestata la loro sfiducia per l'assenteismo delle folle, per le difficoltà che incontrano nella loro pratica, per le condizioni di palese inferiorità in cui essi si trovano nei confronti di altri giovani che praticano forme diverse di sport. E' soprattutto questa dispa-

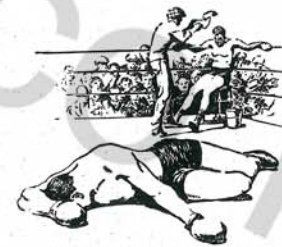
rità di trattamento che scoraggia molti e che nuoce alla formazione di nuclei di atleti e d'altronde gli sport a carattere di spettacolo per il gran pubblico, non possono, se vogliono vivere e prosperare, rinunciare al professionismo sia pure larvato. L'eterna questione è tutta su questo punto.

Certo oggi, per gli sforzi generosi ed illuminati di S. E. Arpinati e dell'on. Ridolfi, il problema atletico viene agitato di fronte al gran pubblico che deve, con il suo interessamento, cercare con tutti i modi possibili di aiutare l'atletica leggera, questa grande ammalata, che pure deve sorgere a vita trionfale per le migliori fortune della razza nostra.

L'atletica leggera, non fine a se stessa, ma forma base di attività per tutti gli sport, deve essere potenziata. Le supreme Gerarchie dello sport danno l'esempio. A noi il seguirli soprattutto con la costante assistenza per gli atleti, con l'incoraggiamento ed il premio adeguato, con la propaganda fra i giovani per una pratica attività e nel pubblico per una migliore comprensione. Si deve esaltare così lo sport puro, realtà che non passa ma che rimane e potenzia la vita fisica delle Nazioni.

Comunque, fatte le riserve che la nostra passione ed anche la nostra conoscenza dell'ambiente ci imponevano e che ci auguriamo possano trovare pronta e completa smentita nell'avvenire, attendiamo il futuro.

CESARE CRATTAROLA



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.



Publicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250

## PER UNA CLASSIFICA DI SCHERMITORI

**S**u *Armi*, la nuova simpatica rivista illustrata che si occupa di scherma, abbiamo letto un articolo che dovrebbe interessare molto l'ambiente schermistico italiano.

L'idea trattata non è una novità assoluta, infatti, l'autore lo confessa, la proposta di una classifica fra schermitori che possa, delimitando le attività di ognuno, agevolare la strada specialmente ai giovani, ha già avuto una specie di precedente alcuni anni or sono, nella designazione fatta dall'onorevole Mazzini, Presidente della Confederazione Nazionale Italiana di scherma, di un limitato numero di schermitori ritenuti i più forti d'Italia. La nuova proposta, prendendo lo spunto dall'antica classifica, ha svolto un piano di azione molto più vasto.

Ha tratteggiato in un primo tempo la posizione attuale della scherma italiana nel mondo, e come tutti gli sportivi debbano essere orgogliosi di questo nostro primato — che va conservato a tutti i costi. In seguito ha detto che oggi non si devono porre gli occhi soltanto su quelli che sono già all'apice della loro brillantissima carriera di schermitori, ma bisogna invece pensare per tempo a creare l'elemento che dovrà rimpiazzare gli attuali nostri campioni.

E per questo è necessario spianare la via ai giovani, andare a quelli che fino ad oggi sono stati negletti, perché si aveva lo scopo altissimo di una vittoria nazionale da raggiungere. Bisogna andare a quelli — dice l'autore — che hanno atteso in silenzio e senza nulla chiedere, per premiarli dello loro fede e della loro disciplina.

Nel trattare l'attuale stato di cose, l'articolo prospetta giustamente come lo sportista all'inizio della sua attività schermistica sia assolutamente chiuso dai più forti di lui, e che sono poi sempre gli stessi, in quelle manifestazioni nelle quali prende parte.

Dopo queste premesse, l'idea di una divisione degli schermitori in categorie, nello scopo di delimitare le singole attività, appare un'ottima innovazione. Scendendo ad esaminarla si trova questa graduatoria. I più forti, gli Olimpionici, o quelli che hanno riportato ottimi risultati nell'ultimo anno sarebbero posti in una categoria detta *Nazionale*. Dopo la Nazionale, la I. categoria, divisa in quarti per delimitare con maggiore precisione il valore dei singoli. L'appartenenza a questa categoria dovrebbe venire in seguito a brillanti risultati nazionali o regionali, e fatta con molta parsimonia.

La Seconda categoria riunirebbe, sempre suddividendo in quarti, una specie di medio ceto di schermitori. L'ultima categoria, la Terza, a sua volta suddivisa come la prima e la seconda, avrebbe tutti gli schermatori federati, e quelli che hanno ottenuto modesti risultati.

Una categoria a parte dalle precedenti, riunirebbe quei schermitori che pur avendo avuto un brillantissimo passato, non hanno fornito per varie ragioni, prove nell'ultima annata. Questa categoria che l'autore chiama dei « fuori classe », sarebbe nello stesso tempo con un giusto riconoscimento al valore di quelli.

L'idea appena tratteggiata dall'autore, che si ripromette di svolgerla in seguito con più particolari, ci pare buona.

X. Y.

# Occidiate



Proprio nei giorni in cui il mondo vibra d'attesa pel volo da Bolama a Porto Natal delle ali e dei cuori italiani, aviatori francesi tentavano di battere il record mondiale della durata, detenuto, com'è noto, da Maddalena e Cecioni.

Il giorno 8 corrente i giornali pubblicavano la seguente notizia da Parigi:

« A causa del vento violentissimo che raggiungeva 80 chilometri all'ora, gli aviatori Lebrix, Doret e Cadion hanno abbandonato il tentativo di battere il record di maggiore durata in circuito chiuso atterrando a Istres alle 9 e 55' di ieri dopo aver tenuto l'aria per 16 ore e 20 minuti. Al momento dell'atterraggio gli aviatori avevano percorso 2414 chilometri in 16 ore di volo effettivo, alla media oraria di 151 chilometri (*Radio Stefani*) ».

Registriamo, a titolo di cronaca, questa notizia ufficiale. In Francia si voleva dare in pasto al pubblico, per attenuare il successo italiano al volo transatlantico, un record mondiale. Il vento, il vento si è portato via anche questa intenzione.



Paolo Monelli ha preso le difese della pasta asciutta contro Marinetti e Ramperti che vorrebbero veder bandito dalle nostre tavole questo bene di Dio. Monelli parla da par suo, riesce efficacissimo e convincente. Sentite questo brano della sua appassionata difesa:

« Gli Italiani, mangiatori di paste, sono un popolo asciutto e veloce, di corridori e di cavalatori; nei diparti della guizzante velocità, corsa a piedi e in bicicletta, nuoto, cavallo, canottaggio, sci, scherma, essi hanno toccato i massimi in ogni stadio e in ogni pista. Aveste veduto. Marinetti e Ramperti, le paste asciutte tranguagate dal Tonani, campione dei sei giorni, in certe taverne novaresi o piacentine di Berlino, sotto i nostri occhi ammiranti! E, oh paste asciutte dei nostri calciatori, e di Learco Guerra in terra di Francia! Paste asciutte dei nostri volatori, di Balbo fra gli alpini di Londra, di Longo che le

ordinava per telefono, che fossero molite e al punto, alla trattoria italiana di Madrid! Paste asciutte dei pugiliatori vittoriosi, dell'alpino Gennaro Sora marciatore del Polol Paste asciutte da cui sono nati i premi Bagutta e i quadri di Spadini! ».

Se non fosse per quei « diporti », ci sarebbe da abbracciare Monelli e complimentarlo a nome di tutti i « diportivi »!



E' stato ricostituito, a meno di due anni dal suo scioglimento, il Club Alpino Accademico Italiano (Sezione autonoma del Club Alpino Italiano).

— Bene! — esclameranno molti.

— Bene! — dovremmo commentare anche noi, sportivi al cento per cento, fautori dell'« accademismo » nel senso di « spinta » alla valorizzazione delle audaci imprese individuali.

Senonchè, stando alla lettura del Regolamento del nuovo istituto apparso sul Bollettino del C. O. N. I., l'entusiasmo riceve una doccia fredda, e le braccia ci cascano. Il che è grave, si converrà, specialmente trattandosi di alpinismo. Stando al Regolamento, si deve infatti riconoscere che l'impronta che si vuol dare al C.A.A.I. è fondamentalmente antisportiva.

Prima di tutto, quell'obbligo di avanzare la domanda per farne parte. Non si vuole comprendere che non può essere un Consiglio Direttivo — sia pur formato da egregie personalità — a stabilire il valore individuale d'un alpinista: all'infuori d'ogni Consiglio sono le salite compiute, quelle che costituiscono i valori. Come chi ha conseguito la licenza liceale ha il diritto di entrare all'Università, così chi ha raggiunto determinati valori, cioè salite, dovrebbe d'ufficio essere Accademico. Si vuole, inoltre, che l'Accademico dia un saggio della propria cultura alpinistica. Niente di male, ma anche niente di necessario. La cultura alpinistica non ha niente a che vedere con le capacità tecniche. In un punto

difficile non è la cultura quella che fa trovare la « chiave »: è la tecnica, cioè l'esperienza e il coraggio, è quella cosa che chiama spirito sportivo.



Con molto rispetto, ma anche con molta fermezza, noi diciamo a S. E. Manaresi che il « ringiovanimento » del Club Alpino ci pare uno scherzo.

Una prova? Il noto Comitato Tecnico nominato nel periodo di sistemazione del C. A. I. non conteneva un solo vero e moderno intenditore internazionale di cose alpine. L'unico che valeva era Albertini. In compenso c'erano parecchi Senatori.

Adesso è stato ricostituito il Comitato delle pubblicazioni ed alla testa vediamo un egregio, ma sorpassatissimo alpinista, che non sapeva chi era Dülfer e — per sua confessione — non conosceva il meraviglioso sviluppo dell'arrampicamento moderno. Macché moderno... neanche quello d'anteguerra, se rimproverò a un collaboratore della Rivista Mensile gli elogi rivolti a Scotoni, « perchè ignoto »! Eppure dal Cervino al Campanile Basso si sa di quali prove fosse capace il gigante trentino!

Identicamente e contemporaneamente è ritornato in piedi lo stesso C. A. I. perchè a ciò sono arrivati i « vecchi » rimessi all'onore del mondo e della direzione del movimento alpinistico italiano. (A presidente del gruppo Bergegeist = spirito alpino di Monaco di Baviera, fu eletto per un triennio lo studente ventiquattrenne F. Schmid, perchè scalatore della S. E. della Fleischbank e delle più difficili salite del Kaisergebirge, sebbene del gruppo facciano parte personalità sociali notevolissime). Noi abbiamo un gruppo di « vecchi » tecnicamente e culturalmente mediocri, che vogliono dominare a ogni costo e ci riescono.

Il regolamento tace sull'ammissione, o meno, dei « professionisti », cioè delle guide. Il vecchio C.A.A.I. non le voleva. Se fosse italiano, Solleder non avrebbe potuto essere « accademico »! Quale formula si adatterà per questo? Chi se li immagina Tita Piazz o Adolfo Rey dichiarati non « graditi » da un collegio di esaminatori che hanno sempre avuto bisogno della corda dei due... impuri?

D'altra parte è vero che poche guide sarebbero in grado di spendere ogni anno le 250 lire necessarie per far parte del C. A. I. Per essere « accademico » non basta saper fare in testa di cordata le pareti delle Dolomiti o gli



## MARINAI CALCIATORI

Il gioco del calcio sta prendendo grande sviluppo anche fra la gente di mare e gli incontri fra squadre di piroscafi sono assai frequenti. Ecco il forte « undici » della motonave *Vulcania*, della Cosulich di Trieste, prima della partita vinta per 3-1 contro la squadra del piroscifo Roma.

sdruciolli di ghiaccio delle Alpi Occidentali, bisogna esser signori.

Il C.A.A.I. sarà quindi il Club Alpino Accademico dei signori. Gli altri, i poveri, quelli che penano nei bivacchi e non hanno i soldi per pagarsi la quota sociale, ne restino fuori.



Tante altre verità, verità scottanti, potremmo aggiungere in argomento.

Ma sappiamo che appena si provoca una discussione, subito i nostri « vecchi » tirano fuori una tirata lirica con Quintino Sella, il teutonismo, la penna nera sul cappello e l'immane sentimento alpino degli avi da conservare.



« Un goal o una battaglia ».

C'è ancora troppa gente in giro a ripetere la storiella che l'attuale generazione dei giovani, o meglio dei giovanissimi, che vanno dai quindici ai venticinque anni, sia svogliata e indifferente; che sia troppo sportiva (« questi giovani non vedono che il calcio o la boxe: sono vuoti, pigri, incapaci di fervore ») e poco pensante. Risponde un collaboratore del *Tevere* — giovanissimo anche lui — che rievoca il recente episodio avvenuto in una sede rionale alla

jettura ai Giovani Fascisti del discorso del 3 gennaio.

Uno dei giovani ascoltatori, invitato al commento, risponde che non v'è nulla da commentare. Si contesta come freddezza questa assenza di commenti; un altro, spontaneamente, si alza e difende i compagni dalla taccia di abulia o di indifferenza.

« L'entusiasmo a freddo — egli dice — è cosa sterile. Gli squadristi avevano, questo entusiasmo, perchè erano randellate da dare. Offriteci una occasione: un goal o una battaglia, e vedrete ».

Così: secco e convinto. I denigratori sistematici della « generazione ermetica » sono serviti. « Un goal o una battaglia »: patteggiare e vincere, questa l'aspirazione dei giovanissimi, che fu ai nostri tempi anche la nostra aspirazione. Non comprimerli, questi giovanissimi, con la giustificazione che « noi » non siamo abbastanza vecchi per abbandonare le nostre posizioni. Invece di parlar troppo di questa generazione, parlarle, interrogarla. Invece di definirla, chiederle periodicamente la voce. Ammonirla, qualche volta, ma anche e più spesso incoraggiarla.

Il che, noi di questa Rassegna, cerchiamo di fare; avrete visto, nelle pagine del presente fascicolo, l'articolo che ci siamo fatti scrivere da un Avanguardista e Giovane Fascista di 17 anni.



I giornali politici hanno dato notizia delle dimissioni di tutti i consiglieri di nazionalità italiana della Società Automobili Citroen (Senatore Bevione, S. E. Corni e Senatore Pericoli), dimissioni precedute da quelle del consigliere delegato Alberto Pesenti e seguite da quelle dei sindaci (on. Sansanelli, avv. Boccacci e rag. Corzetto). Le ragioni sono da trovarsi nell'atteggiamento del signor André Citroen che dispone della maggioranza delle azioni, « atteggiamento — si può leggere nel verbale dell'ultima seduta del Consiglio — circa il programma futuro della Società, sia perché il medesimo contrasta coi precedenti desiderati e deliberati, sia soprattutto perché essi (Consiglieri e Consigliere delegato) non possono e non vogliono, tanto più di fronte all'esempio dato dalle altre Fabbriche italiane, trovarsi nella situazione di non corrispondere ed anzi di contrastare alla precisa volontà del Governo Fascista circa il ribasso dei prezzi di vendita, tanto più in quanto essi non possono dimenticare tutte le speciali attenzioni dal Governo stesso usate in passato a favore della Società ».

Ora la Citroen italiana si trova ad essere amministrata e diretta da stranieri, obbedienti ai comandi provenienti da Parigi che hanno già imposto un aumento di prezzi. Il programma « liquidatorio » di Mr. Citroen è dunque in pieno svolgimento, e le sue conseguenze non tarderanno dolorosamente a farsi sentire. Prono agli ordini delle non tanto misteriose potenze che cercano di creare ogni genere d'imbarazzi al nostro Paese, il signor Citroen può dire d'aver vinto la battaglia preparandosi a uccidere la creatura che porta il suo nome.



« Da Dobbiaco a Cortina d'Ampezzo è breve, ma bellissimo viaggio. Una ferrovia elettrica privata, linda e minuscola come un giuocattolo, imbuca la Val di Landro, scala la Croda Rossa, costeggia il Lago di Misurina, valica il Passo Tre Croci e ridiscende poi per più lieve pendio sino alla indimenticabile valle, dove, come una perla in una conchiglia, giace Cortina ».

Il pezzo è bello e si poteva leggere qualche settimana fa nella terza pagina d'uno dei più quotati giornali ita-



### L'AEROPLANO VITTORIOSO

Lombardi, Mazzotti e Rasini, reduci dal periplo africano, sono scesi a Napoli, prima di raggiungere la Capitale. La fotografia mostra l'apparecchio di Lombardi, l'ottimo A.S. 2 Fiat, esposto all'ammirazione del pubblico nella Galleria Umberto I della città partenopea (foto Carbone).

liani, tanto per non nominarlo *La Gazzetta del Popolo* di Torino. Ma, santo Cielo, come ha fatto il colorito descrittore a vedere la ferrovia « costeggiare il Lago di Misurina » che ne è invece distante una buona dozzina di chilometri, e « valicare il Passo Tre Croci » che è in tutt'altra direzione e località?

Si può concedere molto alla fantasia degli scrittori; passi quella « scalata » alla Croda Rossa col trenino elettrico che appena ne sfiora le pendici, ma questo vedere i Laghi e i Passi in altri posti dove la natura li creò, via, è un po' troppo, e depono poco favorevolmente sullo spirito d'osservazione di certi « inviati speciali »... A quando, viaggiando fra Milano e Genova, si valicherà il Fréjus e si costeggerà l'Adriatico?



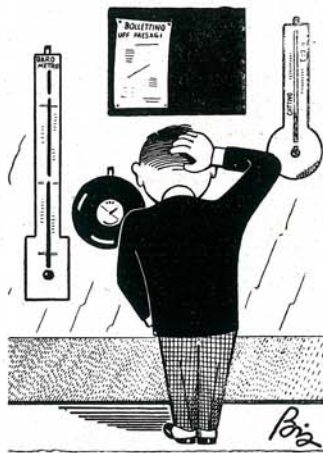
Un collaboratore del *Popolo di Roma* trova che l'attuale inquadramento delle Federazioni nel C. O. N. I., sanissimo in teoria, è molto debole in pratica e che bisognerebbe riunire in blocchi le Federazioni col criterio dell'affinità sportiva e dell'utilità reciproca. Questi blocchi, a cui si darà il nome di Confederazioni, saran-

no poste alla immediata dipendenza del C. O. N. I. Vi sarebbe, ad esempio, la Confederazione degli sport nautici comprendente le Federazioni del Canottaggio, della Motonautica e dello Yachting; quella degli sport meccanici, quella dei giuochi sportivi, degli sport atletici, degli sport da combattimento, eccetera eccetera.

Adunando i presidenti delle varie Confederazioni, il Presidente del C. O. N. I. può formare il suo direttorio che diventa magnifica ed eletta espressione delle varie attività sportive nazionali. Si potrà così avere un direttorio del C. O. N. I. formato da uomini orientati nel pensiero e nell'azione al bene comune di vari sport. Un Direttorio snello, in grado di discutere rapidamente e di giudicare con splendida autorità.

Attualmente, nota il proponente, nelle assemblee dei trenta Presidenti Federali il C. O. N. I. incontra enormi difficoltà nel porre problemi dettagliati e specifici di uno sport o di un gruppo di sport perchè ognuno di questi ha un suo linguaggio ed un suo ordine di idee. Ben altro aspetto presenterebbe la riunione degli otto presidenti di Confederazione.

# L'ASSICURAZIONE CONTRO LA PIOGGIA



## IL PROVVIDO OMBRELLO DELLE SOCIETA' E ORGANIZZAZIONI SPORTIVE

recinto coperto; addio successo delle grandi riunioni automobilistiche o motonautiche o motociclistiche. Si deve rimandare?... Si rimanda... e son due, tre, venti, cinquanta o più migliaia di lire, che in quella « giornata mancata » si sciolgono e si confondono con le « lacrime » dei promotori nella famiglia fredda ed esasperante.

Chi ha mai fatto dei calcoli statistici sulle probabilità di pioggia e sui capitali andati in fumo, o in fango, per dirla meglio, a causa del maltempo? Una statistica c'è chi l'ha fatta: è la *Italian Excess* di Milano.

Non sono ancora abbastanza conosciute le provvidenze che questa grande Compagnia assicuratrice offre a chi corre i rischi dei danni sugli incassi o dei danni per spese, a causa della pioggia.

Se l'antico e saggio Re d'Israele, figlio di Davide, rivivesse, non dovrebbe soltanto quando minaccia di piovono o piove, pronunciare il fatalistico « lasciamo piovono », ma aggiungerebbe: riparatevi, proteggete la vostra cassa con la polizza dell'Assicurazione Pioggia della *Italian Excess* di Milano, via Monforte, 2.

Per il risarcimento ai danneggiati, la Società null'altro chiede che la presentazione di un certificato dell'Ufficio Meteorologico, dal quale risulti che



nel periodo assicurato è caduta la quantità di pioggia fissata nel contratto.

Per ovvie considerazioni le polizze contro la pioggia devono essere stipulate almeno dieci giorni prima dell'inizio del rischio, quando cioè non sia possibile fare previsioni sul tempo che farà. Si rende quindi necessario che le trattative siano avviate almeno venti giorni prima della data da cui dovrà decorrere il rischio.

La somma da assicurare si calcola secondo la cifra di incassi prevedibile come minimo in caso di bel tempo.

Per certe manifestazioni, però, come fiere di beneficenza, concerti, pubblici festeggiamenti, ecc. l'assicurazione si fa per l'ammontare delle spese.

Le forme principali dell'assicurazione contro la pioggia sono le seguenti:

### Polizza « S »

Questa polizza dà diritto al-

GASTONE GORRIERI, direttore resp. - VITTORIO VARALE, redattore capo

Stampata su carta della S.A.L.C.A.

ARTI GRAFICHE MILANESI - Milano, Corso S. Gottardo, 16

l'Assicurato di riscuotere la differenza fra la somma assicurata e la somma realmente incassata, ove quest'ultima sia inferiore alla prima.

#### Polizza « C »

La polizza « C » dà diritto all'Assicurato di riscuotere l'intera somma assicurata, indipendentemente dall'incasso realizzato.

#### Polizza « D »

Anche questa polizza, come quella « C », assicura una determinata somma fissa, ma questa è pagata in tutto o in parte a seconda della quantità di pioggia caduta.

Tutte le polizze di assicurazione contro la pioggia, di qualsiasi tipo, debbono precisare:

a) il periodo di tempo durante il quale l'assicurazione deve aver vigore (numero dei giorni e numero delle ore rispettivamente per ciascun giorno);

b) la quantità di pioggia che deve cadere affinché l'Assicurato abbia diritto all'indennizzo.

Il periodo di tempo che l'assicurazione deve contemplare varia naturalmente a seconda dei casi. Ad esempio, per un match di football, si dovranno coprire solo le due o tre ore precedenti l'inizio della gara, poichè se la pioggia avesse a cadere

dopo, ciò non avrebbe influenza sulla cifra dell'incasso, ormai per intero realizzato.

Anche la quantità di pioggia che deve cadere costituisce un dato essenziale del contratto. Si può pattuire che l'assicurazione abbia effetto solo nel caso che sia caduta una quantità minima di pioggia di 1, 2, 3, millimetri o più. Naturalmente, minore è la quantità di pioggia prevista dal contratto e più elevato è il premio di assicurazione.

L'importo del premio varia a seconda del mese e della località, ed è rigorosamente calcolato sulle statistiche della pioggia degli ultimi 25 anni. A questo punto giova ricordare che si stanno svolgendo le pratiche perchè sia opportunamente riveduta la tassa governativa sulle polizze dell'Assicurazione Pioggia, che attualmente si applica nella elevatissima misura del 18 per cento, ed è da attendersi una riduzione in considerazione delle agevolazioni che le direttive del Regime concedono allo sviluppo dello sport

e per la maggiore sicurezza delle Società e Organizzazioni sportive.

Eco dunque, per la divulgazione fra gli sportivi, tutto quanto si voleva dire, con poche parole, della nuova forma assicurativa che si può definire « l'infrangibile ombrello del cassiere ».

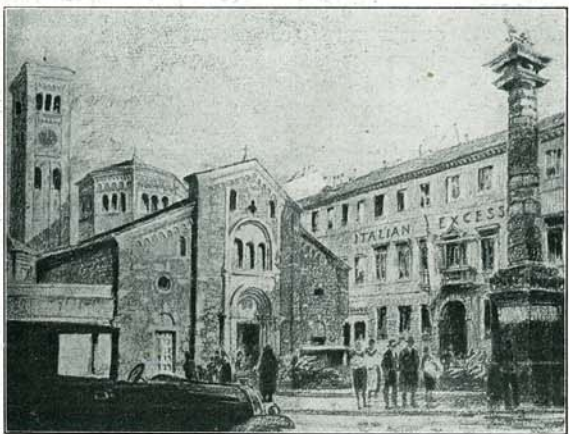
Meccanismo semplicissimo, come si vede, quello dell'Assicurazione Pioggia, che libera dalle preoccupazioni gli organizzatori di avvenimenti all'aperto.

Essa offre tranquillità particolarmente alle grandi imprese nelle quali sono in gioco forti capitali e non minore tranquillità alle Società sportive dei piccoli centri.

Se Giove Pluvio infuria, la polizza immunizza chi arrischia non solo per proprio beneficio, e serba un premio speciale ai mecenati — ve ne sono ancora — che tutto arrischiano per il progresso dello sport senza l'altro chiedere che la soddisfazione di vedere trionfare i propri colori col minor danno possibile.

Ed ora, a miei amici, prendete nota. E se piovesse... lasciate che piova: come al buon tempo antico.

Prima di tutto, sia al sicuro la cassa!



Milano - Basilica di S. Babila e Palazzo già Arnaboldi, sede dell'Italian Excess.

ANNO IV - N. 2  
FEBBRAIO  
1931 - (IX)  
C. C. Postale

EDIZIONE  
DI LUS

GIVLIO  
BOKATO  
- 31 -

**LO SPORT  
FASCISTA**  
RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

# OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

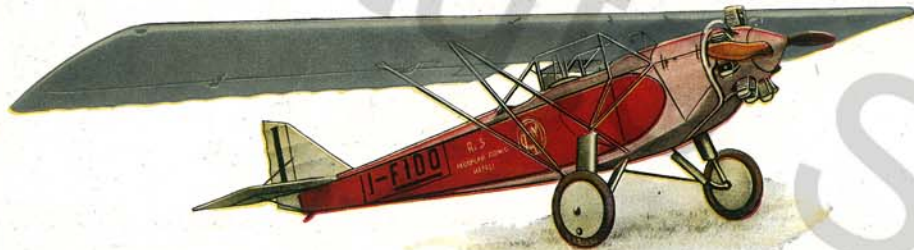
SOCIETA ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

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.) 95 » 280 »	Plafond pratico . . . . .	5000 m.
bagagli . . . . . 25 »	Coefficiente di sicurezza . . . . .	7
Peso totale . . . . .		

### 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

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

Fondata da

**LANDO FERRETTI**

EDITORE L'ENTE AUTONOMO DELLA STAMPA

Direzione - Redazione - Amministrazione  
MILANO - VIA S. ANTONIO 3  
Telefoni: 82-045, 82-450

ABBONAMENTI ANNUI all'edizione di lusso	
Italia . . . . .	L. 100
Estero . . . . .	> 200

## I SUBLIMI CINQUANTASEI

Porto oggi l'omaggio della nuova poesia ai suoi ispiratori: gli aviatori italiani moltiplicati dalle macchine aeree italiane. L'Italia è una creatrice feconda, instancabile. I Romani che dominarono il mondo con la spada corta, la marcia veloce e lo stile tacitano, furono oscurati dagli Italiani della grande guerra; vittoriosi, stoici incassatori di bombarde, eterni assalitori di quote mitraglianti. In quel cielo intersecato e traforato, Baracca disegnava già con i suoi voli il profilo degli Italiani futuri: ora già numerosi, presto innumerevoli.

Questi sublimi cinquantasei, voluti da Mussolini, guidati da Balbo, organizzati da Valle e Maddalena, si sono fusi con i dodici apparecchi Fiat-Marchetti, motori Zerbi, per compiere la prima transvolata in isquadra: massimo record aviatorio militare di oggi.

Facciamo echeggiare questi potenti nomi italiani: Boer, Barbicinti, Nensi, Imbastari e Fois che tanto si accesero nello slancio da trasformarsi in stelle e creare così, per fantasia, una nuova Croce del Sud.

Ed ecco i nomi degli altri vivi eroi pronti a morire per abbellire l'Italia: Balbo, Cagna, Venturini, Cappannini, Valle, Biseo, Carascon, Gadda, Maddalena, Cecconi, Damonte, Bernazzani, Agnesi, Bonini, Campanelli, Pifferi, Draghelli, Leonello, Bianchi, Giorgetti, Marini, Miglia, Baraldi, Giulini, Baistrocchi, Gallo, Girotto, Francioli, Recagno, Abbriata, Mancini, Lon-

goli, Napoli, Gasparri, Virgilio, Canistracci, Vercelloni, Maugeri, Simonetti, Calò, Carducci, Moretti, Romin, Mascioli.

Ma per glorificarli degnamente aboliamo in poesia, in prosa e negli avvisi murali, le antiche parole e le immagini sciupate di gesta, epopea, cavalli alati, aquile ed altri volatili indigeribili, mangiati dal vento della storia. Occorre pulirsi di ogni retorica: olio di sintesi, splendore di ingranaggi verbali pulitissimi per precisare le splendide virtù fasciste degli aviatori italiani: primo fra tutti lo squadrismo diciannovista, storico maneggiatore di bastoni e bombe, che seppe sgombrare le piazze d'Italia da ogni immondizia antitaliana.

Noi che conoscemmo il carcere con Mussolini nelle lotte interventiste e nelle lotte per la creazione dei Fasci, possiamo dirvi come battesse polifonicamente una notte il cuore squadrista di Italo Balbo in un carcere di Ferrara. Tanto tanto battè da mutare la cella in una campana a martello e si svegliarono tutte le campane della città e i loro battacchi, assetati di musica totale, imposero fanaticamente la liberazione degli squadristi imprigionati. Le più temerarie spedizioni diciannoviste, benchè improvvisate, avevano una loro speciale organizzazione, l'organizzazione degli inorganizzabili.

Squadristicamente Balbo, divenuto Ministro dell'Aria, si improvvisò aviatore. Squadristicamente i dodici atlantici aggredirono le for-



Dopo l'ammarraggio a Bahia, sull'apparecchio di Italo Balbo viene issata la bandiera ammiraglia.

ze livellatrici e comunarde dei venti, la insurrezione di onde anarchiche, gli aghi ironici dei piovvaschi parlamentari e sfondarono il cerchio oceanico di nebbie colore socialdemocrazia.

Seconda virtù tipica dell'aviazione italiana è l'eroismo consuetudinario. Ogni istante del giorno e della notte li trova tutti pronti a morire per far più bella la Patria. Eroismo italiano superiore a tutti gli eroismi e specialmente a quello leggendario dei Giapponesi, poichè mentre questi lo sostengono con uno sprezzo assoluto della vita gli aviatori italiani lo drammatizzano con un simultaneo amore-odio della vita, patetico e sorridente insieme. Sulle adorate sagome del paese nativo, su quei pini che ombreggiano due punti rosei, guance di bambini, snella forma di una donna amata, bocca primaverile o rughe di madre, si avviticchiano i tentacoli allungati dei cuori aviatori, mentre conquistano le quote cronometrate della città. Così appassionatamente si allungano le belle piovre imbrillantate dal sole nel mare di liquida turchese estiva. Tanto più salgono gli aviatori italiani nel pericolo radioso, tanto più adorano ciò che sanno di perdere.

Sono anche i mistici della velocità, questa

nuova religione-morale! Velocità! Ogni ritardo è un peccato mortale. Tutto ciò che corre è santo. Riplasmano la penisola imponendo dovunque la linea retta virile, distruggendo le curve cascanti dei golfi e delle strade sognatrici.

Sono gli uomini del *record*. Superare il già fatto. Raggiungere un nuovo inaspettato. Essere sempre il primo. Preferire la morte al secondo posto. Ingigantimento dell'io che non conosce altre pareti che le pareti degli orizzonti. Dopo aver vinto spazio e tempo disputano sui minuti e sui secondi colla morte stessa, cronometro alla mano.

Si parte: addio! Bella rada verde, tutta sonora di saluti fraterni nei megafoni! Decollare dopo aver corso in una trincea di schiume festose. Sette minuti dopo è già formato in cielo il grande cuneo delle cicogne inebriate. Ma questi apparecchi tanto umani rassomigliano piuttosto a dodici giganti bianchi, nudi, le braccia aperte in tuffo simultaneo dal trampolino zenitale.

Il rombo dei duecento chilometri all'ora non rivela diminuzione di giri. Trecento metri li separano dal pallore verdastro dell'Atlantico. Nell'odore ubriacante della benzina sento ciò che sembriamo e siamo in realtà: accesi dal sole e in

formazione perfetta dodici idrovolanti o fiamme di un unico immobile lampadario, sospeso all'ancora invisibile stella polare. Gli aviatori italiani sono simultaneisti. Superano in ciò i meravigliosi arditi della guerra. Questi imploravano le quote più ardue da conquistare, purchè fossero esentati dalle marce e dallo zaino. In autocarro avvicinarsi alla linea! Gli aviatori della trasvolata oceanica, benchè lanciati dal cuore in alto, vollero portare su il massimo carico di benzina. Simultaneamente salire e portare un enorme zaino. Anche l'autocarro si portarono in cielo, autocarro da snellire correndo.

Diventano sempre più ciò che gli uomini diventeranno tutti: padri di macchine fusi con le macchine loro figlie e centuplicati da esse. I loro polmoni continuano nei tubi di scappamento. I nervi elettrici del cervello avvilluppano il magnete, cuore e carburatore hanno la stessa pompa e i manometri vibrano nel petto di carne dell'apparecchio totale. Quelle bombe fumogene sono le loro grosse buone sigarette che, lanciate già sul voluminoso andare dell'oceano rimpicciolito, vi marciano la deriva nello smisurato laboratorio atlantico, ormai di loro proprietà.

Per riempire un radiatore bucato le parti umane dell'unico apparecchio diedero saliva e orina. Avrebbero dato sangue e altri liquidi essenziali a disposizione. Il generale Valle ritardato da un peso eccessivo, si

fece brutalmente un salasso di benzina per chiarire le idee del proprio apparecchio vitale. Così vanno trasformando il loro corpo per adattarlo alle forze atmosferiche. Arrotare di sguardi, e rendere sempre tagliente lo sterno, come il petto di un uccello.

Nello spessore della zona anteriore della parte centrale dell'ala i due piloti, chiusi nella cabina di comando, hanno sulla testa ed ai lati gli sportelli scorrevoli della cupola trasparente: ansietà di decollare con un carico complessivo indispensabile. Alla punta dello scafo di sinistra la cabina radiotelegrafica tace. Ne sbirciano lo sportello chiuso i due piloti, seduti al centro della cabina di comando.

Il rombo del motore militarizza l'oceano, rombo intimo, consanguineo, universale. L'elica propulsiva e l'elica trattiva girano fuori, ma in realtà dentro, nei due cuori gemelli dei piloti. Come due neonati fra le mammelle della

madre, i due piedi sono incastrati nella tavola di comando verticale, simile alla coscienza nella sua chiara devozione, onesta e attenta. I quattro occhi guardano davanti la bussola intelligente e casta, che resiste alle seduzioni diaboliche dei perturbanti metalli di bordo. I due sguardi del pilota di destra formano con le lancette della bussola una stella fortunosa che trema. Egli del consanguineo vede soltanto le dita, che si geometrizzano in pesante e in regolo, ritmati dal

contagiri danzante agli scoppi dell'elica. Lo intero apparecchio di carne domanda a sè stesso:

- Come va la salute?

- Benone! Ma attenti!



Italo Balbo in tenuta di volo.

Nei due serbatoi dei galleggianti tremila chilogrammi di benzina fingono due piccoli oceani ondosì, giocattoli per bambini.

I due piloti sono fasciati dalla rombante volontà dei due motori 560 HP., disposti in *tandem* sull'alto castello di sfida. Fra l'elica trattiva bipala, diametro metri 3,60, e l'elica propulsiva a quattro pale, diametro 3,15, i dodici cilindri umani, disposti su due file a V di 60 gradi, raffreddati ad acqua, hanno un riduttore di giri ad ingranaggi e un ammortizzatore.

Il braccio destro dell'uno e il braccio sinistro dell'altro si prolungano nei lungheroni di legno di 24 metri del piano alare, nei diaframmi trasversali in compensato, che lo collegano, e nei suoi cassoni stagni per il galleggiamento, in caso di naufragio. Gioiscono i muscoli delle braccia nel sentire i loro prolungamenti facilmente smontabili ed a pezzi indipendenti. La leva alla destra del primo pilota fa ruotare, mediante cavi e catene, all'estremità superiore delle travi di coda il tenditore, che, allungandosi ed accorciandosi, innalza ed abbassa il bordo d'attacco del piano fisso di coda.

Fra i due motori i serbatoi d'olio, come due ghiandole interstiziali; i due radiatori, distinti come due mari. Ecco il motorista, entra nel *tunnel* del galleggiante di destra, illuminato e ventilato da *ubù*. Affettuosa solidità di dogarelle di cedro, guance di frassino, pioppo, noce. E questo traliccio, coperto di compensato e fasciato di tela! Buon

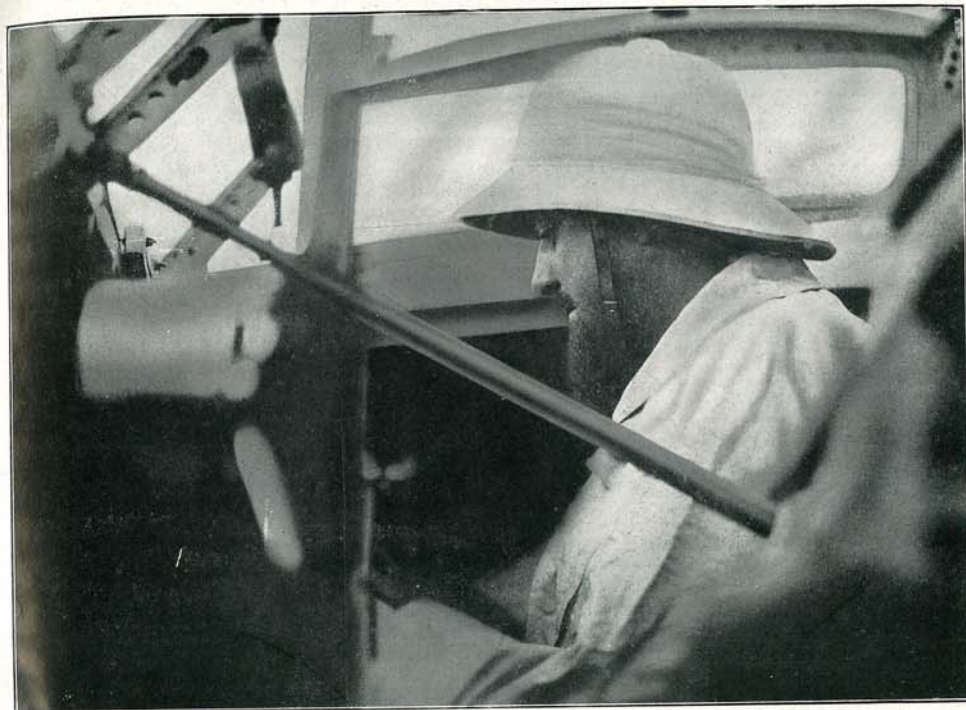


Porto Natal: l'inaugurazione del monumento a Carlo Del Prete, alla presenza dei componenti la Crociera aerea transatlantica e delle Autorità locali.

mastice antiputrido ed impermeabile! Nelle mani del pilota la ruota è formata di noce, stabilità e governo. E anche le travi di coda sono formate di lungheroni in *silver spruch* e passione per gli orizzonti. Il costruttore non avrà certo dimenticato di controllare il piano fisso orizzontale di pioppo, che porta il timone di profondità, fatto di tubi di acciaio con lamiera di acciaio imbottita. Ai due piani di deriva verticale fanno seguito fedelmente due timoni di direzione, in lamiera, di acciaio, saldati all'autogeno.

Un'elica autoregolatrice ed una batteria di accumulatori illuminano l'apparecchio, che ha per orecchio un ricevitore radio a quattro valvole, tutto attento ad una gamma di onde da 15 a 2400 metri. Un trasmettitore radiotelegrafico e telefonico gli serve da bocca per lanciare una gamma di onde fino a 500 chilometri telegrafici e duecento chilometri telefonici. Questi sono gli aviatori italiani, elementi ed insieme artisti primitivi delle

nuove arti aeropittura e aeropoesia. Prospettive nuove, organizzate dal genio della velocità. Dominano le linee rette furenti fra la elastica capigliatura delle



Italo Balbo al suo posto di guida e di comando, nell'interno dell'« S. 55 » ammiraglio.

geometrie, spiegate, intrecciate ed anguillanti. Forza artistica la loro, quando disegnano nel cielo un volo a cravatta per strozzare un caccia nemico o quando danzano come sugheri sullo zampillo sbocciato di granate delle batterie antieree. Sono architetti, quando costruiscono rapidamente un soffitto di metallo tonante sulla terra. L'arte loro consiste nel fare il punto, misurare coordinate, calcolare l'*azimut*. Fraternalizzano col tramonto e il passaggio degli astri per il meridiano. Scrivono col regolo gli elementi della retta d'altezza nel libro del cielo.

I loro precursori in poesia transoceanica: Cabral, Coutinho, Franco, De Pinedo, Del Prete, Larre Borges, Da Barros, Cunha, Braga, Fermento de Beires, Saint Roman, Muneras, Petit, Costes, Lebrix, Ferrarin, Jimenez, Iglesias, Challe, Mermoz sono tutti superati.

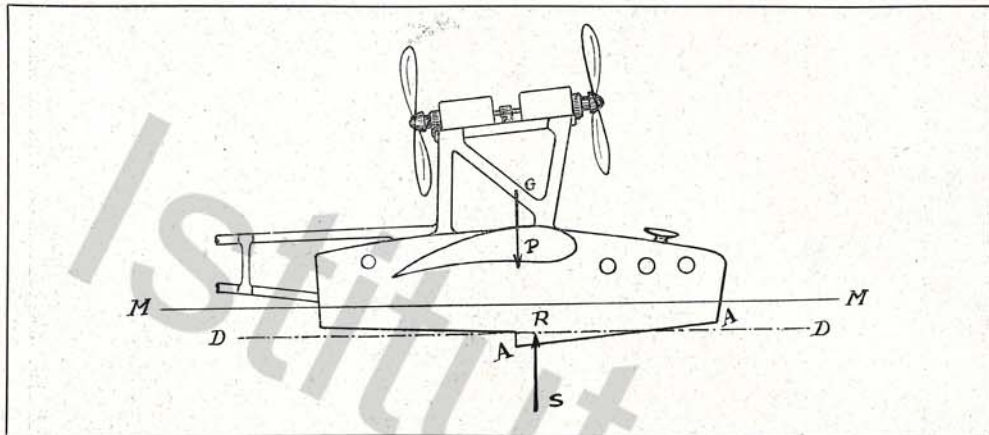
Dinamizzata dal genio di Mussolini l'aviazione civile italiana con le linee Torino-Trieste, Roma-Napoli-Palermo, Vienna-Venezia-Roma, Venezia-Trieste-Zara, Brindisi-Atene-Costantinopoli è pronta a militarizzarsi per raddoppiare i mille apparecchi di guerra! Gloria a Ferrarin e Del Prete! Gloria a De Bernardi! Gloria al meraviglioso ardito del cielo Keller! Gloria al caro geniale poeta e pittore aviatore Azari, che creò con me il primo dizionario aereo!

Il passatismo provinciale italiano appartiene alla preistoria. Le nostre grandi città sono gabbie di canerini.

Gloria alle macchine pensanti e agli uomini meccanizzati di acciaio e benzina, che Mussolini ispira e Balbo guida in cielo sotto l'altissima parola *Italia*, piantata ormai nello zenit.

F. T. MARINETTI  
Accademico d'Italia





Sezione di idrovolante, con segnato in R il ben noto *redan* o gradino  
(Vedere a pag. 9 la descrizione).

## Il decollo degli idrovolanti con carico pesantissimo

Il tragico incidente di Bolama che, all'inizio del grande volo fra le sponde dei due continenti, ha frantumato le fierissime ali a cinque fra le aquile dello stormo audace, deve essere valutato con tutta la serenità che è possibile in così disgraziata e dolorosa evenienza.

Agli occhi di coloro per cui l'ardimento consapevole è valore massimo insuperabile, questo lutto e questa sciagura non tolgono gloria all'impresa né portata al suo significato altissimo, ma di gran lunga ne aggiungono, appunto perchè il pericolo da sfidare e le difficoltà da sormontare significano gloria quando la vittoria è ottenuta. Ma non è tutto.

La crociera atlantica di Balbo, che ora è un magnifico fatto compiuto, non aveva per scopo di dimostrare al mondo intero le doti d'ardimento e le virtù singolari di perizia e d'abilità personali dei campioni della nostra Aeronautica, perchè di queste doti e di queste virtù nessuno ha mai dubitato, né poteva in buona fede dubitarne, dopo i mille ardimenti e le mille audaci meravigliose imprese compiute dai militi della nostra armata del cielo, e in tempo di pace e in tempo di guerra.

Il problema era un altro. Quello di dimostrare senza possibilità d'appello in contrario, senza che niente o nessuno potesse sollevare obiezione contrarie, che non solo

*L'incidente per cui all'inizio della trasvolata atlantica si perdettero due apparecchi, suggerisce al nostro collaboratore tecnico prof. dott. Giuseppe Filippini — già insegnante nella R. Accademia Aeronautica — di descrivere le difficilissime condizioni in cui si svolge il decollo degli idrovolanti con fortissimo carico. E' uno studio completo, che merita di essere letto attentamente, per le chiare ed esaurienti delucidazioni che dà.*

qualche isolato audacissimo, non solo qualche macchina d'eccezione, non solo uno slancio individuale potevano raggiungere mete tanto lontane da sembrare quasi irraggiungibili come fatto ordinario, ma sebbene di mostrare che la maturità di tutta la nostra scienza del volo, quella pratica dei piloti, quella teorica e pratica insieme dei costruttori dei velivoli e dei motori, delle bussole e degli strumenti di navigazione, era ormai tale da far scendere quasi

al livello dei fatti quotidiani (quotidiani almeno per noi, cioè per le ali italiane) un compito ed un rischio che in ambiente di uomini e di cose diverse doveva essere posto in un piano più alto.

Non quindi una diminuzione di uno o di pochi, ma un innalzamento di tutti e di tutto, giacchè il più alto valore che l'ardimento di pochi può acquistare dinanzi agli occhi di tutto il mondo, consiste appunto nel fornire la prova completa che, dopo lui sulla strada da lui antiveduta e quindi aperta, possono salire sulle sue orme alla medesima cima anche valori meno grandi e audacie meno singolari che sappiano approfittare dell'insegnamento così stabilito.

Questo il valore vero e maggiore della crociera di Balbo, questo l'obiettivo che si voleva raggiungere, questo il riconoscimento unanime del mondo intero.

Ma da questo nuovo punto di vista, da questa volontà

chiaramente affermata di voler fornire un insegnamento e non solo compiere una gesta mirabile che va misurata unicamente col metro dell'immenso rischio vinto e superato, l'incidente di Bolama può acquistare un nuovo significato, può, agli occhi di coloro che misurano tutte le cose con la loro piccola statura e vogliono giudicare prima d'un esame di cui forse non sono capaci — ed è la loro unica scusa, se una ne possono offrire — può sembrare che esso abbia il potere di gettare un'ombra leggera sui limpidi lineamenti dell'impresa compiuta.

Ma è un giudicare senza esaminare, è un pretendere assurdo che una sapienza ed un'abilità che s'affermano già grandi superino unicamente per questo la loro propria statura, e sian capaci non solo di vincere contro tutti gli ostacoli, ma abbiano la magica virtù di farli scomparire. Gli ostacoli si possono conoscere, vincere e superare ma non si possono distruggere quando non dipendono da noi, quando essi risiedono nell'ordine stesso delle cose, quando la loro genesi sta nella potenza delle forze della natura che si vincono e si domandano e si assoggettano, ma non si possono uccidere mai. Pretendere che una scienza od una abilità sieno dovunque e sempre infallibili, è una affermazione che dimostra una sola cosa: quanto sia piccolo e fallace il sapere di colui che l'affirma.

Ma il decollo di Bolama, in cui dodici apparecchi carichi ciascuno di 3600 Kg. di carburante, con un peso totale di ben 10 tonnellate, hanno, sopra un totale di 14 che hanno tentato, potuto sollevare le ali e gli scafi dalle acque equatoriali, in una notte buia ed afosa, fra lo sforzo dei motori al massimo della potenza e lo spasimo e l'audacia dei piloti che ben conoscevano il valore del carico, lo sforzo da richiedere al cuore metallico vertiginosamente pulsante del loro apparecchio nelle condizioni ancor peggiorate dalla temperatura elevata e dalla diminuita densità dell'aria, con la necessità incombente di manovrare quasi alla cieca fidandosi unicamente alle indicazioni degli strumenti di bordo, essendo impossibile od evidentemente malfido affidarsi alle indicazioni dirette dei sensi, questo decollo difficilissimo e drammatico riuscito in quel modo fra il gioco ed il potere di tanti elementi contrari, è una prova meravigliosa dell'ardire e del sapere di chi aveva preparato ed osato un tale cimento. Non può esser altro.

Ma per rendersene esatto conto occorre esaminare le cose nei termini in cui intrinsecamente si trovano, nell'ordine cioè delle leggi e dei fatti naturali, col cui favore o contro le quali è avvenuto, e necessariamente doveva prodursi, un avvenimento come quello.

\*\*\*

E' nozione comune al giorno d'oggi che una macchina volante che sia più pesante dell'aria si sostiene in volo e sale in alto unicamente perchè essa possiede una velocità relativa all'aria nel cui seno si muove. E' il principio del volo meccanico, ma occorre approfondire giacchè fermandoci qui ne sappiamo troppo poco.

Le ali anteriori dell'aeroplano o dell'idrovolante (per ora non occorre distinguere fra i due casi), che sono le ali che portano la massima parte del peso, non solo si devono muovere nell'aria con una certa velocità, ma occorre in più un'altra cosa, quando la macchina debba salire o mantenersi nell'aria. Occorre cioè che queste ali non scivolino nell'aria muovendosi nel loro piano, ma è necessario che il loro piano faccia con la direzione della velocità un certo angolo determinato, che si chiama angolo d'attacco. In realtà le ali, per ragioni di rendimento aerodinamico,

non sono mai piane, ma concave nella parte inferiore e convesse nel dorso, in modo che l'angolo d'attacco è definito (nella più semplice delle varie definizioni che sono possibili), non dal complesso dell'ala, ma della corda del suo profilo in senso longitudinale. La figura a pagina 9 mostra il profilo generico d'una sezione dell'ala anteriore (B bordo d'attacco, A bordo d'uscita), fatta con un piano perpendicolare all'ala e parallelo all'asse longitudinale dell'apparecchio, nella direzione da poppa a prora.

Da questa figura chiunque può vedere che la corda A B del profilo, quella segnata in linea punteggiata, definisce l'angolo d'attacco  $\alpha$  fra l'ala e la direzione A V della velocità che essa possiede nell'aria.

In queste condizioni, l'esperienza ha insegnato che la resistenza opposta dall'aria al movimento con velocità V dell'ala, è una forza R diretta perpendicolarmente ad A B (almeno entro certi limiti dell'angolo d'attacco e per certi profili dell'ala).

Questa forza R dipende in grandezza da moltissimi fattori, che ora non possiamo esaminare, ma così a grandi linee possiamo enunciare in generale che essa è tanto più grande quanto maggiore è la superficie di tutta l'ala e quanto più grande è la sua velocità.

C'è però una differenza fra l'effetto della superficie e quello della velocità: raddoppiando, per esempio, la prima e tenendo costante la seconda, la resistenza raddoppia anche essa; tenendo invece costante la prima e raddoppiando la seconda, la resistenza diventa non doppia, ma *quadrupla*. Si esprime questo fatto dicendo che tale resistenza è proporzionale alla superficie dell'ala e al *quadrato* della velocità.

Ora questa forza perpendicolare all'ala fa esattamente l'effetto che farebbero altre due forze applicate all'ala in vece sua: una di queste, la Y della figura, sarebbe perpendicolare alla velocità, cioè verticale diretta verso l'alto; l'altra, la X della figura, parallela alla velocità, cioè diretta orizzontalmente in senso opposto al movimento dell'ala. Fisicamente — è facile dimostrarlo — tutto procede come se invece della R esistessero le altre due, che possiamo quindi considerare senz'altro e la cui intensità dipende da quella della R e dall'angolo d'attacco. Anch'esse cambiano — in generale — proporzionalmente alla superficie dell'ala e al *quadrato* della velocità. Ma cambiando l'angolo d'attacco, nascono i seguenti effetti, la cui considerazione ha importanza fondamentale per ciò che può accadere al momento del decollo.

Aumentiamo per esempio l'angolo d'attacco immaginando di partire da un angolo zero, come pressappoco si ha quando l'aeroplano rulla sul suolo o l'idroplano scivola nell'acqua alla partenza.

Man mano che aumenta l'angolo, aumenta anche R, e quindi aumentano anche Y e X, cioè aumenta la forza ascensionale che tende a sollevare l'ala e quella orizzontale che tende a frenare il movimento orizzontale della macchina volante.

Che accade, allora, mentre l'apparecchio seguita a rullare? E' facile prevederlo. Sul carrello dell'aeroplano diminuisce a poco a poco, cioè al crescere della velocità, il carico dovuto al peso dell'apparecchio perchè parte di tale peso è ora equilibrato dalla spinta verticale che si esercita sulle ali, e contemporaneamente aumenta la resistenza incontrata dall'aeroplano, cioè la sua velocità orizzontale, da un certo momento in poi, tende invece a diminuire.

Per ovviare a questo ultimo effetto, che evidentemente è nocivo quando si vuole innalzarsi a volo, non v'è che da

aumentare la spinta dell'elica, cioè il numero di giri del motore agendo nel suo acceleratore. Allora la velocità può aumentare, facendo quindi aumentare anche  $Y$  e  $X$ , giacché ci si deve ricordare che queste forze crescono col quadrato delle velocità, cioè assai più rapidamente della velocità medesima. Può accadere che, anche mantenendo costante l'angolo d'attacco, al valore prima fissato, la forza verticale  $Y$  aumenti così grandemente con l'aumentare della sola velocità, che questa forza finisca con l'eguagliare il valore del peso di tutto l'apparecchio. Allora questo si trova nelle condizioni sufficienti a poter iniziare il decollo.

Ma per salire effettivamente non basta, poichè occorre che  $Y$  non solo uguagli il peso, ma lo superi di alcun poco, il che si può ottenere lasciando invariata la velocità e aumentando invece un poco, entro certi limiti, l'angolo d'attacco. Allora l'apparecchio può lasciare il suolo e sollevarsi lungo una traiettoria inclinata, come se esso rullasse sopra un invisibile piano inclinato disposto nello spazio.

Ho detto « può lasciare » e non « lascia » il suolo (o l'acqua) senz'altro, poichè occorre esaminare le cose ancora un po' più da vicino, a scanso di guai dolorosi a considerare anche solo teoricamente.

Da quanto precede, può sembrare sinora che esistano due maniere perfettamente equivalenti di ottenere il decollo.

Una sarebbe quella di partire da fermo con un angolo d'attacco determinato, ma piccolo, aspettando che col proseguire del rullaggio sul suolo e con l'accelerarsi continuo del movimento dell'apparecchio, che si ha quando il motore rende tutti i suoi giri, la velocità cresca fino al punto tale che la  $Y$  equilibri e superi il peso dell'apparecchio, dopo di che il decollo avviene da solo e in modo perfettamente regolare. Ma c'è un'obiezione, anzi due: se l'angolo è piccolo la velocità minima, ottenuta rullando, che è necessaria per raggiungere lo scopo può esser troppo grande, e non si può ottenere anche spingendo il motore a tutta forza; poi ci sarebbe ad ogni modo l'altro inconveniente che il percorso di rullaggio diverrebbe lunghissimo, il che non sempre si vuole o si può fare, perchè ciò presuppone un campo di partenza estesissimo, perfettamente regolare, bene orientato rispetto al vento, e così via.

Si potrebbe allora ricorrere all'altro metodo. Questo consisterebbe nel partire con un angolo d'incidenza piuttosto grande, il che darebbe il vantaggio di richiedere una minore velocità di rullaggio prima del decollo. Ma anche qui c'è un grave inconveniente, che è determinato dalle leggi fisiche intrinseche dei fenomeni che si utilizzano. Anzitutto, a parità di velocità, se la  $Y$  è maggiore che nel caso di prima, ciò vuol dire che tanto la  $R$  (resistenza totale) che la  $X$  (resistenza all'avanzamento) sono anch'esse assai più grandi di prima. L'apparecchio acquista allora, sempre rullando a tutto motore, una velocità massima minore di quella di prima, perdendosi così, per un'altra strada il guadagno che si sperava ottenere. Solamente con un motore strapotente e leggerissimo, con carico leggero, le cose potrebbero andar bene a questo modo.

In pratica, si viene ad una transazione.

Si rulla con angolo d'attacco piccolissimo, permettendo così che l'apparecchio acquisti rapidamente sul suolo una grande velocità, in conseguenza del fatto che la resistenza  $X$  all'avanzamento è anch'essa molto piccola quando è piccola l'incidenza. Acquistata dopo un po' di rullaggio una certa velocità che, o il pilota con la sua pratica giudica opportuna, o uno strumento apposito indica, misurandola, come largamente sufficiente, si fa in modo che l'angolo d'attacco aumenti un poco. Ne vengono due effetti: uno

favorevole, l'altro nocivo. Aumenta subito  $R$  e quindi anche  $Y$ , cioè la spinta verticale sulle ali cresce sino ad eguagliare o superare il peso; ma aumenta anche  $X$ , cioè la resistenza all'avanzamento, il che vuol dire che l'apparecchio perde velocità appena si è sollevato, facendo quindi diminuire, nei primissimi istanti del volo, anche la spinta verticale che sorregge l'apparecchio.

A questo punto i casi son due: se la velocità che dopo il decollo diminuisce, non diminuisce di quel tanto che basta a rendere la spinta verticale sulle ali minore del peso, l'apparecchio seguita a mantenersi in aria, risponde ai comandi e, se il pilota diminuisce un poco l'angolo d'attacco o in tutti i casi non lo fa aumentare subito, la velocità e la spinta verticale dopo un po' di tempo riprendono ad aumentare e tutto va bene. Il decollo è perfettamente riuscito.

Ma se la diminuzione della velocità dopo il decollo è troppo forte, o se in qualunque modo accade che la velocità anche per un istante solo scende al disotto di quel limite per cui la spinta verticale nelle ali eguaglia il peso, l'apparecchio ricade e spesso volte ricade a peso morto senza governo, cioè in malo modo, scivolando d'ala o in qualunque maniera atterrando e ammarando con grave danno suo e del pilota.

Qual'è quindi la regola per il perfetto decollo?

Questa, che è semplice e che ora mi sembra si presenti da sola con evidenza. Acquistare col rullaggio sul suolo un *eccesso* di velocità (su quella *minima* che ancora assicura la sostentazione e il governo dell'apparecchio), che sia tale da soffrire una diminuzione (anche la massima possibile nelle peggiori circostanze), che sia senza pericolo, cioè tale da mantenere in ogni caso la velocità *sopra* il suo minimo valore sufficiente.

Ma in pratica, in moltissimi casi, non è facile tradurre in realtà anche questa regola semplicissima.

La macchina volante è, per esempio, molto carica di carburante e quindi molto pesante: caso della partenza per un raid di lunghissimo percorso. In qual modo ciò aggrava il problema?

La velocità *minima* necessaria per mantenersi in aria, e quindi a maggior ragione quella *minima* sufficiente ad innalzarsi dal suolo, non è una *costante* dell'apparecchio, ma varia col *carico*. Basta infatti pensare che questa velocità minima è quella che, sotto una data incidenza, deve dare una spinta verticale uguale al peso *totale* da sollevare. Se quest'ultimo aumenta, aumenta di necessità anche la prima. Aumentare l'incidenza per fare aumentare la spinta verticale non si può perchè, lo ripeto, oltre un certo limite l'aumento dell'angolo d'attacco fa diminuire la velocità e quindi diminuisce la spinta. Esiste per ogni tipo d'ala e d'apparecchio un'incidenza *ottima* che assicura la migliore *portanza*, cioè la spinta verticale, con una minima resistenza all'avanzamento.

Oltrepassare quest'incidenza non si può, e quindi per sollevarsi con carichi molto pesanti non c'è che una strada: acquistare sul suolo e mantenere nell'aria una maggiore velocità. Ma bisogna anche pensare che la velocità *minima* di sostentamento deve essere sempre minore di quella *massima* che è capace d'acquistare l'apparecchio che vola o che rulla a tutta forza di motore, perchè altrimenti in nessun modo l'apparecchio si manterrebbe in volo se fosse per miracolo riuscito a sollevarsi, nè, altrimenti, seguendo a rullare, potrebbe mai lasciarsi il suolo. Qual'è quindi il carico *massimo* col quale si può decollare? E' quel carico a cui corrisponde una velocità *minima* di sostentamento che è mino-

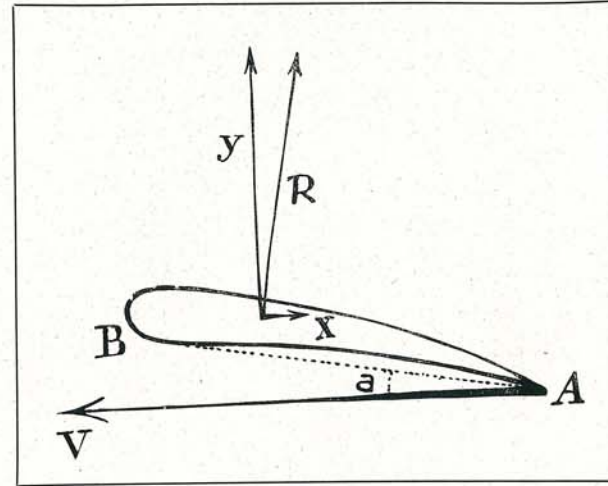
re della velocità *massima* che è possibile ottenere rullando, ed è minore di un tanto che è *più piccolo* della *diminuzione* che subisce la velocità all'atto del decollo. Rimane così un margine utile piccolissimo di velocità e di spinta di sollevamento. Con carichi maggiori non c'è niente da fare. Ma, messo il carico al limite massimo fissato dalla regola precedente, vediamo un po' quanto è pericoloso il tentare il decollo.

Il pilota mette il motore al massimo, aspetta d'aver acquistato tutta la velocità che può ottenere, poi tira a sé di un poco quel comando che fa aumentare l'incidenza. Se l'angolo d'attacco aumenta di troppo poco l'aeroplano *non decolla*, ed intanto si avvicinano i limiti del campo prima dei quali occorre decollare assolutamente, pena una capottata a tutta velocità o qualcosa di peggio. Tira un altro poco. Se è il giusto, va bene, si solleva e inizia il volo sorvolando gli alberi o gli ostacoli di confine. Se è troppo poco e non c'è più spazio libero davanti, non si solleva ancora, e è meglio risparmiarci di considerare le conseguenze. Se invece è troppo, sono guai in un altro modo. L'aeroplano si solleva un poco, poi essendo l'incidenza troppo forte, perde molta velocità, non riesce a sostenersi, perde governo e ricade come può; con tutto quel peso che piomba sul suolo, l'urto è sempre tale da ridurre l'apparecchio in frammenti, e se i piloti non hanno un'enorme prodigiosa fortuna... E' meglio fermarci a questo punto. Quanti sono, per ragioni suppergiù di questo genere, i tentativi di voli lunghissimi che son finiti tragicamente a questo modo, ed hanno avuto dolorosissimo termine ancor prima di cominciare?

A Monte Celio, Ferrarin e Del Prete, oltre ad avere un aeroplano di un grado di finezza eccezionale (che riduceva al minimo quell'eccesso iniziale di velocità che è il margine di sicurezza per il distacco e per il volo) hanno avuto la pista appostamente costruita in cemento, lunga 1700 metri, prolungata ancora in terreno battuto e soprattutto *inclinata* in discesa, in modo da agevolare in tutti i modi l'acquisto di una fortissima velocità iniziale. Piloti come quelli non avevan certo bisogno che alcuno insegnasse loro la manovra, ma è indiscutibile che, senza diminuire il loro merito, ma solo il loro pericolo, la pista lunga ed inclinata li ha aiutati moltissimo nei bruttissimi momenti del decollo.

\*\*\*

Per gli idro — ed è questa la conclusione di tutto il lungo discorso — per gli idro a carico pesantissimo, le cose sono molto ma molto più difficili ancora.



Profilo generico d'un'ala anteriore  
(Vedere a pag. 7 la descrizione).

Ma far scorrere uno scafo nell'acqua alla velocità di 150 o 200 chilometri all'ora è un'altra faccenda che far correre un paio di ruote sul suolo con quella medesima velocità. La resistenza offerta dall'acqua è molto piccola, anzi è piccolissima, alle piccolissime velocità, ma diventa enorme alle velocità di cui s'è parlato. Come si fa per diminuirla? Si cerca di fare in modo che lo scafo, immerso nell'acqua, all'inizio, di quel tanto che occorre a spostare tant'acqua da reggere tutto il peso dell'idroplano, esca a poco a poco dall'acqua man mano che la velocità aumenta, e quindi di pari passo con il carico che incominciano a sopportare le ali, provvedendo quindi a che, gradualmente, lo scafo medesimo cessi dal galleggiare nell'acqua per scivolare o flottare alla sua superficie. La resistenza che esso incontra diviene quindi assai minore. Per ottenere questo scopo, il fondo dello scafo è profilato come si vede nella figura in testa all'articolo.

Esso è inclinato in modo da approfondirsi da prua verso poppa, interrotto bruscamente con un gradino  $R$  tagliato di netto (il famoso *redan*) in un certo punto ben determinato. E' evidente che il piano inclinato  $AA$  si comporta, muovendosi nell'acqua, come l'ala portante di un aeroplano nell'aria. Il suo movimento genera una spinta verticale  $S$  che solleva tutto l'apparecchio e sposta la linea di flottaggio, da  $MM$  che corrisponde ad un dislocamento uguale al peso, a  $DD$  che è in posizione assai più bassa. La posizione del *redan* deve essere scelta con molta accuratezza, giacché il sostentamento cessa d'essere statico, soggetto al solo e semplice principio d'Archimede, per divenire dinamico, riducendosi la spinta verso l'alto sullo scafo ad una forza che non è necessariamente verticale, e che non è proprio detto sia la più adatta a mantenere, sotto l'azione opposta diretta verso il basso del peso applicato nel centro di gravità  $G$ , l'apparecchio nella sua linea di volo con la giusta e voluta incidenza e con le condizioni dell'equilibrio trasversale completamente soddisfatte. L'ottenere ciò è compito del costruttore. Ma ciò che il costruttore non può fare è che la resistenza d'avanzamento nell'acqua dello scafo, anche

Tutto dipende dal fatto che, prima di sollevarsi, bisogna acquistare quella tale minima velocità appoggiandosi sopra uno scafo che si muove nell'acqua o scivola alla sua superficie, anziché sopra un carrello con ruote che rulla sul terreno. La resistenza all'avanzamento nell'aria del carrello, quella del suo rullaggio sul suolo, si sommano anche negli areoplani alla resistenza orizzontale  $X$ , ma non ne abbiamo tenuto conto sinora perchè negli aeroplani esse non hanno mai tale effetto da complicare eccessivamente il problema.

così diminuita moltissimo, diventi tanto piccola quanto sarebbe desiderabile. Essa è sempre molto più grande di quella che incontrerebbe un aeroplano rullando sul terreno; i moti vorticosi dell'acqua nello spazio che sta immediatamente dietro al brusco gradino sono, per esempio, estremamente seccanti da questo punto di vista.

L'ing. Forlanini, il pioniere forse più glorioso dell'aviazione italiana, propose a suo tempo un'altra soluzione che era degna di lui e del suo ingegno, come non possiamo parlarne perchè ciò, fra l'altro, coinvolgerebbe troppe cose e ci indurrebbe ad allontanarci troppo dal nostro soggetto.

Ad ogni modo, si comprende che l'idro, così frenato dall'acqua, molto più difficilmente dell'aeroplano riesce ad ottenere quell'eccesso di velocità antecedente al decollo che assicura un conveniente margine di sicurezza, sopra la velocità minima di sostentamento. Se l'acqua è agitata a piccole onde, se l'idro s'avvia col vento bene in prora, se il motore è molto potente e se (soprattutto) il carico è piccolo, il decollo è abbastanza agevole e richiede solamente una pratica bene addestrata. Il moto ondulatorio dell'acqua leggermente agitata aiuta molto il decollo perchè, uscendo da un'onda ed entrando nel cavo fra quella e la successiva, lo scafo vien sottratto per un attimo alla resistenza dell'acqua, e se l'equilibrio fra il peso e la sostentazione era quasi raggiunto con sicurezza, basta questa piccola circostanza favorevole a decidere del franco e spedito decollo.

Molte altre cose ci sarebbero da dire...

A Bolama quali erano le condizioni necessarie imposte al decollo?

Queste. Peso grandissimo, fra i maggiori mai sollevati: 10 tonnellate complessive per apparecchio. Motore da una parte esposto al pericolo dell'eccessivo riscaldamento per l'effetto del clima equatoriale, dall'altra incapace di fornire il massimo della sua potenza, anche a costo di rischiare il « grippaggio » e l'« arrostimento », per la medesima ragio-



ne. Notte oscura, con mare calmo e in assenza di vento; quindi altre circostanze contrarie e altre difficoltà di manovra come quelle derivanti dal dover governare fidandosi unicamente delle indicazioni degli strumenti di bordo.

Fattori favorevoli: la lunghissima preparazione, le esperienze già eseguite sul posto, l'allenamento perfetto dei piloti, un'equipaggiamento strumentale completo e perfetto, uso dei motori con riduttore del numero dei giri permettente di aumentare il rendimento dell'elica; apparecchi e motori approntati da costruttori ognuno dei quali sapeva perfettamente il fatto suo.

Ma quel margine di sicurezza di cui ho tante volte parlato doveva per forza essere estremamente piccolo. Per forza, ripeto, cioè per necessità intrinseca di cose, per gioco e potenza di forze naturali che non solo si sono imposte agli audaci di quello stormo, ma che si sarebbero imposte a chiunque altro, fra le genti di tutte le Nazioni e di tutto il mondo, avesse voluto, preparato, osato, rischiato quello che hanno voluto, preparato, osato, rischiato coloro che adesso hanno vinto.

Che altro v'è da dire? Perchè indagare quale può essere stata la causa particolare che ha prodotto la perdita di un idro e quale quella dell'altro?

Le ragioni più plausibili le ha dette il Ministro nel suo rapporto, e son le ragioni riportate da chi ha visto ed ha assistito, ma per chi si mette da un punto di vista generale come il nostro importa solamente il sapere che molte ce ne dovevano necessariamente essere, e che se alcune han potuto render manifesta la ribellione della natura alla audace volontà dell'uomo, moltissime altre sono state dominate e vinte.

Ai caduti, non solo la riconoscenza e la gloria del sacrificio, ma quelle vive e splendide che ora salutano i trasvolatori.

GIUSEPPE FILIPPINI



NEDO NADI

## L'ORA DELLA SCIABOLA

**P**erchè non dirlo? Dopo la serata di Milano siamo soddisfatti. Uso il plurale perchè la cosa non riguarda me solo, perchè la soddisfazione non è soltanto mia e de' miei compagni. Tutta la scherma, tutto lo sport italiano, oserei dire, gioisce di queste vittorie alla sciabola.

Al fioretto siamo anche andati benone, ma la cosa ci lascia più tranquilli. Pignotti doveva battere Ducret, Guaragna poteva aver la meglio su Casmir e non era detto che Verratti non valesse Lemoine. Del resto poi, le vittorie al fioretto non ci montano più la testa e anche a costo di dirlo

Con la netta affermazione riportata sull'ungherese Piller — campione di Europa dilettanti nel 1930-31 — Nedo Nadi ha conquistato per l'Italia e per sé la supremazia anche nella sciabola. In queste pagine, oltre alle impressioni procurategli dalla vittoria sua e dei suoi amici, egli accenna al dovere per tutti gli schermatori italiani di mettersi alla frusta per conservare anche in quest'arma il conseguito vantaggio.

alla guascona mi par sia lecito affermare che ci siamo abituati. Di questi tre matches, io ho potuto vederne uno solo: quello fra Pignotti e Ducret, bellissimo. M'ha sorpreso, nella prima metà dell'incontro, la resistenza offerta dal Francese. Mentre Pignotti, com'è naturale, era pieno di fiducia e tardava a entrar deciso in azione,

Ducret ha sentito per un istante le circostanze favorevoli e ne ha approfittato con quella genialità che gli è propria.

Questo, a parer mio, è la classe. Ma la prodezza di Ducret non poteva essere se non un razzo di



Durante il match Piller-Nadi al teatro Lirico di Milano (foto Argo).

breve durata. Appena spenta la fiamma, appena il combattimento è rientrato nella sua normalità, Pignotti ha buttato sulla bilancia il peso della sua potenza e della sua freschezza. Non c'era più niente da fare.

Alla spada le cose sono, a giudicare dai risultati, andate maluccio. Non ho, purtroppo, potuto seguire gli incontri e ogni opinione al riguardo sarebbe quindi azzardata. Ho qualche idea generale sui nostri spadisti, ma non è questo il momento di esprimerla.

Voi sapete che la serata milanese aveva per caposaldo la sciabola, con tre matches di diversa importanza, ma di eguale interesse. Avevo troppo da pensare ai fatti miei per poter arrivare in teatro all'alzar del sipario e restar poi seduto in una poltrona (introvabile del resto) con cipiglio da critico. La prima faccia allegra che ho incontrato varcando la soglia del palcoscenico è stata quella di Rastelli. « Ho battuto Hehs per un colpo... ». Non l'ho lasciato

finire e son partito in fièche (giudicate se ho perso la testa) per abbracciarlo.

Ho detto in qualche parte che Hehs non è imbattibile, neppure per uno sciaboliere della taglia di Rastelli. Gli Ungheresi sono forti, fortissimi, formidabili, ma non bisogna esagerare. Questo Hehs, che non ha al suo attivo se non una vittoria ai campionati goliardici, sarebbe passato inosservato se fosse stato Tedesco o Polacco ed è diventato invece una vedetta in grazia alla sua nazionalità. Ora i bollenti ardori si dovrebbero esser calmati ed è bene che sia così.

Glykais aveva venduto la pelle dell'orso con quel tale anticipo che sapete. S'era convenuto generalmente che fra i tre matches di sciabola quello di Glykais fosse singolarmente equilibrato ed è stato proprio questo a registrare invece il maggior distacco. Un po' è colpa dell'arma e molto è merito di Marzi. Per un povero diavolo che si trovava nelle mie condizioni non era piacevol cosa aspettare mezzanotte affaticando gli

occhi e i nervi per vivere le vicende dei compagni, ma Marzi me lo son proprio voluto vedere. Non ho seguito il match con lo scopo di poterlo raccontare, ma soltanto con l'ansia di arrivare al risultato. In Marzi avevo fiducia. Neppure Glykais è imbattibile. Per tutta la prima parte dell'incontro ho avuto la sensazione che Marzi fosse disorientato. A metà match Glykais era in vantaggio d'un colpo. I casi erano due: o continuava l'alterna vicenda del gioco e il match era nelle mani di Dio, o uno dei due combattenti trovava quel ch'era necessario per incantar l'avversario. Questo è successo. Glykais, alla ripresa, è stato fermato di colpo. Marzi ha preso la testa, ha galoppato sicuro, e tagliando il traguardo s'è voltato a guardar l'altro che ancora arrancava. Se per tutti gli schermidori maggior merito è piegare a proprio vantaggio una battaglia male iniziata, per Marzi è questa la prova del fuoco. Gli è stato spesso rimproverato di essere una macchina; ora è giusto dire a Marzi che nella sua condotta d'assalto c'è stato quel pizzico di sale che hanno in tasca soltanto i campioni.

Due matches erano dunque andati bene: c'era il terzo. Ma fammi il piacere! Vince come vuole quello lì. « Quello lì », lo sapete, ero io. Se fossi stato presentato al pubblico come il guerriero sconosciuto, l'uomo dalla maschera di ferro, l'innominato campione, forse anch'io avrei pensato lo stesso. La notorietà invece non è un'alleata per certe faccende. Sul penoso

dovere di vincere ci sarebbe da far della filosofia a buon mercato, ma preferisco tagliar corto. Piller aveva più d'una speranza di farmi la festa, pure, come se si trattasse di Hehs di fronte a Rastelli o di Glykais di fronte a Marzi io pensavo soltanto che anche Piller non era imbattibile per me. Non è modestia. Conosco il valore del mio avversario e conosco tutta l'importanza delle sue più recenti prodezze.

Piller era come sempre un pezzo di ghiaccio; io un vulcano. Il mio maggior merito è quello di esser riuscito a buttar su tutto quel fuoco rovente quanta più acqua fosse possibile. Finché « bollo », le gambe mi portavano a certe azioni che, esatte contro tutti o quasi tutti, erano per Piller sbagliate. A forza di freno ho ripreso in mano la situazione e sono arrivato in fondo con la sicura coscienza di aver meritato la vittoria. Nessuno del resto me la nega: né i giudici ungheresi né l'avversario. Potevo far meglio? Forse sì, ma non bisogna esagerare. Piller è oggi uno sciaboliere di eccezionale potenza, con una fantastica percezione del tempo. Io sono contento. Sono contento come combattente e come Italiano. E' bello poter dire: « ho vinto », ma più bello ancora è poter dire « abbiamo vinto ». L'arma che ci ha spesso traditi, ora ci compensa di molte delusioni e ci rimette alla frusta. E' il momento della sciabola. Non ce lo lasciamo sfuggire.

NEDO NADI



Bertinetti contro Turati alla sciabola nella serata milanese (foto Argo).

# Gli scalatori di montagne



**D**el termine francese « grimpeur » noi Italiani abbiamo fatto « arrampicatore » e ce ne serviamo, in campo ciclistico, per quei corridori su strada che hanno particolari doti per l'azione in salita. E', quindi, un termine che ci capita di adoperare quasi sempre nelle previsioni, nelle cronache e nei commenti delle nostre gare, perchè non v'è, si può dire, grande corsa in Italia, energicamente combattuta, che non abbia in salita se non la sua fase decisiva, l'episodio più

colorito e più dimostrativo della combattività e dei mezzi dei suoi attori. E, se non l'ha, si dice che la corsa è stata condotta fiacchamente, che i favoriti non hanno osato e si sono risparmiati, che, insomma, la vera lotta è mancata e il vincitore non ha dimostrato di essere il più forte.

Ciò avviene perchè la salita, più o meno lunga e ripida, è una necessità imposta dalla conformazione del nostro territorio, una ricerca degli organizzatori, è diventata una tradizione delle prove in linea, ha creato uno stile e una tattica di corsa, ha formato un tipo di corridore che crediamo abbastanza definito col qualificativo di « italiano ». Non che in Francia e nel Belgio non ci siano stati e non ci siano degli ottimi arrampicatori; ma, più che specialisti, erano e sono dei corridori di classe, i cui mezzi di potenza e di resistenza si adattavano e si adattano anche alla montagna, oppure degli uomini riservati o specializzati nel Giro di Francia, l'unica prova nella quale i corridori di queste due Nazioni trovano da fare dieci chilometri di salita o da scalare centinaia di metri di dislivello. Parliamo, s'intende, in linea generale, chè le eccezioni non fanno che confermare la regola.

Del resto, che la differenza di caratteristiche di percorsi abbia portato ad una differenza del modo di correre lo abbiamo rilevato e dimostrato specialmente durante l'ultimo Giro di Francia e in occasione dei Campionati del mondo professionistici, tipico quello del 1927, che sul percorso tutto

Benoit Faure, la rivelazione dell'ultimo Giro di Francia, dominò tutti sulle salite dei Pirenei e delle Alpi. Eccolo, in atteggiamento un po' scomposta, ma potente, mentre scala il Tourmalet.

Quando i piccoli uomini montati sul delicato congegno di acciaio scendono le strade che li porteranno sui crinali delle catene montuose, ci siamo mai chiesti perchè certi avanzano con relativa facilità, quasi noncuranti dell'erta, ed altri si schiantano e s'arrestano nella inattività d'uno sforzo per essi troppo gravoso? Non è soltanto la « forza » che agisce in quei momenti a dare una gerarchia definitiva fra i campioni della bicicletta; sugli altri elementi, qualcuno imponderabile, che concorrono a formare l'« arrampicatore », espone in queste pagine uno studio originale e istruttivo Giuseppe Ambrosini, mentre ricorda i tipi più singolari della specialità.

salite e discese ripidissime del Nurburg Ring vide ai primi quattro posti i nostri rappresentanti. Si capisce, quindi, come in Italia non si diventi e non

si sia considerati « assi » della strada se... non si va d'accordo con la montagna, e come quello degli arrampicatori sia per noi un tema di particolare interesse.

Parlando di arrampicatori intendiamo limitarci a quei corridori che per le salite hanno avuto una spiccata preferenza, nel senso che in salita si sono regolarmente distinti sugli altri, scegliendola spesso e volentieri come terreno per le loro più famose azioni offensive. Escludiamo, perciò, quelli che pur possono vantare qualche bella scalata, dovuta più ad eccezionali condizioni di forma o ad elevato grado di classe, che a naturale disposizione, a tendenza tattica, a regolare rendimento, a netta specializzazione. Parleremo, cioè, dell'arrampicatore classico, che l'azione in salita considera non come fine a sè stessa, ma come mezzo episodico da coronare con la conquista della vittoria, non dell'arrampicatore d'occasione, o di quello che cerca solo il modo per far parlare un po' di sè, ben sapendo che il prezzo della breve esaltazione sarà in ultimo il sacrificio di sè stesso.

Ricordiamo che l'anno scorso, al Giro di Francia, durante una conversazione suscitata dalla rivelazione Guerra, si passò a discutere se arrampicatori si nasce o si diventa. Nessuna delle due tesi opposte ed assolute ci convinse perchè noi pensiamo che l'arrampicatore riceve certe doti da natura e le sviluppa più o meno a seconda dell'ambiente in cui vive, si allena e corre. Quali siano queste doti non oseremo affermare con precisione, perchè l'esame strutturale dell'atleta non ci definisce il tipo ideale dell'arrampicatore, nè la scienza è giunta ancora a identificare i presupposti fisiologici dell'eccellenza e della specializzazione sportiva.

Tutt'al più possiamo dire, in base a vent'anni e più di esperienza e conoscenza, che in genere l'arrampicatore non appartiene al tipo puro longilineo, non è di struttura eccessiva-

mente atletica (che comporta peso eccessivo), non ha muscoli eccezionalmente appariscenti allo stato di riposo, rivela un particolare sviluppo dei muscoli della coscia e una robusta basatura di bacino e di reni. A chi vorrebbe contraddire questi rilievi diciamo subito che sappiamo benissimo che non tutti questi caratteri si riscontrano in tutti gli arrampicatori; in questi casi, però, si può riscontrare che la maggior dotazione di uno compensa la deficienza di un altro. Ad ogni modo è certo che queste sarebbero le caratteristiche strutturali ideali dello specialista della salita.

Ma esse sono ancora troppo poco per fare il grande arrampicatore. Il cui vero patrimonio è interno, invisibile e consiste nella resistenza del dinamismo nervoso, nella prontezza e nella regolarità delle funzioni di circolazione, di ventilazione, emuntoriali e di difesa (cioè di trasformazione, neutralizzazione ed



Quanto più elegante, quasi signorile nello sforzo, Alfredo Binda! Il nostro campione è fotografato in piena azione, sulla salita dei Piani d'Ivrea, dopo la fuga da lui tentata e riuscita al controllo di Arenzano nella Milano-Sanremo del 1929.

(foto Bordin).



Nostri arrampicatori d'anteguerra: *in alto*, Lucotti sulle salite degli Abruzzi; *a lato*, Corlaita sul Pènice.



l'eliminazione delle sostanze velenose e di rifiuto). Nel cuore, nei polmoni, nei reni, nella milza, e nel fe-

gato sta il segreto dell'arrampicatore. Ci pare superfluo dimostrare come nello sforzo in salita questi organi compiono un lavoro straordinario, che non ammette arresto nè squilibrio, pena la progressiva o improvvisa *defaillance*. Allo stato attuale della scienza, che comincia ora lo studio fisiologico dei grandi campioni (che nel ciclismo su strada presenta particolari difficoltà) non abbiamo dati del genere su quelli che sono stati fino ad oggi i dominatori della montagna, e non possiamo quindi dire quali erano precisamente gli elementi fisiologici della superiorità di un Bottecchia, di un Girardengo, di un Binda.

Elementi, ripetiamo, che debbono avere una base di costituzione, un'origine di nascita, ma che l'ambiente sviluppa e perfeziona. Fra le ragioni ambientali che favoriscono il maturare del grande arrampicatore sta in prima linea la natura orografica della zona in cui vive. Non per nulla il Piemonte è la terra che ha dato al nostro ciclismo il maggior numero di

specialisti della salita. Dove nel raggio di poche decine di chilometri si incontrano dislivelli sensibili, gli organi e le funzioni devono per forza adattarsi al lavoro e svilupparsi.

Trascurando altri elementi occasionali che portano a questo adattamento e sviluppo, accenneremo alla tendenza che hanno coloro che non dispongono di un eccellente spunto di velocità a specializzarsi in salita. A parte i mezzi ed il temperamento, è naturale, ad esempio, che un Brunero o un Aymo, che poco potevano sperare da un arrivo in volata, curassero in modo speciale la loro preparazione in salita e qui svolgessero di preferenza le loro azioni offensive.

Onde non si potrebbe dire in modo assoluto se un corridore è poco veloce perchè è buon arrampicatore (ammessa una certa... incompatibilità fra le doti di agilità e quelle di forza) o se è buon arrampicatore anche perchè è poco veloce.

\*\*\*

Lo stile degli arrampicatori è fatto di posizione in macchina (che è data a sua volta dall'adattamento della lunghezza del femore e della tibia, del tronco e delle braccia a quella dei tubi del telaio e



Corridori del Giro di Francia di varie epoche e su diverse salite: *a sinistra*, Bartolomeo Aymo sull'Izoard (Alpi Marittime) nel 1925; *a destra*, Leducq sul colle di Lafayette (Alpi del Delfinato) nel 1930; *nell'ovale*: Petit Breton sul Ballon d'Alsace (Vosgi) nel 1908.

delle pedivelle, alla distanza del manubrio dalla sella e a quella in verticale dal centro della sella all'asse del pedaliere) e di movimento, cioè di lavoro muscolare di gambe e di braccia e di sfruttamento del peso del corpo.

La posizione, diremo così, moderna, che data dall'adozione della ruota libera e del doppio pignone, si razionalizzò, dietro l'esempio di Garrigou, dal punto di vista fisiologico e si normalizzò in un tipo intermedio che permetteva i 25 km. di media in piano per molte ore e la scalata delle lunghe salite con le mani alte e sui freni e gli scatti, le fughe e le volate con le mani nella curvatura del manubrio... Ma l'adozione di tre o quattro rapporti riportò alla grande varietà di posizioni, che vanno da quella bassa e allungata di un Sellier a quella ad ampia curva di Bottecchia. Un contrasto simile è oggi dato da Guerra e da Binda.

Il lavoro muscolare delle gambe è quasi tutto di pressione sul pedale; la contemporanea trazione in alto del pedale opposto non è esercitata che al mo-

mento dello scatto o quando il dislivello si fa eccessivamente ripido e più difficile è vincere il punto morto. Ma in salita non lavorano solo le gambe; si intensifica il lavoro delle reni, ed entrano in azione trattiva il busto e le braccia. La posizione è normalmente eretta,

cioè con le mani sui freni, palma in dentro; essa favorisce l'azione regolare e continua delle reni e il contributo del peso del corpo sul pedale discendente. E' questo contributo, cioè il maggiore o minore dondamento, l'uso o l'abuso del salire « en danseuse », che costituisce la più spiccata caratteristica dello stile di un arrampicatore. Ed esso si riduce quando, per scattare o superare i punti più duri o cambiare posizione, questa si allunga, si abbassa, spostando le mani alla curvatura del manubrio.

A differenza del dondamento, che può essere solo caratteristica di stile, il sollevarsi sulla sella (e allora tutto il peso del corpo economizza il lavoro muscolare) è quasi sempre segno di incipiente stanchezza. E', inoltre, spiacevole scorrettezza stilistica.



Altri arrampicatori dell'anteguerra: in alto, Durando e Ganna scalano il Colle del Sestriere durante il Giro d'Italia 1914; nell'ovale, Giuseppe Azzini che nella seconda metà di quello stesso Giro s'impose su tutti, dominando nelle aspre traversate dell'Appennino (foto Sirazza).

Illustriamo queste considerazioni generali (che non prendono di essere complete, perchè sullo scalare montagne in bicicletta ci sarebbero molte altre cose da dire dal lato sportivo, fisico e meccanico) con altre su alcuni dei nostri più famosi arrampicatori italiani degli ultimi

venticinqu'anni, cioè di quelli che abbiamo personalmente conosciuto.

Nel decennio d'anteguerra non si può dire vi sia stato un arrampicatore fuori classe, un eccezionale specialista delle salite, un campione che questo appellativo si sia meritato solo o specialmente per la sua regolare e netta superiorità in salita. Tutti i migliori di quell'epoca andavano forte anche in salita, ma nessuno eccelleva in modo che si potesse dire con una certa sicurezza alla vigilia di una corsa che su un dato dislivello Gerbi avrebbe distaccato Ganna, Pavesi avrebbe « piantato » Galetti o viceversa.

Di Gerbi si può dire che, anche quando, dopo il 1905, alzò un po' il manubrio e arretrò la sella, che la sua stessa posizione in macchina era più adatta alle famose sorprese e sfuriate in pianura che all'attacco

metodico e demolitore in salita. Gerbi spingeva in salita a braccia piegate, gomiti in fuori e dondolando molto. D'altra parte, sino alla creazione del Giro di Lombardia, gli organizzatori di corse evitavano possibilmente i dislivelli; si correva con la ruota fissa e con un rapporto solo (Gerbi correva sempre con 5,80); e Gerbi era l'unico, si può dire, che facesse una vera preparazione speciale per ogni corsa, perchè fu il precursore del professionismo ciclistico su strada.

Ganna non era uno specialista della montagna; i suoi mezzi fisici, che si riassumevano in potenza e resistenza, lo facevano stare in prima linea anche come arrampicatore; ma, come tale, non aveva più spiccate attitudini, nè stile. Ricordo di lui la scalata del Sestriere, tutta sotto la pioggia, nella prima tappa del Giro d'Italia del 1914, che fu la fatica che troncò la sua carriera, che demolì, se non il suo fisico, certo il suo morale. Quel giorno egli si trovò alle prese con Gremo, Durando e Calzolari. « Dundo », esempio di quello che può fare, in buona giornata, il *routier-sprinter* anche in salita, giunse alla vetta insieme al Varesino ed entrambi avevano dovuto cedere all'agile Gremo, che aveva veramente la stoffa del grande *grimpeur*, nella taglia, nella posizione, nella pedalata. Dei corridori d'anteguerra Gremo era fra quelli che più si distinguevano in salita e più amava e cercava la lotta in montagna.

Galetti resisteva bene all'azione degli specialisti, ma non prendeva mai l'iniziativa di attaccare. Ge-



Guardate la fotografia in alto; fu presa sulla salita del Piano delle Fugazze (Giro d'Italia 1922), quando Brunero vinse la tappa con 40 minuti di vantaggio. A lato, Felice Gremo, discreto arrampicatore dei tempi presenti.

neroso e combattivo era, invece, Corlàita, che, quando scatenava le sue rabbiose offensive, metteva alla frusta anche i migliori arrampicatori.

Specialista veramente si poteva dire quell'indemoniato di Pietro Aymo, fratello maggiore di Bartolomeo, che, privo di velocità, cercava sempre di risolvere la situazione in salita. Non era certamente bello in macchina il Piemontese, nè regolare nelle sue giornate; ma, piccolo e taurino, erculeo nello sviluppo delle reni e delle cosce, quando si buttava nella mischia gettava lo scompiglio e trascinava all'esaurimento. L'uomo che, in mezzo a una bufera di neve, salì da Susa al Moncenisio in un'ora e 23 minuti sarebbe stato molto più di quello che non fu se avesse avuto fiducia nei suoi mezzi, la costanza nel prepararli e la misura nell'usarli. Non per nulla egli fu detto il « Brocco italiano »!

E dovremmo parlare di Santhià, altro piemontese rude e potente, degli eleganti Beni e Borgarello, che, pur preferendo il piano e la velocità, diedero buone prove anche in salita; del piccolo Lucotti, che in patria dovette quasi sempre sacrificarsi a un caposquadra, ma che nel dopo guerra, seppe dimostrarsi nel Giro di Francia del '19 e del '21, arrampicatore pari ai migliori Belgi e Francesi, pur con quella sua andatura poco graziata, che lo faceva parere sempre affaticato e che egli sosteneva con volontà di ferro; e di altri, Micheletto in testa, che meriterebbero una citazione e un giudizio, ma che ci obbligherebbero a scrivere, non un articolo, ma un libro.

Veniamo a tempi più prossimi e limitiamoci a prendere in esame le più spiccate figure di arrampicatori del dopo guerra. Esse sono, secondo noi, Girardengo, Brunero, Bottecchia, Aimò B. e Binda. Si tratta di corridori che hanno toccato lo zenit del rendimento in epoche diverse, che hanno lottato in ambienti diversi e che, quindi, non ci permettono una graduazione in senso assoluto. Pur accennando, perciò, ai punti di riferimento che la storia ci offre, li giudichiamo uno a uno.

Girardengo, corridore completo più che ogni altro mai, non passerà alla storia come uno specialista delle salite, appunto perchè, almeno nella sua epoca d'oro, egli vinceva, si può dire, come voleva, alternava le vittorie in volata con quelle ottenute staccando sul passo o piantando tutti in salita. Parliamo del '19 e del '20, perchè già nel '21 c'era un certo Brunero che gli dava da pensare in montagna e di cui parleremo poi. In altre parole, « Gira » non aveva

una preferenza naturale per una tattica piuttosto che per l'altra; tutte gli erano buone in quegli anni, perchè in tutti i campi egli dominava. Fu solo verso i trent'anni che egli dovette cominciare a fare i conti con certi arrampicatori e che le sue vittorie in volata presero una netta prevalenza su quelle di forza.

Ma il Girardengo dei bei tempi fu un arrampicatore formidabile come potenza e elegante come stile. Egli usava di preferenza un rapporto di 46-19, con una posizione piuttosto allungata, con rotondità di pedalata e composto dondolio del tronco, con arte sopraffina di nascondere le temporanee difficoltà. Negli anni citati non ebbe avversari. Chi gli interruppe questo dominio assoluto fu Brunero, tipo classico di arrampicatore.

Brunero (altezza 1,62  $\frac{1}{2}$ , torace di 88 cm., peso in forma 65-66 chilogrammi) non aveva i mezzi di

Girardengo, ma era armonico e più leggero, aveva una grande capacità polmonare e un'eccezionale resistenza cardiaca, oltre una volontà che toccava il miracoloso. Spingeva, di solito, lo stesso rapporto di Girardengo. Ma, nella sua famosa fuga sul Pian delle Fugazze, nella prima tappa del Giro d'Italia del 1922, usava il 44-19, e pesava 69 chili, tanto che credeva di non essere ancora a punto e, durante il Giro, perdette ben sei chili. L'azione di Brunero in salita non era delle più composte, dalle reni in su; e, caso eccezionale, il suo dondolio andava diminuendo man mano che si avvicinava la stanchezza. Anch'egli, come arrampicatore, andò calando dopo due anni di splendore, che per lui furono il '22 e il '23. Nè più pare che possa durare, a stare agli esempi, il periodo di massimo rendimento di un corridore in salita, segno inconfondibile della parabola della sua carriera.

Il '24 e il '25 furono gli anni di Bottecchia, che nei Giri di Francia ha compiuto le sue più famose prodezze. A quell'epoca egli aveva già corretto alcuni errori di posizione e stilizzata la sua azione, che in Italia aveva dimostrato tutt'altro che corretta. Il Bottecchia del Giro di Francia (non ne esiste, si può dire, un altro) era composto, piuttosto allungato sulla macchina, per quanto dondolante, e quasi sempre con le mani sui freni. Non fu gran che schiavo dei rapporti, perchè poteva, e preferiva, spingerne dei più forti del normale. Egli è stato in quegli anni il più ammirato arrampicatore del mondo; andava via di forza e sosteneva a lungo lo sforzo. La irregolarità di certe sue corse dipendeva, più che da deficienze fisiche, dal regime di vita... che non era il più monastico. E a ciò, forse, deve anche il fatto di essere calato precipitosamente.

Aymo è stato un contemporaneo del povero Ottavio. Era arrampicatore, secondo la teoria che abbiamo esposto, perchè ne aveva i mezzi e gli mancavano quelli per vincere diversamente che staccando. In macchina non era un figurino di stile, la sua azione era rabbiosa, potente, demolitrice. Più che la regolarità possedeva un'eccezionale facoltà di ricupero; in buona giornata valeva i più celebri specialisti della montagna.

Ma eccoci a Binda. Il campione del mondo deve la sua fama e i suoi successi più clamorosi alle doti di arrampicatore, delle quali si valse per attaccare il grande rivale, che sapeva più veloce di lui. Il Cittigliese domina in salita da quasi cinque anni, da quando, cioè, sono calati gli Assi che abbiamo esaminato senza che sia sorto altro degno successore. Nè l'estero, che pur esso si è venuto impoverendo di grandi arrampicatori, ha potuto opporgli un uomo da stargli alla pari. Ma non è a dire che il Binda di

Anche Girardengo, ai suoi tempi, fu un « arrampicatore » straordinario. Molte corse furono da lui vinte staccando gli avversari in salita. Soltanto quando sorse Brunero, il Campionissimo cambiò sistema, preferendo vincere in volata.



Bottecchia: un nome, un'epoca, una vera gloria dello sport italiano.

oggi sia quello del 1927, l'anno in cui, secondo noi, egli ha toccato l'apice della sua carriera. Chi non ha visto Binda sul Nurburg Ring non ha visto il Binda migliore. Oggi, per quanto ancora superiore a tutti nella specialità pura, non ha, ed è naturale, la padronanza di allora. Benoit Faure insegna.

E' conosciuta di Binda, oltre che la potenza di arrampicatore, l'eleganza e lo stile. Sotto quest'ultimo aspetto si può dire che egli non abbia da prendere lezione da nessuno, nè passato, nè presente. Ed è, forse, questa sua apparente facilità nel salire che ha fatto talvolta credere ai critici che egli non fosse impegnato a fondo e che avrebbe potuto fare di più. Non nascondiamo che in certi casi siamo stati tratti in inganno anche noi. Ma Brunero, per esempio, che è stato affettuoso compagno del campione del mondo, vi potrà dire che anche Binda passava i suoi momenti brutti e certe volte non gradiva la lotta a fondo. Cosa, del resto, inevitabile e comune a tutti i corridori, anche i fuori classe.

Binda non è uno scattatore in salita, la sua azione è continua, progressiva e non passa mai i limiti che segnano la riserva di forza che è necessaria per

condurre a termine la fuga, cioè per vincere. Perchè Binda non si impegna per un episodio, per una dimostrazione, ma solo per la vittoria. Nè ci pare che la tattica sia criticabile. Per curiosità diremo che Binda e Girardengo usano biciclette di misure pressochè eguali: solo la forcella inferiore è di 47 cm. in quella di « Gira » e di 46 in quella di Binda, e la distanza dalla punta della sella all'impugnatura del manubrio è di 61 cm. nella prima e di 64 nella seconda. Binda adopera normalmente in salita un rapporto di 46-20 o di 47-21.

Ed ora immaginiamo che il lettore vorrà da noi un giudizio comparativo su questi campioni. Non possiamo accontentarlo, perchè essi, si può dire, si sono succeduti nel tempo e non esistono records in salita. Tutt'al più possiamo dire che Girardengo ebbe una grande ammirazione per Brunero (non sappiamo se maggiore che per Binda!) e che è stato cordialmente contraccambiato. E il Ciriacese, che ha avuto di fronte i due rivali nel loro miglior periodo, ci ha espresso in proposito il suo parere, ma ci ha anche pregato di tenercelo per noi...

GIUSEPPE AMBROSINI

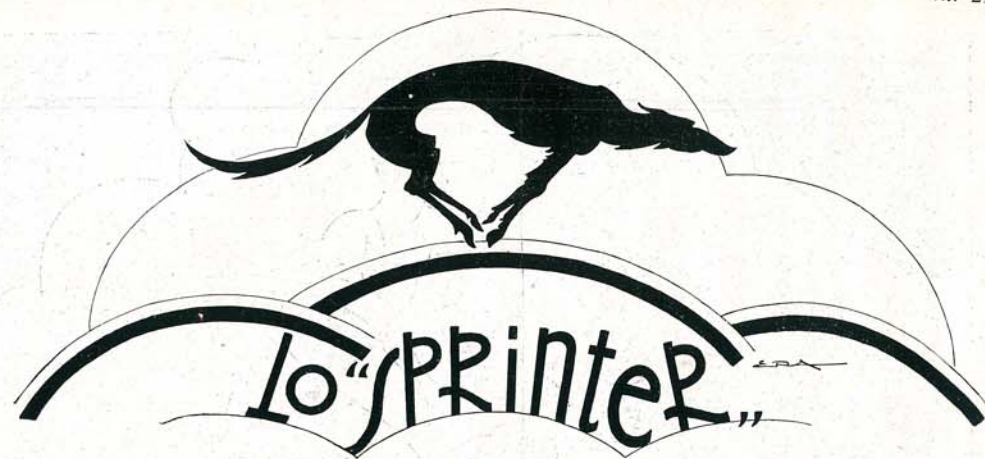




### MILIZIA EROICA

Celebrandosi a Roma l'ottavo annuale della Milizia, il Duce ha voluto consegnare personalmente le ricompense al valore ai militi premiati per atti di coraggio compiuti. La fotografia mostra a destra l'eroica « camicia nera » G. B. Dus, il milite con-

finario decorato di medaglia d'argento per l'alta prova di coraggio contro il latitante jugoslavo che aveva tentato di colpirlo a morte; e il Duce mentre decora l'aviatore Vasco Magrini, sportivo della vecchia guardia e animatore dello sport nella Milizia.



**D**al punto di vista estetico, quale posto spetta nella graduatoria degli atleti al campione della velocità? E' davvero egli il più bello, cioè il più armonicamente costruito, quello che fa sostare di pensosa ammirazione come dinanzi a un capolavoro dell'arte classica?

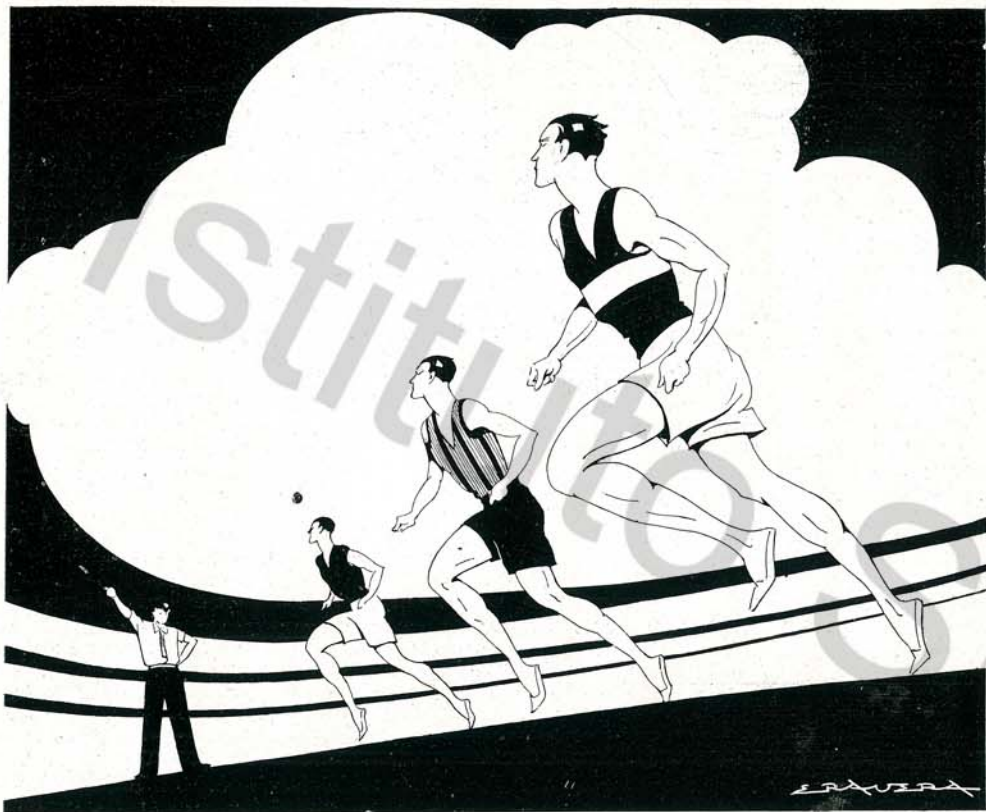
Vi è chi risponde di sì; e afferma che il campione della velocità — o sprinter, per usare la parola straniera cui difficilmente ci disabituemo — ha diritto al primo posto; che di regola egli è più bello, più ben fatto, meno brutale e smodato nell'esplicazione della sua attività del campione di resistenza, o stayer, dello sport corrispondente. Sia su una pista di carbone o in un velodromo o in una piscina, è il campione di velocità che con maggiore eleganza e naturalezza, con minore apparenza di sforzo e di fatica compie la gara e richiama l'ammirazione dello spettatore — più e meglio che il traversatore della Manica a nuoto o il maratoneta o il vincitore del Giro ciclistico. Dobbiamo dunque accettare senza riserve la legge che in ogni sport il campione della breve distanza nel minor tempo è quegli che più s'avvicina al tipo perfetto dell'atleta i cui organi deambulatori, azionati dal motore della volontà, sono messi all'opera per percorrere lo spazio — nei due elementi a sua disposizione — alla massima velocità?

Non è, né sarà, il campione di velocità o sprinter, alto, pesante e nerboruto soltanto perchè il grosso pubblico suppone tuttora che atleta sia sinonimo di ercole, lottatore o sollevatore di montagne di pesi; lo sprinter è un altro: è l'espressione della velocità fatta carne; è l'atleta dal collo forte, il petto rotondo e carenato, le reni vigorose, alto sulle gambe, gli arti superiori muscolosi e possenti come bielle d'una macchina che poi s'assottigliano scendendo al maleolo. Come il cavallo arabo o il cane levriere sono i

prototipi della bellezza nella loro specie, fra i campioni dello sport lo specialista della velocità tutti sovrasta. E' forse necessario, onde persuadersene, paragonare la linea di Kahanamoku — il naturale delle isole Honolulu vincitore dei 100 metri a nuoto a una Olimpiade — con quella di Burgess — il primo che riuscì a rinnovare la leggendaria e alquanto incerta impresa del capitano Webb attraverso la Manica? Oppure la taglia alta, sottile, plastica di Zimmermann a quella di Charles Terront — tanto per citare nel contemporaneo dell'« americano volante » il capostipite di tutti i corridori di resistenza su strada? Infine, per venire ai nostri giorni, la « silhouette » di Spears o di Toetti a quella di Girardengo o di Natale?

Siamo sinceri, se c'interrogiamo. Poichè il confronto è necessario se si vuol rispondere, ogni sportivo aiutandosi coi suoi ricordi, apparigli un campione di fondo a un campione di velocità — uno stayer a uno sprinter. Chi ha avuto la fortuna di conoscere, sia pure di vista soltanto, molti campioni delle due specialità, confronti e giudichi. Certo, anche il campione di fondo può piacere. Anch'egli possiede la sua bellezza, espressione della forza e della salute, che scaturisce da una impressione riflessa; quella di saperlo capace di resistere un'ora, sei ore, quindici ore in uno sforzo che un uomo normale può appena cominciare. Di lui è la mole-durata della fatica che ci colpisce, è il grandioso che c'impresiona, è l'insolito che ci piace. E', insomma, il risultato più che il mezzo. Restiamo sorpresi dapprima, e attoniti, rapiti dinanzi all'orchestra di cento strumenti e di cento suoni che riempiono di sé ogni più vasta cupola, ma la voce del violino, benchè solitaria, è più bella, ci estasia e ci fa piangere.

Vogliamo proseguire nei confronti? Di tutti i ciclisti tedeschi che si sono visti sulle piste e sulle



Lanciati nell'impeto del primo volo...

strade, chi era il più bello come atleta? Non gli stayer Robl o Salszman o Moeller, non i routiers Aberger, o Franz, o Siegel, o Tierbach; il più bello, e pareva l'Apollo del Belvedere, fu Arend. Poi lo seguiva Rutt. Uno sprinter, due sprinters.

Quando ancora lo sport podistico in Italia era in fiore, ospitammo nelle nostre arene i migliori campioni francesi, gente che a quei tempi quasi ci faceva restare a bocca aperta. Vedemmo lo sprinter André e lo stayer Siret — vincitore a vita, questi, delle maratone sul giro di Parigi. Il più bello era André, che allora copriva i cento metri in undici.

Dall'America, in tanti anni di esportazione di campioni ciclisti, sono venuti sulle piste europee almeno trecento fra sprinters e stayer. Quale di questi ultimi ha lasciato imperituro ricordo d'una visione di grazia e di spontaneità accoppiata alla forza? Non Lcander, non Moran, non Walthour, non Jaeger. Vinsero, è vero; divennero campioni del mondo di resistenza, strabiliarono con le loro corse di ven-

tiquattr'ore, ma nessuno potè rivaleggiare in quanto era spontaneità nello sforzo e perfezione di linea, con Zimmermann e Kramer, o l'ultimo sbarcato Spears.

Visione di un'Olimpiade ormai dimenticata nel tempo: Stoccolma 1912. Il sudafricano Mac Arthur ha vinto la Maratona. Il suo compagno Patching è stato uno sconfitto nella corsa veloce dei cento metri. Ma nello sforzo e nella gara, chi fu più bello: quegli che trottò per due ore e quaranta minuti sotto il sole di luglio o l'altro che arrivò a un palmo dallo studente americano Craig, dopo aver trasvolato, più veloce appena sfiorante la pista di carbone, il rettilineo della gara? Chi vide, risponde: Patching.

Ah, non si nega: anche lo stayer è forte, anche lo stayer è atleta. Ma lo sprinter alla forza accoppia l'eleganza. Lo sprinter è felino, come il leopardo. Il balzo della fiera è un'opera d'arte; l'arrivo d'un cavallo trotatore da un lungo raid su strada è spettacolo ingrato. La forza in un corpo troppo magro o tozzo non piace. Girardengo all'arrivo d'una

gara su strada o durante una « americana » al Velodromo può far delirare una folla; ma osservatelo se fosse ancora possibile su strada a fianco di quello sprinter nato che è Linari, o di Charles Pélissier; ma osservatelo, o ricordiamolo, su pista nella scia di Kaufmann: ha le gambe corte e sproporzionate alla lunghezza del tronco; la parte superiore del corpo è troppo lunga paragonata agli arti inferiori; non è bello, e nel confronto coi suoi vicini tutto è a suo svantaggio.

— Ma allora — ci diranno — quando voi magnificate le prodezze dei campioni di resistenza ed invitate i giovani ad ammirarli, siete in contraddizione. Prima mettetevi d'accordo con la vostra sensibilità di esteti. O non ci dite sempre che quello che conta è il risultato?

No, non c'è contraddizione. Anche le gare di fondo possono piacere a chi ne è spettatore; anche chi si dedica ad esse è atleta degno di stima e di ammirazione. Non c'è nessuno che ardisca togliere un briciolo della loro fama e del loro merito a Terront e a Mickael, a Burgess e a Tiraboschi, a Gerbi e a Dorando Pietri, a Petit Breton e a Guignard, a Shrub e a Kolehmainen, a Brunero e a Speroni, ma dopo la estenuante traversata a nuoto, dopo il giro ciclistico d'una Nazione, dopo una maratona, dopo una corsa di 100 chilometri dietro motori, noi andiamo allo spettacolo dei 1000 metri in bicicletta, alla spettacolo dei 100 metri a nuoto o a piedi e ci convinciamo, nel confronto, che questo se pur più breve è più naturale degli altri in cui abbiamo visto il trionfo dello stayer — cioè dell'uomo resistente sopra tutte le resistenze altrui.

Guardiamo, guardiamo con animo non ammalato di snobismo che vuol godersi lo spettacolo di due ore qualunque esso sia perchè tanto gli costa, piuttosto che entusiasmarsi un minuto solo e per un gesto o una corsa soltanto; dove una visione più in-

tensamente bella d'una gara di velocità? Guardiamo la partenza dei 100 metri a piedi. I concorrenti sono posti dinanzi al breve terreno che debbono divorare, pronti al segnale del « via! ». La loro attitudine è bella, scultorea; piegati, quasi, a ginocchio sul piede che scattando deve lanciare il corpo nell'impeto del primo volo, con l'altra gamba meno flessa, posata un po' in avanti, sembrano opliti, puntati contro il suolo, con tutte le forze concentrate nell'opposizione dello scudo all'assalto ostile. Ma essi hanno il braccio libero e nudo, e non vogliono resistere, tutt'altro: la loro pupilla è acuminata, il loro timpano è teso, tutti i loro nervi — par di scorgersi sotto l'epidermide — sono irrigiditi nell'aspettazione del colpo di pistola che li scaglierà in avanti come la pietra dalla fianda.

Ecco, nello spettacolo come nell'uomo, nell'attore come nell'idea, la prova della superiorità.

Dicono: — Sprinter si nasce, stayer si diventa. Dunque, le qualità dello sprinter sono innate, sono naturali, spontanee, mentre quello dello stayer sono acquisite, sono il prodotto soltanto del lavoro e dell'applicazione. Le doti del primo sono dono di natura, cioè divine, quelle del secondo sono frutto del sudore, cioè umane. La linea di demarcazione si fa più netta; qui il bello, là il non bello.

La corsa di velocità è più naturale. Si può negare la naturalezza d'uno sforzo breve? No. Si può ammettere, pur con tutta l'indulgenza per le deformazioni del modernismo sportivo, si può ammettere la naturalezza dello sforzo prolungato? Neppure.


Dalle due negazioni scaturisce la affermazione che ha valore di legge: soltanto nella gara di velocità è la naturalezza.

Lo sprinter si sfoga, lo stayer lavora.

Lo sprinter corre con spontaneità, lo stayer con metodo.

Lo sprinter è un artista, lo stayer è un artigiano.

VITTORIO VARALE

 Fornitore Real Casa	Manifattura	Calzature perfette:
<b>G. Quattrini</b> - Roma - Via dell'Umiltà, 33A. - A.80 Telefono 65-592		<b>Sci - Palude</b> <b>Caccia - Montagna</b>

## NOZZE ROMEO - CHINNI



**I**l 13 dello scorso gennaio, la figlia del benemerito industriale sportivo Senatore Gr. Cr. Ing. Nicola Romeo, signorina Elena, è andata sposa all'avv. Bernardo Chinni. La cerimonia dello sposalizio è stata celebrata con gran pompa alla Capitale, nella chiesa di S. Teresa, e si è conclusa in serata col sontuoso ricevimento offerto dal Senatore Romeo, nella sua abitazione romana. Le lussuose sale, ricche di pregevoli opere d'arte e decorate con artistico buon gusto, hanno acquistato un suggestivo e festoso risalto per la presenza di una folla animatissima di dame e di gentiluomini. Fra i più che duecento invitati si è potuto notare: S. E. il Ministro dell'Agricoltura Barone Acerbo e signora,

l'on. Lando Ferretti, Capo dell'Ufficio Stampa del Capo del Governo e signora, il Senatore Conte Gallenga, il Senatore Teodoro Mayer, il Senatore Cesare Silj, il Senatore Massimo di Donato, l'on. Sansanelli, l'on. Sardi, il Senatore Valenzani, il Conte Pellati, il Marchese Vigo, il Conte Carrobbio, il Conte Montani, il Marchese Ungaro e moltissime personalità del gran mondo romano.

*I testimoni della sposa nella cerimonia ecclesiastica sono stati l'on. Lando Ferretti e il Gr. Uff. Ing. Edoardo Fucito; dello sposo: il Comm. Frontoni e il Marchese Comm. Francesco Vigo.*

*Gli sposi, che hanno avuto la benedizione particolare del Sommo Pontefice, dopo aver partecipato ad un banchetto dato in loro onore all'hotel Excelsior, sono partiti su una velocissima Alfa Romeo per portarsi nei dintorni di Sorrento. Alla coppia felice sono pervenuti innumerevoli gli auguri, ai quali lo Sport Fascista unisce di cuore i suoi.*

*In alto: nella Basilica di S. Teresa: gli sposi all'Altare; a lato durante il banchetto all'Hotel Excelsior. Alla destra della sposa, l'on. Lando Ferretti.*



Il campione del mondo dilettanti Libero Ferrario e il signor Alfredo Focesi.

## UN BENEMERITO DELLA BATTAGLIA PEI PREZZI

**S**correndo la cronaca della recente Mostra del Motociclo e del Ciclo fatta da un grande quotidiano politico di Milano, si poteva leggere che un fabbricante di biciclette esportava dei prodotti a un prezzo che stavano non al rapporto di 4 a 1 dell'anteguerra bensì a quello, incredibile, di 2 e mezzo a uno!

Chi era quel coraggioso industriale, quel benemerito della santa battaglia per il ribasso dei prezzi?

Lo domandò l'on. Lando Ferretti, capo dell'Ufficio Stampa del Capo del Governo, durante la visita ufficiale fatta alla Mostra.

— Presente! — rispose una voce.

Era Alfredo Focesi, il costruttore di quella bicicletta « Gloria » che è fra le marche più accreditate e diffuse dell'industria ciclistica nazionale, e che tante volte è stata portata alla vittoria nelle corse su strada... Chi degli sportivi, infatti, non ricorda che al trionfo del campianto Libero Ferrario nel primo Campionato del mondo dilettanti (Zurigo, 1923) va accomunato il nome della « Gloria »? Che tanti altri Campionati nazionali, cioè il massimo titolo cui può aspirare un atleta, erano stati guadagnati montando le macchine costruite dal signor Focesi? Vallazza nel

1923, Dinale nel '24, Balla nel '25, Grandi nel '26, Piano nel '27, Berretta nel '28... Ogni anno una maglia tricolore di Campionato dilettanti, fin che — decisi a partecipare alle gare professionistiche — anche in queste più difficili competizioni la vittoria è raggiunta mercè il giovane Caimmi che nel Giro della Toscana batte l'« asso » degli « assi » Alfredo Binda!

Ma non è dei successi sportivi che si vuole oggi parlare: piuttosto di qualcosa di più sostanziale, di più aderente a quella realtà d'ogni giorno che si concreta nella battaglia economica, che industriali veramente pensosi del loro dovere nazionale coraggiosamente hanno affrontato per invito del Duce.

Uno di questi è appunto Alfredo Focesi, e se il suo nome, e la sua opera, finora non erano note che nel campo dell'industria e del commercio ciclistico nonché in quello sportivo, ben meritano d'essere additate ed elogiate in un ambiente più vasto, ad esempio e monito di molti.

Chi è questo coraggioso industriale che nella sua specialità ha dato l'esempio d'una equa comprensione del delicato momento economico, e ha costretto i suoi concorrenti a seguirlo immediatamente sulla via dei ribassi?

Vittorio Varale, in una « presentazione » da lui scritta per il catalogo della « Gloria » sei anni or sono, così scriveva:

« Conobbi il fabbricante di « Gloria » parecchi anni fa, nel negozio che uno dei più grandi campioni del ciclismo era venuto ad aprire a Milano per lanciare le biciclette che portavano il suo nome. Allora egli era un collaboratore dell'ex-campione, e forse non pensava ancora ai grandi passi che avrebbe compiuto, per sé e per il suo avvenire. Ma egli provò e riprovò ogni giorno, si affinò nell'esperienza del commercio e della lotta quotidiana, finché un giorno il giovane collaboratore, venuto a Milano per trovare uno sfogo alla propria esuberante attività, si persuase allo scoppio della guerra a rilevare il negozio del grande campione e colla tenacia e col lavoro — dopo aver compiuto il proprio dovere di soldato — riuscì a trasformare in pochi anni il piccolo negozio d'allora in grande magazzino d'accessori ».

« Alfredo Focesi — che tutti avranno potuto indovinare attraverso queste mie note — al quale non fanno difetto le doti di lavoratore instancabile e di sportivo appassionato, non poteva però

assoggettarsi al semplice commercio degli accessori, e si dedicò con tutta passione alla creazione d'una bicicletta di marca, di nome, di concezione e di fattura nuove, tutta sua, che portasse l'impronta d'una personalità originale e con ciò trovasse una sua ragione di vita e di affermazione in un campo così arduo da conquistare e così pericoloso per i nuovi venuti com'è quello del commercio ciclistico. Fu così che al principio del 1922 fece uscire alla luce del sole per l'ammirazione dei passanti sul corso Buenos Aires i primi esemplari della sua bicicletta portando un nome che non era più una promessa, ma già una mèta raggiunta: « Gloria ».

Prima d'allora Focesi vendeva biciclette d'una grande marca di cui era rappresentante; l'idea di fabbricarne per suo conto e con nome suo gli venne nelle seguenti circostanze, che ha voluto raccontarci:

« Fu verso la fine del 1921, ricordo, quando un individuo si presentò al mio negozio per domandarmi quanto sarebbe venuto a costare il materiale per completare una bicicletta servendosi di un telaio che tenevo allora esposto in vetrina. Riflettei un istante e constatato che la bicicletta non sarebbe uscita con un prezzo tanto alto per giustificare i prezzi di vendita allora esposti, senza frapporte indugio ordinai all'unico operaio che tenevo (l'attuale mio capo officina) di montare subito sei biciclette con i telai che mi forniva un'altra Ditta e la stessa sera nella vetrine del mio magazzino, non già in quelle del negozio riserbate per la vendita d'una marca ch'io rappresentavo, esponevo due di dette macchine a ben 200 lire di meno.

« Dopo di che non tardai a persuadermi che il mio tentativo avrebbe avuto un felice successo richiamando l'attenzione sia dei privati come dei rivenditori, miei clienti di accessori. Di qui, il mio sogno di costruire una bicicletta che per particolarità costruttive e reclame fatta mediante la partecipazione alle corse, avrebbe dovuto, si intende col tempo, entrare a far parte del ristretto novero delle biciclette di marca. E fu così che ai primi di febbraio del '22 tenni a battesimo la prima bicicletta « Gloria », venduta a un impiegato residente a S. Rocco di Monza, mentre le prime biciclette per corridori

vennero spedite a quattro dilettanti della Nicolò Biondo di Carpi ».

La « Gloria » era nata, e se da quel giorno con la fortuna della sua creatura il Focesi conquistò e consolidò la propria, è cosa di relativo interesse. Dove importa arrivare è al punto in cui, dopo essersi trasferito in una sede più vasta e più degna in Viale Abruzzi, adatta a soddisfare le sempre maggiori richieste della clientela, in quello stesso 1926 cominciò a farsi sentire la contrazione economica che tanti non lieti contraccolpi inferiva all'industria nazionale tutta. In quell'anno, la vendita delle biciclette si rilevò inferiore del 25 per cento sulla stagione precedente; e, l'anno appresso, fu ancor peggio.

« Il guaio era — soggiunge il nostro interlocutore — che, essendo aumentate anche le spese generali per l'ingrandimento della mia azienda, a fine d'anno e precisamente col bilancio del 30 settembre 1927 riscontrai un deficit non indifferente. La perdita materiale non mi preoccupava, bensì mi rattristava il pensiero del notevole regresso nella vendita. Che fare? Non so se perchè retto nell'incrollabile fede che sempre ho avuto e non verrà mai meno in me pel nostro Duce che dal 1912 incominciai a seguire, o perchè sospinto dal puro entusiasmo pel mio lavoro, fatto è che mi convinsi essere giunta l'ora di liberarmi del preconcetto, purtroppo ancora imperante, dei molti che non intendono assoggettarsi ad ottenere minor lucro e adattarsi fors'anche a qualche perdita, pur di sostenersi allo scopo di poter alla bell'e meglio superare la crisi.

« Perciò dopo qualche calcolo approssimativo — ha proseguito il signor Focesi — e non certo in seguito a molte riflessioni perchè io penso che le ispirazioni improvvisate sono quasi sempre le migliori, decisi di segnare l'allarme ai prezzi e senza esitare pubblicai i nuovi prezzi ».

A questo punto il costruttore della « Gloria » ci sottopone i « listini confidenziali » inviati ai suoi rappresentanti dall'anno 1926 in poi, dai quali risulta il quasi incredibile ribasso da lui praticato. Ne pubblichiamo lo specchio in calce a questa pagina.

Continuando nella sua interessante

conversazione, Alfredo Focesi ha dichiarato:

« La mia iniziativa mise a rumore il campo concorrente. Tranquilli da parecchi anni sul comodo margine di guadagno che loro procuravano gli alti prezzi, i concorrenti crederono ch'io volessi rovinarmi vendendo sotto costo. Devo dire che la differenza di prezzo era indubbiamente rimarchevole e l'avrei trovata anch'io fuori posto se avessi calcolato il mio prezzo di costo sul quantitativo delle vendite effettuate l'anno precedente. Ma i nuovi prezzi esposti mi davano pieno affidamento che avrei raggiunto almeno il doppio nella vendita e su tale base perciò feci il bilancio preventivo. Ma poichè il quantitativo minimo da me fissato venne superato di oltre 1000 biciclette, non ebbi perciò a lagnarmi del mio coraggioso tentativo, giacchè se dal bilancio del 1928 non ricavai un tangibile utile, ebbi per altro la soddisfazione morale di porre salvezza alla mia Azienda, lieto dell'iniziativa da me avuta fin dal 1927 alla contribuzione di quella progressiva diminuzione dei prezzi a cui ancora oggi molti non sanno adattarsi.

« Modestia a parte però — ha concluso il nostro intervistato — posso vantare una lusinghiera constatazione e cioè che pur essendo io l'ultimo degli arrivati fra i fabbricanti di biciclette di « Marca » ritengo tuttavia di poter asserire che la mia Azienda, pur essendo nata 20 anni dopo di altre, lotta oggigiorno per la conquista del terzo posto nella scala della produzione nazionale del ciclo col vantaggio che a differenza delle altre « Marche » la mia « Gloria » dal 1927 ha il vanto e l'onore di essere all'avanguardia nella battaglia per i ribassi dei prezzi: non solo, ma che nessuno tra i fabbricanti di biciclette di marca può vantare il rapporto da uno a due e mezzo: rapporto ineguagliabile e trionfale al cospetto della concorrenza, rapporto ben volentieri ottenuto per il raggiungimento dell'equilibrio economico voluto e propugnato dal Governo.

Queste dichiarazioni così chiare e definitive non possono essere guastate da un commento.

Parla, in modo inoppugnabile, la logica delle cifre qui sotto, coi prezzi dei vari tipi di macchine che escono dalle officine di Alfredo Focesi:

	1926 - 27	1927 - 28	Stagione in corso
GLORIA . . . . L.	825,—	650,—	520,—
INSUPERABILE . . »	700,—	575,—	425,—
MACFA . . . . »	575,—	395,—	350,—



Sciatori del G.U.F. di Milano verso il Passo di Braies (Alto Adige).

## SPORT STUDENTESCO ATTUALE

In quella che è stata definita « la Carta degli universitari », il Segretario del Partito ha detto parole chiare sullo sport studentesco. Non più lo sport per lo sport. Ma lo sport da fine a se stesso deve diventare mezzo di bonifica fisica e spirituale della gioventù studentesca. Il problema quantitativo deve assorbire e annullare il problema qualitativo.

In tal modo S. E. Giuriati ha buttato definitivamente a mare il « campionismo » universitario.

Così non ci accadrà più di vedere dei Gruppi Universitari ridurre la propria attività sportiva alla scoperta e alla preparazione di quattro o cinque cosiddetti campionissimi mentre la massa stava alla finestra a guardare o si riduceva a fare dello sport da tavolino di caffè coi resoconti della « Gazzetta ».

Lasciamo pure, senza rimpianti, alle Federazioni sportive la ricerca e la preparazione degli Assi che nelle competizioni internazionali dovranno difendere i nostri colori. Non è proprio questo il loro compito? E allora, diamo a Cesare quel che è di Cesare. Al più, noi potremo aiutarle nella ricerca degli elementi migliori, ma non cerchiamo di fare dei G. U. F. delle

Le nuove direttive per lo sport studentesco impartite dal Segretario del Partito sono qui presentate e commentate dal nostro collaboratore per la materia. Superfluo soggiungere che esse ci trovano pienamente consenzienti.

riduzioni in sessantaquattresimo della vita nazionale.

Le precisazioni in proposito dell'on. Scorza nuovo Segretario del G.U.F., sono giunte molto opportune per snobbare parecchi cervelli e sollecitare qualche ritardario che ancora non era riuscito

a mettersi al passo colle direttive che il Fascismo ha tracciato nel campo dello sport universitario.

Così oggi, grazie a S. E. Giuriati e all'on. Scorza, lo sport studentesco ha un binario preciso sul quale marciare.

Noi, che su queste colonne abbiamo sempre affermato la necessità di ricondurre lo sport universitario, e non solo quello universitario, alle origini, e ci siamo posti contro la mania recordista per riportare nelle palestre e nei campi l'entusiasmo, che è emulazione, contro la smania del campionismo che è vanità e infatuazione, siamo sicuri che i G. U. F. sapranno prontamente orientarsi verso le nuove mètte segnate allo sport universitario. Non si tratta infatti di incidere in terreno vergine, o addirittura ostile.

Per lo più i presupposti ci sono e in parecchi casi non c'è che da continuare e migliorare.

Non si può dire, invero, che sino ad oggi mancasero i sintomi di questo nuovo indirizzo sportivo. Non furono considerati e vagliati nella loro reale importanza, ma esistevano. Un osservatore attento li troverebbe tanto nel disinteresse più assoluto per tutto ciò che puzzasse di palestra o di campo, quanto nella effimera sportività dei « competentissimi lettori » dei fogli colorati e degli « immancabili » di tutti gli incontri, come e più propriamente nella mentalità degli sportivi veri della montagna.

Perchè lo studente ama lo sport, lo ama appassionatamente come ama i suoi vent'anni, come ama la sua spensieratezza e il suo entusiasmo. Ma lo intende come sfogo della sua esuberanza, come reazione alla vita stantia che si fa in quei casermoni che sono le città moderne. Ma se lo sport diventa tecnica, se lo sport vuole applicazione e disciplina alla fin fine diventando una vera fatica, lo studente lo schiva. Sono anche troppe le ore di lezione e le preoccupazioni quotidiane per voler aggiungervi delle ore di studio sportivo. Chi ha della passione professionale per un tale genere di sport lo coltiverà e vi si applicherà con tenacia e volontà e sarà domani il campione, ma è l'eccezione.

C'è chi invece vuole studiare e non intende sacrificare allo sport nè un minuto della sua giornata nè una particella del suo pensiero, o dello sport intende fare soltanto un'accademia attraverso i resoconti della stampa o quale pacifico spettatore dalle gradinate di un'arena. Altri ancora, che non hanno la mentalità nè l'aspirazione di fare dello sport-studio e d'altro canto non intendono adattarsi a non farne del tutto, cercano di praticare uno sport che veramente sia il ristoro del loro corpo e del loro spirito.

Queste sono tutte diverse e opposte soluzioni di uno stesso problema. Negative le une, positive le altre, ma tutte ne rispecchiano la falsa impostazione.

Diamo invece allo studente uno sport che lo ristori della sua fatica giornaliera o settimanale, uno sport, che soddisfi l'esuberanza dei suoi vent'anni e vedremo gli universitari diventare tutti sportivi.

L'humus c'è e adattissimo. Si tratta di saperlo seminare bene.

Per questo abbiamo detto che il terreno universitario è preparato alla mentalità sportiva che oggi Roma segna come mèta ai G. U. F.

Il bisogno del nuovo c'è. Occorre solo soddisfarlo convenientemente.

E' necessario pertanto che le nuove direttive non restino pure parole e pie aspirazioni.

Adesso occorre lavorare a fondo la terra promettente.

Dicemmo altra volta che noi saremo appena soddisfatti e potremo dire di non aver lavorato invano quando il settimo giorno di ogni settimana assisteremo all'esodo in massa di tutti gli studenti verso il monte e verso il mare di questa nostra adorabile Italia che così poco amiamo perchè così poco conosciamo nella solitaria e orgogliosa bellezza dei suoi picchi che, rinnovando la superbia antica, forano il cielo e nella schiumosa, terribile e nel contempo mansueta, potenza dei suoi mari.

E' solo così che la nostra razza si tempererà nel corpo e nello spirito e allora saremo veramente la generosa e magnifica itala aristocrazia sempre pronta ad alternare la penna alla spada.

Ma allora il campionismo universitario « sarà stato ».

Non si spaventino i soliti pacchiani « laudatores temporis acti » e non gridino al misfatto.

Che combattere il campionismo universitario non vuol dire negare l'individualità allo sport. Noi neghiamo l'individualismo che diventa idolatria, non l'individualità che è quel sano e necessario lievito dell'umanità che è garanzia continua di superamento.

Noi vogliamo che a presiedere ogni nostro convegno sportivo sia non l'infatuazione vanitosa ma l'entusiasmo emulativo di chi si mette al cemento per provare se stesso e superarsi con uno sforzo di tenacia e di volontà e non per ottenere il frenetico plaudente urlo della folla che nel vincitore vede l'idolo di quella panciuta e ventosa divinità che è la vanità umana.

Lo sport è un agone che deve preparare a battaglie più pure e più grandi. Questo è, questo deve essere il « nostro » sport, lo sport fascista.

NICCOLÒ GIANI



Sciopoli del G.U.F. di Milano a Dobbiaco: una pattuglia s'è spinta al Rifugio Principe Umberto sotto le Cime di Lavaredo.

## I campioni in più d'uno sport

In un brillante articolo comparso sul fascicolo ultimo di questa Rivista, Vittorio Varale si chiede: — Si può essere campione in più di uno sport?

E' realmente un tema interessante, e lo scrittore vorrebbe il parere della Federazione Italiana Medici Sportivi. Non ho alcuna veste per rispondere a nome della F.I.M.S., nè mi risulta che in seno al Comitato Tecnico della F.I.M.S. sia stato posto questo quesito essendo la giovane Federazione in via di organizzazione e stabilizzazione.

Dai concetti fondamentali che si possono desumere, dalle stesse sue norme statutarie e per quelle che i suoi componenti vanno divulgando se ne può comunque trarre qualche deduzione per una risposta.

Mi permetto di collaborare per tentare di svicerare una parte dell'interessante quesito nella mia semplice qualità di medico sportivo, e parte dei concetti che riassumo furono pubblicati nelle « Nozioni pratiche di Medicina sportiva » da me edite recentemente e in cui collaborarono medici appassionati del problema sportivo quali Baslini, Ettore, Foà, Massarotti e Vinai.

Partiamo dal come si dovrebbe formare un campione.

Nelle norme d'allenamento per la formazione di un solido materiale atletico prima della specializzazione, dicevo che l'allenamento deve completare lo sviluppo armonico del corpo.

Un giovane che voglia imporsi un serio e severo allenamento deve prima aver raggiunto il massimo di sviluppo organico che nel nostro Paese a clima diverso si aggira, salvo rare eccezioni, all'incirca verso i venti anni. Per riuscire atleti completi, campioni, occorre formarsi un cuore, un torace con grande capacità respiratoria e dei muscoli atti a sopportare un serio allenamento sportivo.

A vent'anni con una buona educazione fisica preatletica che avrà valorizzate le qualità corporali si può incominciare un allenamento serio e severo.

Riferendosi a un articolo recentemente comparso su questa Rivista, un medico sportivo — il dottor G. Poggi Longostrevi — espone alcune interessanti considerazioni sulla possibilità che ha un atleta di diventare campione in più d'uno sport.

L'adolescente che è stato sviluppato con un metodo di coltura fisica preatletica e di razionali esercizi di muscolarizzazione, che gli avranno procurato una forma armoniosa del corpo, se si specializza in uno sport, questo non solo non potrà avere alcuna influenza,

deformante o disarmonica del suo corpo ma il gesto sportivo gli dovrà rendere il massimo consentito dai suoi mezzi messi « a punto ».

La causa che ci fa combattere la specializzazione avanti del ventesimo anno di età è perchè l'allenamento necessario per un trionfo sportivo non sviluppa il corpo ma lo stabilizza in un volume ed in un peso inferiore.

E' vero che un giovane a 17 anni arriverebbe presto a dei buoni risultati perchè meno sviluppato, più leggero, ed è appunto questa sua insufficienza corporale che rappresenta un elemento a lui favorevole per questo buon risultato e che potrebbe farlo classificare presto fra i campioni di terzo, quarto rango, ma da questi non potrà più uscire.

L'allenamento specializzato non sviluppa nè il volume nè la forza dei nostri muscoli, stimola invece le funzioni di tutti i nostri organi apparati e coordina alla perfezione i loro differenti lavori e soprattutto aumenta considerevolmente il rendimento dei nostri muscoli. E' la messa a punto, in pressione, « in forma » come sportivamente si dice, di tutto l'organismo.

Ora, la catena è questa:

Se un giovane è riuscito a possedere una forma del corpo armoniosa completa e possente, egli deve fare un allenamento generale; se egli si è allenato, bisogna dopo che si specializzi.

Per essere atleti, grandi campioni, oltre le virtù fisiche e speciale sensibilizzazione del sistema nervoso, oltre alla rapida percezione, ai fulminei riflessi e al « fuoco sacro », occorre dedizione completa, da poter essere senza preoccupazioni e abbandonare tutte le altre umane imprese. Al servizio della muscolatura allenata, dell'organismo equilibrato occorre lo stato

psichico particolare di voler arrivare ad ogni costo alla vittoria.

Date queste necessarie e generali premesse, supponiamo che l'atleta che voglia essere campione in più sport abbia tutte queste grandi ed eccezionali virtù e voglia iniziarsi all'educazione tecnica del gesto sportivo, la vera specializzazione.

A seconda degli sport qualche volta imparare il tecnicismo è semplice, qualche volta molto difficile.

Veri campioni risultano coloro il cui stile è quasi il loro istinto, ed hanno maggiori doti naturali ed innate che acquisite.

Fra i due punti estremi del minimo di tecnicismo, dalla corsa a piedi agli sport di combattimento, troviamo i salti, i lanci, il tennis, il canottaggio, il nuoto, che presentano delle difficoltà sempre crescenti e la tecnica sempre si aggiorna e migliora.

E' impossibile trionfare oggi in una grande prova di qualsiasi sport dato il gran numero di partecipanti in gara, con una vittoria semplicemente per qualità o conoscenze tecniche.

Occorre la specializzazione aiutata da quegli esercizi coadiuvanti, che vanno considerati come buoni mezzi per migliorarla, e così noi vediamo un pugilatore fare della marcia, della corsa a piedi, della coltura fisica, di sviluppo, ecc. come ora i giocatori di foot-ball dovranno fare dell'atletica leggera, e tutti questi esercizi non hanno altro scopo che di migliorare il fisico, di fare « il fiato », la resistenza dei muscoli. I pugilatori praticano questi sport sussidiari, accessori, non antagonisti alla specialità scelta, non a fondo, non per specializzarsi, non per dominare in qualcuno di essi ma per migliorare la loro « forma ». Vediamo perciò che praticamente nessuno è più eclettico nei vari sport di un atleta bene specializzato, occorrendo per la sua specializzazione oltre il perfetto tecnicismo, una perfetta coordinazione neuromuscolare di tutti i movimenti.

Per ottenere il massimo rendimento del gesto sportivo è necessario trasformare dei gesti voluti in gesti automatici e far passare delle contrazioni muscolari da coscienti in incoscienti.

La pratica continua, l'abitudine inveterata porta all'automatismo del gesto sportivo, è il movimento dei grandi campioni in piena forma.

Fra questo magnifico gesto e l'incoordinazione dell'inizio, non così stabilmente allenato, c'è tutta una gamma di passaggi.

L'abitudine istintiva del gesto non può acquisirsi che con la frequente ripetizione. Chi vuole brillare, deve dunque scegliere il suo sport, studiarlo a fondo e praticarlo assiduamente. Vi sono delle eccezioni, che hanno potuto e forse qualcuno potrebbe ancora brillare come campione in due campi, spesso simili, che non implicano sviluppi muscolari e nervosi antagonisti ma sono e saranno i geni della specie, del fisico, sempre eccezioni e difficilmente ci

si potrà, basandoci su queste eccezioni, dedurne delle generalizzazioni.

L'eclettismo sportivo di solito non fa che dei mediocri; il solo mezzo, una volta che si è sviluppati armoniosamente, per divenire se non campioni, degli sportivi onorati è di coltivare bene un solo sport. I magnifici atleti completi che praticano il pentathlon o il decathlon raggiungono eccellenti risultati nelle varie prove, ma sempre al di sotto dei tempi e delle lunghezze o distanze dei record delle singole specialità, appunto per l'impossibilità di dedicarsi ad una sola di esse ed esclusivamente.

Si potrà consigliare il cambiamento di un dato sport diverso da quello prescelto a quel giovane che, razionalmente sviluppato, preparato prima da un allenamento generale poi da un allenamento specializzato, abbia un rendimento al di sotto di quello che si prevedeva e che necessita per formare un campione o solamente un atleta di qualità, perchè si potrebbe avere errato sullo sport prescelto o anche sulle attitudini mentali o fisiche dell'allievo.

Se questi, invece, si fosse allenato solo con movimenti di un unico determinato sport avrebbe finito per giungere ad una mediocrità atletica al cui livello vive oggi una folla di giovani muniti delle migliori attitudini, ma che non arriveranno mai ad acquistare una forza muscolare e l'equilibrio funzionale che sono indispensabili ai grandi campioni, perchè direttamente allenati con gesti sportivi della specialità scelta, senza prima essere passati attraverso lo stato preparatorio di allenamento generale.

Concluderei col dire che è già assai arduo riuscire campioni in un solo sport, che tutti dovrebbero amarne qualcuno e che almeno una volta nella vita un giovane bene sviluppato deve arrivare allo stato di allenamento completo, quello che in termine sportivo si chiama la « forma », in un dato sport perchè è la migliore scuola per il carattere e vi guadagna volontà, perseveranza e la nozione dell'utilità d'un sforzo costante, dati che sono le armi essenziali per riuscire nella vita. Anche se non arriverà a degli alti destini sportivi non avrà mai da rimpiangere di aver tentato, perchè continuerà a beneficiare per tutta la vita dell'educazione del suo fisico e della sua volontà meglio che in qualsiasi altro modo e potrà continuare per il proprio benessere nel dilettantismo sportivo. Per gli atleti campioni, invece, occorre dedizione assoluta, completa in uno solo e determinato sport e una perseveranza che deve diventare di giorno in giorno più severa per la grande concorrenza che sempre più si accentua.

Questi campioni che tanti sacrifici devono imporsi per formarsi e rimanere tali, sono le guide degli altri giovani.

Questi atleti completi sono utili alla Nazione e rendono ad essa grandi servizi: è un'aristocrazia fisica, che può istruire e entusiasmare i connazionali che sono fieri, e giustamente, dei loro campioni.

G. POGGI LONGOSTREVI



Rappresentanze femminili della Federazione sportiva operaia allo Stadio di Francoforte.

## L'organizzazione sportiva in Germania

**T**alasciando una volta tanto i rilievi tecnici, le probabilità ed i progressi più o meno raggiunti da questo o quel paese, è pure interessante conoscere quale è l'organizzazione sportiva interna di quelle nazioni che nel campo dello sport sono all'avanguardia.

Un paese degno della maggiore attenzione è la Germania che, seconda nella classifica per nazioni alle Olimpiadi di Amsterdam, è oggi più forte che mai e si prepara animata da grande fede pel confronto mondiale di Los Angeles. La Germania è veramente una immensa fucina di campioni, dove lo sport non è un mito ed il Governo molto fa per renderlo maggiormente popolare. E' una nazione che ha milioni di praticanti, che possiede più di 30 stadi completamente attrezzati ed una quantità di campi sportivi.

Se però lo sport germanico è in continuo progresso, e questo lo vediamo attraverso i risultati tecnici, l'organizzazione, invece, non è ancora arrivata alla perfezione e non ha raggiunto quella uniformità di idee che potrebbero fare della Germania una nazione ancora più formidabile.

*Com'è organizzato il movimento sportivo in Germania? Quali sono gli enti che lo dirigono, quale il funzionamento di essi? Risponde il nostro collaboratore Carlo Agostoni, campione del mondo universitario di spada, che da qualche tempo si è stabilito in Germania per ragioni di studio.*

L'organo centrale dello sport tedesco è la « Reichsausschuss für Leibesübungen » che ha sede a Berlino ed alla cui testa è oggi il Segretario di Stato Lewald.

Membri di questo organismo sono i presidenti di tutte le federazioni sportive (Alpinismo; Atletica leggera; Automobilismo; Boxe; Scherma; Calcio; Tennis, ecc.) nonché i Presidenti dei Servizi medici e dei Professori sportivi.

La « Reichsausschuss für Leibesübungen » è l'intermediaria fra il Governo e gli enti sportivi, regola la distribuzione dei fondi, che il Governo ogni anno mette a disposizione dello sport, cura la preparazione olimpica e si occupa delle questioni generali e degli interessi germanici nel campo internazionale.

Le squadre nazionali sono formate da ogni singola Federazione. Particolare da notarsi è che le sovvenzioni governative non vengono date alle Federazioni, bensì ai Comitati regionali o Municipali affinché li usino per installazioni sportive o per costruzioni inerenti allo sport. Le Federazioni mancanti di mezzi vengono sovvenzionate da quelle più

riche o da società affiliate e dipendenti che dispongono di capitali. Vediamo così, ad esempio, la Federazione dell'atletica leggera sovvenzionata dalla Federazione del football, la più ricca Federazione tedesca, essendo il calcio lo sport più popolare in Germania.

E' questa l'inquadatura principale dell'organizzazione sportiva tedesca di fronte al mondo. Internamente, invece, non è così ben delineata, ma è soggetta a numerose correnti politiche.

In quasi tutte le Federazioni la politica ha la sua partecipazione, ma ve ne sono alcune in cui la politica vi gioca un ruolo importantissimo e vi esercita un grande ascendente. Così, ad esempio, il canottaggio, che non ha ancora completamente ripreso le relazioni di avanti guerra colla Francia e colle altre nazioni dell'ex-Intesa, è conosciuto come soggetto a politica reazionaria. L'alpinismo (e una piccola parte degli sport invernali) che svolge la sua attività sul confine italiano, segue una politica intransigente e specialmente il Deutscher und Oesterreichischer Alpenverein si permette di fare troppo facilmente delle insinuazioni antisemite provenienti certamente dall'Austria ed evita di cooperare colle altre associazioni alpine e la Naturfreunde (Associazione degli Operai turisti).

Esiste poi un'altra associazione, la « Deutsche Turnerschaft », la quale si è creata un'autonomia propria ed è una seconda Reichsausschuss fur Leibesubungen nella Germania.

Questa associazione, la prima società sportiva sorta in Germania, già prima della guerra aveva preso uno sviluppo grandissimo nonostante un programma limitato al solo esercizio della ginnastica pura. Dopo la guerra, essendosi i così detti sport moderni diffusi enormemente, si decise di praticare essa pure tutte le altre specialità sportive. Si vennero ad avere così in Germania i footballers ginnasti e quelli federati alla Deutscher Fussball-Bund, gli schermidori ginnasti e quelli della Fechter-Bund, gli atleti ginnasti e quelli della Deutsche Sportbehörde fur Leichtatletik e così via.

Motivo principale di questa grande scissione è naturalmente la politica. Mentre tutte le Federazioni esercitano le loro specialità per unico scopo sportivo e agonistico, questa seconda organizzazione si oppone alla « politica pacifista » e sottolinea l'idea del « militarismo sportivo ».

La Turnerschaft ha come divisa esterna la diffusione dello sport nella gioventù tedesca e come programma interno un'educazione militare ed un sentimento nazionalistico, cosa che supplisce in parte quello che la Germania non può fare esplicitamente dopo il trattato di Versailles.

Questa associazione è pure legata al Reichsausschuss fur Leibesubungen, ma unicamente per quanto concerne in-

terventi di indole governativa, per questioni dilettantistiche e per formazioni di squadre nazionali. Essa è, del resto, organizzata molto bene, ha una propria direzione a Berlino. E' divisa in vari distretti ed ha funzionari non pagati che si incaricano della propaganda e della stampa. Pur incontrandosi raramente con squadre federate sembra che ora qualche convenzione sia stata stipulata tra alcune Federazioni e la Turnerschaft.

Infatti nel calcio, hockey, rugby, canottaggio e sport invernali, la Deutsche Turnerschaft non organizza dei Campionati speciali. Le Federazioni organizzano i Campionati nazionali od internazionali, ma la Turnerschaft esercita questi sport in sezioni speciali dei suoi Clubs od Associazioni.

Nella scherma e nel tennis invece la Turnerschaft ha i suoi Tornei ed i suoi Campionati speciali non partecipando naturalmente ai campionati organizzati dalle singole Federazioni. Fra gli schermidori di queste due categorie vi è attualmente un conflitto generato da incidenti verificatisi a Magonza durante lo svolgimento dei campionati di fioretto: fino a nuovo ordine gli schermidori del Turnerschaft non prenderanno parte a gare organizzate dalla Fechter-Bund.

Un'unione formale è stata convenuta fra la Turnerschaft e le Federazioni di nuoto e atletica leggera. Per queste due categorie di sport vi è un solo Campionato tedesco al quale partecipano atleti federati e atleti ginnasti.

Questa convenzione è di data recente, ma vi sono ancora molte difficoltà soprattutto per quello che concerne la differenza di classe che regna fra i nuotatori federati e quelli ginnasti, cosa che lascia supporre ad una unione di breve durata. Bisognerà attendere l'organizzazione dei campionati 1930-31 per permettersi un giudizio sul valore di queste « tendenze di unità » nello sport tedesco.

In Germania vi è inoltre una grande associazione (la più grande associazione del mondo dopo la Russia la quale non ha che sport proletario) completamente indipendente e separata dallo sport borghese: l'Arbeitersport (sport dei lavoratori).

Gli operai hanno le loro proprie associazioni rette da una Presidenza, con sede a Lipsia, la quale ha l'organizzazione dei Campionati nazionali e degli eventuali incontri internazionali con squadre operaie di altri Stati. Nel 1927 organizzò il primo campionato del mondo od Olimpiade dei Lavoratori (la seconda si svolse a Vienna) inaugurando con quella manifestazione il magnifico stadio di Francoforte.

Questa, in breve, l'organizzazione interna dello sport germanico. Se i partiti sono svariati e le tendenze politiche numerose, vediamo però un vivaio di atleti che di fronte al mondo hanno una sola divisa: quella cioè di fare dello sport e di diffonderlo.

CARLO AGOSTONI



In palude.

## CACCIE INVERNALI

L'anno nuovo ha portato un periodo di tregua per i cacciatori. Tregua parziale, che non ha costretto il seguace di Sant'Uberto a riporre le armi e le munizioni, ma che ha ridotto il suo campo d'azione, limitando la sua attività e facendolo rinunziare a varie forme venatorie.

La caccia alla lepre, alla starna, e agli altri generi di selvaggina nobile stanziale e di uccellame minuto si è infatti chiusa, e solo per le specie acquatiche e per i trampolieri è rimasto libero, nelle zone di pianura, l'esercizio cinegetico. Con questo, un certo numero di appassionati si è visto togliere la principale e preferita attrattiva della caccia di carniera, ed ha appeso la doppietta o l'automatico al tradizionale chiodo, per un riposo di molti mesi.

Non tutti sanno valutare in giusto modo il piacere della caccia acquatica, nè apprezzare le emozioni che essa procura. E vi sono dei veterani abilissimi alle starne — per esempio —, i quali non hanno mai affondato il piede nel fango del pantano — o, se ve l'hanno posato, sono rimasti insensibili ai fascino del padule — e ignorano financo le abitudini più comuni del beccaccino e dell'anatra.

Chiusa la stagione delle caccie alla selvaggina nobile stanziale e all'uccellame minuto, per i seguaci di S. Uberto non è ancora venuto, tuttavia, il momento di mettere in un canto la doppietta; c'è ora di che sfogarsi colle caccie alla selvaggina di palude: ai beccaccini e alle anitre. Quanto esse siano emotive ed interessanti, qui dice il nostro collaboratore Nino Broglio.

Ma a prescindere dalle ragioni di contrarietà istintiva o voluta che fanno trascurare ad alcuni la selvaggina e le bellezze naturali della marcita e dell'acquitrino, bisogna tener calcolo delle condizioni particolari che obbligano il cacciatore abitante in territorio asciutto a considerare chiusa la stagione venatoria. Così è pel cacciatore di montagna, che con l'anno nuovo ha dovuto abbandonare ogni progetto di dedicarsi allo sport del cane e del fucile nei suoi luoghi.

Di qui, sarebbe facile arguire che i confratelli della pianura — e più precisamente delle parti di pianura ricche di zone umide — godano di un privilegio. Ma la deduzione porterebbe in maniera inevitabile a discutere della eguaglianza di diritti e di doveri che dovrebbero spettare a tutti i cacciatori, senza esclusione di sorta. Massime in questa spinosa materia, la discussione andrebbe a detrimento di ogni sereno giudizio, e si trascinerebbe da un problema all'altro sollevando un'infinità di contrasti e spostando i termini della questione.

La natura del cacciatore, non bisogna dimenticarlo, è

Fornitore  Real Casa

Manifattura

G. Quattrini

Roma - Via dell'Umiltà, 33A. - A. 80  
Telefono 65-592

Stivali da ufficiale

Calzature sportive



Mettendo le « stampe ».

improntata di una finezza e di una dirittura tali da rendere inaccettabili i favoritismi. Accoppiata all'istinto un po' egoistico dell'uomo primitivo — e in ogni cacciatore vi è un primitivo geloso delle sue attribuzioni e della sua proprietà — codesta natura spinge ogni appartenente alla famiglia venatoria a poter dare con forza, di fronte alla semplice apparenza di un privilegio esclusivo di pochi. Ora, non si può negare che in tema di cacce permesse dopo il giorno della chiusura, la condizione di favore esista, per i cacciatori delle zone umide nei confronti dei colleghi delle zone asciutte. Per questi ultimi il trentun dicembre di ogni anno rappresenta la data della chiusura definitiva; per i primi, col principio di gennaio s'inaugura soltanto un'epoca di restrizione. Comunque, sarebbe assurdo pretendere la parificazione delle date di chiusura completa, e privare il cacciatore padulano della possibilità di compiere qualche buona cattura, perchè il confratello meno fortunato dal punto di vista... topografico non avesse a lamentarsi della propria inferiorità. Già troppe controversie sorgono nell'ambiente venatorio a proposito delle cacce primaverili, perchè si debba accrescere la complicatezza del quesito e si vengano a creare nuove difficoltà. A chiarificare la situazione, a metter fine alle dispute e alle discordanze di pareri sui diversi problemi di caccia, verrà l'auspicato Testo Unico della legge che regolerà una volta per sempre l'esercizio cinegetico. Atteso da parecchio tempo, e annunciato or sono alcuni mesi, il Testo Unico è ormai prossimo ad uscire, come risulta dai giornali specialisti.

Il ritardo avutosi fino ad oggi è prova della accurata e coscienziosa opera di elaborazione svolta dagli organi centrali — assuntisi la difficile impresa di compilare il Testo — e non dà adito ai dubbi, nel ritenere che i desideri e le pro-

poste dei cacciatori saranno vagliate e adottate alle esigenze generali della classe, sì da rendere perfette, nel miglior modo possibile, le nuove disposizioni.

Disposizioni che la massa dei cacciatori accoglierà con spirito d'ordine e di disciplina, penetrandone il significato e prestandosi con efficacia ad attuarle, per la tutela dei propri interessi e la elevazione della coscienza nazionale.

\*\*\*

Chi volesse misurare in un cacciatore l'intensità della sua passione venatoria, potrebbe — fra l'altro — basarsi su la sua assiduità nel ripetere le spedizioni per le campagne durante i mesi invernali. E ciò perchè durante questi mesi la poca abbondanza di selvaggina diventa penuria, e la somma dei disagi cresce con forte proporzione.

E' ben vero che così facendo si dovrebbero sacrificare gli elementi pratici della caccia ai suoi scopi ideali, e considerare lo sport del cane e del fucile come una forma di attività del tutto estranea alla ricerca di una soddisfazione materiale. Ma non è meno vero che il termine di paragone in molti casi servirebbe a dovere, se si riflette che nel cacciatore autentico l'istinto di preda si associa ad un nobile spirito di avventura.

In realtà, per tornare nel tema, le risorse offerte dalla caccia nell'inverno non sono fra le più brillanti, e farebbero rimpiangere il tepore delle coltri all'ingenuo che si fosse levato all'alba e avesse affrontato il gelo delle mattinate bianche di brina nella speranza di empirie la carniera.

Fra i veli di nebbia e la pallidezza della luce che anima l'aria d'un chiarore iperborico, il paesaggio delle marcite si



In alto: Pipa in bocca e fucile carico, lungo le rive della palude. — A lato: Avvistate le anatre, il cacciatore si appresta a sparare.

presenta in uno squallore di landa solitaria. La superficie delle pozze d'acqua morta si è rappresa in una sottile crosta di ghiaccio, i canali che raccolgono il flusso dei fossati d'irrigazione si rivelano in lontananza per una corona di vapori fradici e bassi. Non v'è cielo, non v'è orizzonte: tutto è confuso in un grigiore uniforme, tutto è immobile e silenzioso. I campi di riso mostrano il giallore delle stoppie ormai travolte fra le zolle, i tratti di terreno dissodato appaiono aridi e tristi come se il contadino li avesse abbandonati per sempre. Un umidore molle appesantisce l'atmosfera e stilla dalle rame scheletriche degli alberi nelle ore meno fredde: l'erba delle marcite, nel suo verde perenne, riesce appena a ravvivare la monotonia del deserto brumoso. Negli angoli di padule il grigiore è anche più grande,

e il senso di abbandono si precisa anche più acutamente: l'acqua delle gore ha mutato la sua tinta plumbea in un colore nerastro, e stagna intorno alle canne dei giunchi, intorno alle isolette di mota, in larghe chiazze opache. La presenza umana, fra l'incertezza delle nebbie, assume un aspetto fantasmagorico.

Pel cacciatore, abituato a scoprire in tutte le vicende della natura un'armonia segreta, la tristezza e la desolazione della terra acquistano apparenze suggestive. Senza il gelo, senza le brume, senza la nudità di contorni con cui si presenta ogni cosa, il paesaggio perderebbe la sua linea solenne e resterebbe smagato. Basta un frullo d'ala perchè l'intera solitudine si popoli, basta un accenno di ferma del cane, perchè



l'animo del fedele a Diana si tenda in una ansietà improvvisa e vinca ogni impressione di sconforto.

Dai ciuffi d'erba della marcita, il beccaccino può scattare di sorpresa, dal canneto della zona paludosa l'anatra può alzarsi a distanza, da un istante all'altro: incomincia pel cacciatore la più complessa delle emozioni venatorie: l'attesa dell'imprevisto. E l'imprevisto, a caccia, è sempre in agguato: specie nei mesi invernali, quando un perturbamento qualsiasi delle condizioni atmosferiche (un abbassamento di temperatura, un addensarsi di nubi nevosi,



ecc.) può rimuovere da regioni lontanissime le colonne migranti.

Imbirbiti e resi diffidenti dalle persecuzioni quotidiane di cui si son visti oggetto fin dal loro arrivo nell'autunno, i pochi beccaccini superstiti, rimasti a svernare nelle nostre campagne, i cosiddetti « pasturoni », sono difficili ad avvicinare e si sottraggono il più delle volte alle insidie dei cacciatori e dei cani meglio esperti. Riuniti a gruppi numerosi si rifugiano nei brevi tratti di terreno non gelato, e al minimo sospetto di pericolo partono lanciando il caratteristico verso, andando a rimettersi in altro luogo sicuro.

Solo la costanza, la prudenza, l'ottima conoscenza della plaga, e in certa misura l'intervento del caso, possono permettere al cacciatore di trionfare su l'astuzia dei selvatici. Qualche beccaccino isolato si riesce a trovarlo, e, con il concorso d'una serie di circostanze favorevoli, le probabilità di giungere a metterlo in carniere non mancano. Buona parte del compito è affidata al cane. Fermatore deciso, dotato di naso potente e specializzato nella caccia ai trampolieri, l'ausiliario del cacciatore, appena « avventato » il beccaccino dovrà svolgere un lavoro inappuntabile sotto ogni rapporto. Per questo, si richiedono da ogni « beccaccinista » qualità di stile che ad un osservatore superficiale potrebbero sembrar superflue. Diverso è il cane da caccia dal cane da prove sul terreno, obbietano taluni, volendo creare una netta distinzione fra esigenze venatorie e pedanterie cinofile. Ed è vero. Ma col beccaccino — e, se si volesse sottilizzare, con ogni genere di selvaggina — il cane dovrà dimostrare la massima correttezza perchè sia dato ottenere un risultato soddisfacente, il massimo rispetto per le regole relative alla particolare caccia (regole dettate dall'esperienza pratica e non solo dalla scienza teorica).

Dal canto suo, il cacciatore dovrà possedere occhio pronto e sveltezza di tiro per abbattere in tempo giusto il beccaccino, che si leverà sempre lungo e tenterà di salvar la pelle compiendo le più indavolate evoluzioni di volo.

Preda guadagnata a prezzo di pazienza e di furberia, il rapido selvatico dal piumaggio simile al colore della palude, come quello della beccaccia corrisponde al colore del suolo dei boschi, suscita anche nella stagione invernale il maggiore entusiasmo dell'appassionato alla caccia acquatica.

Un rettangolo di marcita chiuso dagli arginelli simmetrici, una ferma scultorea del cane dopo un « rovescio » pieno di classicismo, un beccaccino che guizza come una saetta su uno sfondo di cielo lattiginoso e cade stroncato dalla botta, un riporto « in penna »: pel cacciatore che vede nello sport venatorio un nobile esercizio e non un pasatempo volgare, il quadro è perfetto.

Con l'intensificarsi del freddo, le prime schiere dell'anatre vengono ad annunziare la calata dei grossi branchi. Già qualche avanguardia era comparsa a segnare l'imminenza del passo, e già qualche fortunato aveva potuto gonfiare la carniere d'un esemplare di germano e d'alzavola.

Con lo svolgersi del passo regolare, la caccia entra in una fase promettente. Il cacciatore vagante può contare su una cattura che lo compenserà delle sue fatiche e delle magre giornate passate, le « tese », le rive dei fiumi e dei canali risuonano di colpi di spingarda e di friale.

Appassionante, anche per le sue difficoltà, è la caccia nelle lanche dei vasti corsi d'acqua. In tali lanche, specchi tranquilli ove s'usano disporre l'anatre di richiamo o le « stampe » di sughero o di legno che riproducono al naturale gli uccelli vivi, i selvatici si radunano a volte in gruppi numerosi e danno agio a compiere dei cospicui bottini. I cacciatori, in piedi o seduti su un barchino che può essere munito di spingarda, si tengono pronti a sparare non appena l'apparizione subitanea del fragile battello costringe il branco a volare. Lungo il Ticino, ad esempio, la caccia all'anatra condotta in siffatto modo lascia in chi la pratica ricordi indimenticabili. La barca che procede adagio, senza rumore, su le acque lisce, e s'insinua in mezzo ai canneti, le visioni quasi irreali che s'aprono dinanzi allo sguardo nei mattini fumiganti di nebbie; l'aspetto selvaggiamente solitario e pittoresco del fiume che si snoda fra le sponde folte di boschi, e poi le lanche sbucate dietro un'ansa di cornice dell'erbe e delle piante palustri, sono altrettanti elementi di suggestione che rendono più significativo l'episodio venatorio e ne aumentano la bellezza.

Febbrile è l'aspetto alla tesa. Il cacciatore si apposta nel capanno quando è ancora notte, e lì, soffiandosi su le dita intrizzite dal gelo, osserva da uno spiraglio se l'ombra si diradi ad un barlume di luce. Nel buio l'anatre di zimbello gettano gridi sommessi, e starnazzano rispondendo a dei richiami alti nell'aria che l'orecchio umano non riesce a percepire. Tratto tratto s'ode il tonfo d'un corpo nell'acqua, un fruscio di penne, il verso di qualche uccello. All'alba, il primo colpo di spingarda scoppia con un rombo sordo: non di rado la raffica di piombo ha seminato di vittime la superficie della tesa, e il carniere non basta più a raccogliere ed è necessario sostituirlo col sacco.

Voli triangolari di anatre, branchi di folaghe, gruppetti di altri selvatici delle specie acquatiche: dalle tese alle « botti » delle lagune venete, ove si possono sparare in un giorno molte centinaia di cartucce, dalle lanche dei fiumi ai fossi, che il cacciatore vagante costeggia trattenendo il respiro e portando di continuo il fucile alla spalla, la caccia invernale, se il passo è propizio, è fruttifera. Le risorse offerte al cacciatore sono varie, e culminano nelle ansie dell'aspetto serale, su l'argine della marcita o ai limiti del padule, nell'immensa poesia dei crepuscoli che scendono con una progressione lentissima di nubi cineree.

\*\*\*

Chiusura: il cacciatore di uccelletti ha riposto i richiami di ottone e lo specchietto per le lodole, il colle e i campi asciutti si sono spopolati del nomade esercito dei cacciatori

di lepri e di storne, il montanaro si è tappato nella sua bicocca sepolta fra le nevi.

Ma le funzioni vitali dell'attività venatoria non sono cessate; ma non tutti i fucili riposano nel cassetto polveroso. Che importa se la marcita e il padule sono deserti di selvaggina? Qualche beccaccino esiste ancora, se pur non si arriva a frullarlo... E le turbe dei migratori... verranno: anatre, folaghe...

Verranno anche i mesi tiepidi, e il ripasso spargerà per le campagne le schiere degli uccelli storditi, briachi di primavera. Intanto...

Intanto il cacciatore ha scoperto una formula di filosofia che attinge la sua saggezza alle dottrine del più roseo ottimismo: non pensare al domani, se l'oggi è giorno di gioia; non pensare all'oggi, se il domani contiene una promessa di felicità.

Verranno l'anatre, i carniere s'impingueranno. Verrà il ripasso. E dopo, verrà... l'apertura estiva: il cacciatore già ne parla perchè conosce il segreto di precorrere i tempi...

E verrà anche il Testo Unico, finalmente.

NINO BROGLIO



Sul beccaccino.



Corse ad ostacoli.

## LE CORSE DEI LEVRIERI

**U**no sport, nuovo per l'Italia, ha oramai attecchito presso di noi, e da due anni vi si è trapiantato prendendo sua principale sede in Milano. Si tratta delle corse dei levrieri che regolarmente si svolgono quattro sere alla settimana nel Palazzo dello Sport trasformato in perfetto Cinodromo e che è l'unico grande locale ad-

bito a tale scopo. Il levriero è la razza di cani che ha conservato il tipo originale antico senza subire sensibili trasformazioni dovute ai gusti ed ai bisogni dell'uomo. In antico veniva usato per la caccia e per l'inseguimento, e non avendo mai cambiato impiego, le sue linee armoniche, robuste ed eleganti che lo rendevano adatto allo scopo, sono ancora utili poichè permangono gli usi ai quali lo si adibisce. Gli Inglesi, maestri in materia di allevamento e di zootecnia, hanno mantenuti inalterati i caratteri del levriero ed il National Greyhound Club nel suo Greyhound Stud book ha conservato il sangue puro scartando tutti i soggetti che hanno avuto una infusione di sangue estraneo. Il levriero inglese, decantato da Ovidio, da Shakespeare e da D'Annunzio, è nato e creato per la corsa ed ha tutte le qualità ereditarie per tale sco-

*Le corse di levrieri, che all'estero hanno una tradizione quasi secolare, soltanto da pochi anni sono state introdotte in Italia. Con buoni risultati, dobbiamo convenire, se a Milano esse si svolgono fra l'attenzione sempre viva d'un pubblico sempre folto. In questo articolo si parla di questo sport, delle sue regole e degli enti che sono sorti a disciplinarne il crescente sviluppo.*

«Free Fight» del Principe Rospigliosi.



I cani sfilano prima della corsa.

po: temperamento battagliero, energia e volontà di vincere, superba resistenza. Queste attitudini vennero sfruttate per organizzare corse di levrieri che inseguitavano la preda viva, prima all'aperto, poi in recinto chiuso. Ma in seguito alle giuste proteste delle Società per la protezione degli animali, che volevano evitare il crudele spettacolo della cruenta fine delle prede, si adottarono le corse al richiamo. Queste non potevano rispondere ai requisiti tecnici di regolare competizione e venne quindi usata la lepre meccanica. Della sua prima adozione si ha precisa menzione in un giornale inglese che ne descrive l'effettuazione avvenuta nel settembre 1876 ad Hendon in Inghilterra, dove però non ebbero molto successo.

Dopo parecchi anni le corse di levrieri con lepre meccanica ricomparvero in America e pullularono numerosi i sistemi, naturalmente brevettati, di trazione meccanica della finta lepre.

Nel 1925 Carlo A. Munn venne dall'America in Inghilterra con uno dei tanti brevetti e dopo lunghe peregrinazioni trovò un alleato nel maggiore Lyne Dixjon col quale impiantò un cinodromo a Manchester. La loro tenace propaganda diede buoni risultati poichè alle corse si interessò enormemente il pubblico degli spettatori e dei giocatori.

Queste corse hanno avuto uno straordinario sviluppo dovuto allo spirito della speciale psicologia dell'epoca attuale di economia e surrogati.

Il mantenimento delle scuderie da corsa è diventato un lusso eccessivo ed è naturale che in molti paesi sia stato sostituito dai canili da corsa. Tutto, del resto, è relativo e nessuno può sostenere che il solo fatto che il cane sia più piccolo del cavallo riduca seriamente l'interesse di una corsa di cani.

Vi sono, al contrario, seri coefficienti che pro-

vano che le corse canine offrono garanzie di sincerità assai maggiori di quelle equine, dove la presenza dell'uomo sulla sella o sul *sulky* può dar luogo a sorprese o a risultati non dovuti soltanto al caso. I cani, invece, corrono soli e basterebbe questo per conferire ai loro cimenti, come alle antiche corse dei berberi, una impronta di onestà degna di considerazione. I cavalli corrono in corsa guidati, stimolati o trattati secondo il recondito pensiero e sentimento del fantino o del guidatore che ne regola la corsa secondo gli ordini di scuderia, in base all'allenamento fatto e alla presunta forma; mentre il cane, elimi-



«Yokane» di U. Dingle Esq.



Il cinodromo nel Palazzo dello Sport di Milano.

nato l'uomo, corre unicamente guidato dal suo istinto che lo spinge ad inseguire la preda, dal bisogno di correre, dal desiderio di superare i compagni.

Naturalmente la preda messa nelle corse come esca davanti ai cani è un simulacro di coniglio o lepore, che corre secondo i vari sistemi, su una slitta libera oppure su una rotaia, trascinata da una funicella, oppure attaccata ad un *trolley* sotterraneo o laterale, che in ogni caso, al termine della corsa consente che la lepore abbia a sparire senza che i cani possano mai raggiungerla.

A Milano venne adottato il sistema della slitta tirata da una funicella con movimento a mano, sistema più semplice e più sicuro degli altri che hanno complicati congegni.

L'allenamento dei cani è fatto con metodi razionali analoghi a quelli usati per i cavalli: messa in condizione di salute e di muscolo e di fiato. Più difficile è ottenere la progressione dello sforzo di velocità perchè, mancando il guidatore, è impossibile ottenere che i cani si accontentino di seguire a velocità moderata la preda o chi li accompagna. Occorrono ripieghi ed accorgimenti che costituiscono il segreto del mestiere degli allenatori.

In Inghilterra vi sono attualmente un centinaio di Società di corse dei cani aventi un capitale complessivo di oltre tre milioni di sterline. La Greyhound Racing Association di Londra è stata assorbita nel 1928 da un potente gruppo finanziario che ha sborsato ottocento mila sterline.

I giornali quotidiani inglesi dedicano intere colonne a questo sport che ha grandemente appassionato le folle che in massa accorrono ad assistere alle corse.

Persone dei più disparati ceti, dal minatore al Lord sono proprietari di cani da corsa e mentre il ricco a suon di sterline si assicura i migliori campioni l'operaio va fiero della sua qualità di *sportsman* in miniatura. Recentemente *Mick The Miller*, il vincitore del Derby che aveva coperto i 548 metri in 29" e 82/100, è stato pagato duemila sterline.

In America, in Egitto, in Spagna, in Giappone le corse dei levrieri hanno uno sviluppo grandissimo.

Le corse dei levrieri vennero introdotte in Italia per iniziativa del conte Carlo Dentice di Frasso e dal Conte Romeo Gallenga Stuart che ne hanno ottenuta la concessione governativa a favore dell'Opera Nazionale Balilla.

Ma poichè in Italia non vi è ancora un numero di levrieri di proprietà privata tale da consentire, come in America ed in Inghilterra, che tutte le corse siano fatte con iscrizioni di cani dei privati, si è costituita la Società Nazionale per l'Incremento della Razza canina da corsa la quale ha importato un grosso numero di Greyhound per garantire in un primo tempo un adeguato numero di partenti in ciascuna gara.

Parecchi sono ora i privati che hanno acquistato levrieri in Italia e all'estero e li hanno messi in corsa, come pure vari proprietari esteri hanno qui mandato i loro cani. La Società I. R. C. C. ha iniziato con successo l'allevamento dei levrieri e molti suoi soggetti hanno magnificamente figurato nelle esposizioni internazionali.

Col sorgere delle corse dei levrieri in Italia e col loro crescente sviluppo si è resa necessaria la costituzione di un Ente che stabilisca le norme ed i regolamenti di corsa, che ne controlli l'andamento, ne registri i risultati ed intervenga come arbitro nelle varie impreviste contingenze. E' sorta con questo scopo la Società Italiana per il Cane da corsa, che controlla a mezzo dei suoi commissari le corse che si svolgono oramai colla massima regolarità, con norme analoghe

a quelle delle corse dei cavalli. Vi sono corse piane ed a ostacoli, con partenza alla pari o a vantaggi, aumentando per taluni cani la distanza da percorrere. I cani partono da speciali cassette (*starting box*) che si aprono simultaneamente.

Le corse si svolgono normalmente su una distanza di circa 440 metri ma vi sono anche corse di 660 o 240 metri.

Per evitare che i cani prima della corsa possano essere sottoposti ad illecite manovre, vengono tenuti in osservazione e sotto controllo per un determinato tempo.

A tutto il 15 dicembre scorso vennero effettuate in Italia 3756 corse in 379 giornate delle quali 26 a Napoli, 95 a Roma, 258 a Milano.

Il crescente favore per queste corse è dimostrato dall'ininterrotto affluire del numeroso pubblico al cinodromo del Palazzo dello Sport, dove esiste un grandioso impianto di canili e di piste e dove col massimo interesse vengono seguite queste manifestazioni che hanno oramai preso largo piede e vengono reclamate in altre città d'Italia. L'incremento che si dà ad esse procura anche un notevole beneficio all'Opera Nazionale Balilla.

A. C. F.



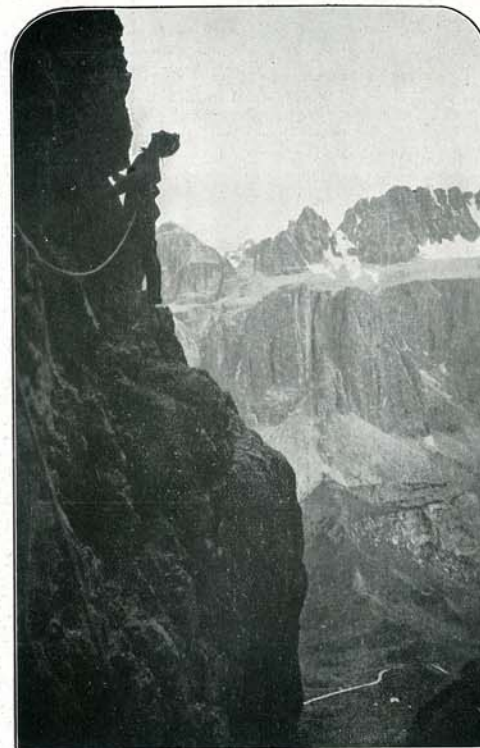
Levieri da corsa al Palazzo dello Sport: « Going West » della signorina Rita Regazzoni e « Bambola » della signora Perito.



Domenico Rudatis  
1920

L'ESTREMAMENTE DIFFICILE E ORMAI FAMOSA TRAVERSATA DI FESSURA AL PRINCIPIO DELLA VIA SOLLEDER-LETTENBAUER SULLA PARETE NORD-OVEST DELLA CIVETTA.

*Dapprima un tratto orizzontale di roccia friabilissima, poi la stretta fessura obliqua con roccia liscia e bagnata, e infine il faticosissimo strapiombo finale, dove si vede appunto l'arrampicatore. Sopra lo strapiombo a sinistra un piccolo e cattivo punto di sosta. Dovunque nella traversata incombono rocce levigatissime e strapiombanti. (Impressione a memoria di Domenico Rudatis).*



GUARDANDO OLTRE!  
Durante una classica scalata nelle Dolomiti di Gardena.  
(foto P. Prati †).

## Verso il limite del possibile

Dal 1887, allorché il giovanissimo atleta monachese Georg Winkler, oltrepassando audacemente i limiti di ciò cui può giungere l'alpinismo propriamente inteso, scopri il regno esclusivo dell'arrampicamento, al 1925, anno nel quale vennero conquistate la parete Sud-Est della Fleischbank e la diretta parete Nord-Ovest della Civetta, sono trascorsi trentanove anni che contengono in sé tutta la meravigliosa epopea della progressione dello sport d'arrampicamento.

Abbiamo rapidamente tracciato que-

*In molti sport atletici una tabella di cifre dà una sintesi chiara ed eloquente di una intera evoluzione storica, non altrimenti l'arrampicamento su roccia presenta una serie di imprese della maggiore complessità, la cui progressione è la più affascinante poiché s'accompagna con una sfida continua al pericolo delle più temerarie e mortali. Domenico Rudatis riesce qui con una analisi acuta e sapiente, che è la prima e l'unica in tutta la letteratura alpinistica internazionale, a determinare ciò che è effettivamente il limite del possibile nell'arrampicamento su roccia e la portata dei vari sforzi protesi verso di esso, ponendo così le basi fondamentali di tutte le future considerazioni e valutazioni.*

sta progressione di vertice in vertice, di superamento in superamento, passando da una culminazione di valori

alla successiva e riconoscendo come momenti più salienti: l'apertura di Winkler nel 1887 con la conquista dell'omonima Torre; la scalata di Tira Piaz sulla parete Nord-Est della Punta Emma del Catinaccio nel 1900; il superamento della fessura Dülfer sul lato sud orientale della Fleischbank nel 1913; e infine, contemporaneamente e conclusivamente, la scalata della parete Sud-Est di quella stessa cima e quella della diretta parete Nord-Ovest della Civetta nel 1925. Sono quattro momenti che limitano e ripartiscono l'intero periodo di

trentanove anni in tre uguali periodi di tredici anni ciascuno. Già esponendo la progressione dell'arrampicamento attraverso tali periodi abbiamo dato, in una certa misura, anche il ritmo che si esprimeva nella progressione stessa.

Maggior completezza di confronti e più acuta consapevolezza di valori sono risultate dalle nuove esperienze dell'epoca attuale, cioè dal 1926 a tutt'oggi.

Quindi, compresa la reale entità del livello di valori stabilito dalla conquista della parete Sud-Est della Fleischbank e di quella della Civetta da Nord-Ovest, potremo poi ancor meglio, in rapporto agli anni che seguirono dette imprese, vedere appieno il significato conclusivo della predetta inquadratura storica.

### Le dichiarazioni di Rossi e le conclusioni di Solleder.

Descrivendo la propria conquista della parete Sud-Est della Fleischbank, Roland Rossi precisò:

« Se noi oggi possiamo dire che una impresa è più difficile di una delle note vie Dülfer, ciò deve essere inteso effettivamente nel senso che i punti difficili sono molto più numerosi, poiché dai tempi di Dülfer la tecnica di arrampicamento, come tale, non ha fatto il minimo progresso. In questo senso si può affermare con tranquillità che la nostra impresa fu incomparabilmente più difficile. Due volte nell'intera parete fu possibile l'assicurazione naturale, altrimenti il ferro fedele fu il nostro aiutatore ».

In queste poche frasi si compendiano perfettamente tutte le constatazioni tecniche del Rossi relative alla sua famosa scalata. Esse risultano del tutto conformi al principio fondamentale di valutazione delle difficoltà, per cui ogni arrampicata va considerata nel suo complesso. Principio che noi abbiamo stabilito nel nostro studio introduttivo sullo sport d'arrampicamento, e che abbiamo successivamente visto maturarsi ed attuarsi attraverso tutto lo sviluppo dell'arrampicamento, trovando conferma sperimentale sempre più evidente.

La tipica antica concezione della salita la cui difficoltà è data da un certo passaggio, il classicissimo « mauvais pas » che domina tuttora la letteratura e la pratica alpinistica, è venuta dunque via via ad essere sorpassata ed infine radicalmente eliminata dal campo dell'arrampicamento. Cercare il « mauvais pas » in una scalata come quella della parete Sud-Est della Fleischbank,

sarebbe tanto ozioso quanto puerile, poiché questa arrampicata presenta una molteplicità di estreme difficoltà, una complessità e diversità di singoli punti estremamente difficili, il cui relativo confronto varrebbe necessariamente secondo le caratteristiche atletiche e stilistiche di ogni arrampicatore, pur conservando sempre la scalata nel suo insieme il medesimo valore.

Ciò che prevalentemente risalta dalle constatazioni del Rossi è quindi l'importanza che ha il persistere dei punti difficili nella valutazione integrale di ogni arrampicata. Appresso tratteremo la cosa particolarmente.

Più istruttive e più generali sono le conclusioni direttamente comunicateci da Emil Solleder, ed ancora più autorevoli di quelle del Rossi per la più vasta esperienza da lui posseduta. Il Solleder, infatti, oltre ad essere il conquistatore della diretta parete Nord-Ovest della Civetta e di altre pareti dolomitiche quasi equivalenti, effettuò anche la seconda scalata della parete Sud-Est della Fleischbank. Egli ci dichiarò:

« Io riconosco bene che la pura tecnica dell'arrampicamento dopo Dülfer non ha fatto nessun progresso. Manovra di corda è manovra di corda, e se oggi con ciò si va ad un estremo limite, tecnicamente tutto è rimasto come per il passato. La tecnica di chiodi è la stessa; conforme l'allenamento l'arrampicatore resisterà più lungamente nei punti malagevoli che richiedono un chiodo, e così fino al superamento; l'arrampicatore meno allenato dovrà far senza del chiodo od aggiustarsi con uno mal piantato ».

« E' ora però del tutto fuori dubbio che nell'epoca attuale furono possibili salite molto migliori. E' un fatto che le nuove ascensioni riuscite negli ultimi anni, come la via Fiechtl-Weinberger al Predigtstuhl, la parete Sud-Est della Fleischbank, la parete Nord della Furchetta, la parete Nord-Ovest della Civetta presentano ancor maggiori difficoltà che le ultime nuove ascensioni degli anni anteguerra. Io attribuisco però la riuscita di queste modernissime arrampicate non a un qualsiasi miglioramento della tecnica ma unicamente ad un mutato atteggiamento psichico degli esecutori. E mi spiego ».

« Prima della guerra, ascensioni della difficoltà della parete Est della Fleischbank valevano come le più serie imprese, possibili soltanto alle persone aventi le maggiori attitudini e col miglior allenamento. Gli anni subito dopo la guerra mostrarono tuttavia che

anche uomini di mediocri attitudini, con buon allenamento erano in grado di effettuare dette ascensioni. Proprio per questo fatto, gli individui che di tempo in tempo con la loro capacità stavano alla testa, vennero sospinti sempre più oltre, verso l'alto, nella difficoltà delle arrampicate che effettuavano, e, cosa che a mio giudizio è decisiva, essenzialmente rafforzati nella loro coscienza di essere all'altezza di difficoltà ancor maggiori. Ora, non sottosta a nessun dubbio che questa coscienza di essere all'altezza di *performances* di arrampicamento anormalmente difficili, rappresenta un fattore principale per il superamento delle *performances* stesse. In altre parole, la coscienza della misura delle proprie capacità, nel gruppo di testa degli arrampicatori, viene rafforzata nella proporzione in cui la maggioranza degli arrampicatori riesce a compiere maggiori prestazioni, e con questa coscienza vengono ormai fatte delle *performances* la cui possibilità si sarebbe posta in dubbio dal principio ancora pochi anni fa, e che anzi forse non si sarebbe tentata neppure ».

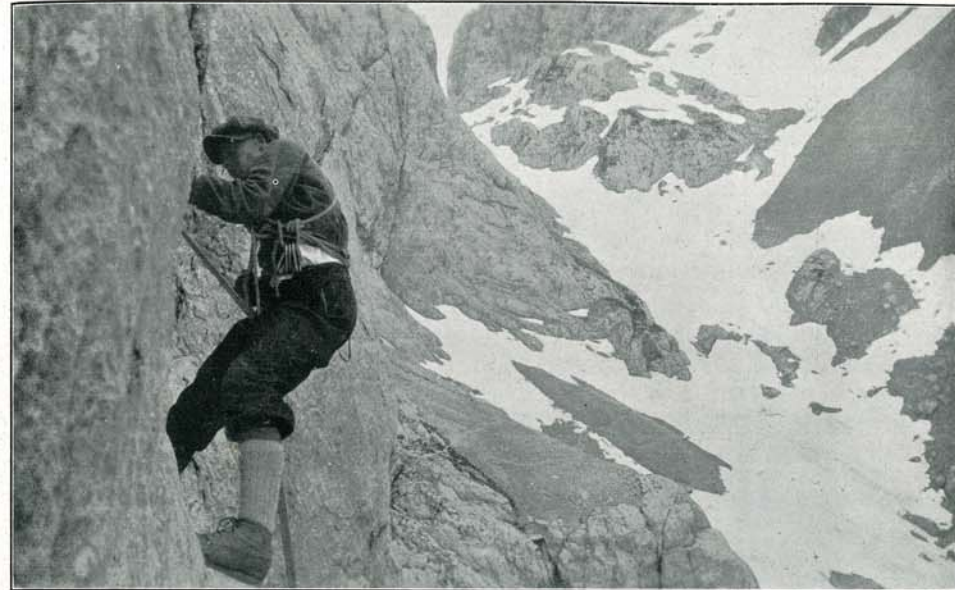
Rileviamo anzitutto che il Solleder concorda esattamente col Rossi nel riconoscere che il lato tecnico dell'arrampicamento non ha più fatto nessun passo innanzi dopo Dülfer. Ben a ragione dunque parliamo sempre di Dülfer come del massimo maestro della tecnica d'arrampicata.

Le considerazioni di Solleder concordano con quelle di Rossi anche nello stabilire la spiccata superiorità della scalata della parete Sud-Est della Fleischbank, e così della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, sulle più difficili arrampicate di Dülfer. Il Rossi, attraverso la continuità dei punti difficili, ha notato il contenuto oggettivo di questa superiorità, il Solleder quello soggettivo.

Questa superiorità resta sì sostanzialmente stabilita, ma non ancora valutata. Per arrivare a ciò è necessario anzitutto premettere una ulteriore analisi delle difficoltà d'arrampicamento, spiegando innanzi e precisando l'applicazione dei criteri generali esposti nel nostro primo studio introduttivo.

### La relatività della difficoltà dei singoli punti.

L'espressione *difficoltà di un punto* viene spesso adoperata impropriamente, poiché in realtà si intende per lo più esprimere con essa la difficoltà di un certo tratto, la cui lunghezza rimane quasi sempre imprecisata, ma può



L'estremamente difficile traversata della via Schüle-Diem alla Cima Nord del Predigtstuhl, forse la più difficile del Kaisergebirge. (foto S. Emmer).

variare praticamente da qualche metro a tutta una lunghezza di corda, cioè al tratto che può percorrere un capocordata prima di doversi arrestare e attendere il proprio compagno di cordata. Questo tratto arriva tutt'al più ad una quarantina di metri circa, ma nella maggioranza dei casi ci si riferisce a tratti di lunghezza molto minore.

Ciò specificato, è del tutto ovvio che la qualificazione di difficoltà di determinati punti, come usualmente si trova nelle descrizioni e relazioni tecniche di arrampicate, può avere un valore essenzialmente diverso da un caso all'altro.

Facciamo un esempio.

La ben nota traversata di fessura che si incontra al principio della via Solleder-Lettenbauer sulla parete Nord-Ovest della Civetta è stata concordemente designata come un punto di estrema difficoltà. Questo punto effettivamente è un tratto di almeno una ventina di metri, con roccia dapprima friabilissima, poi compatta e levigata e spessissimo bagnata, con uno strapiombo finale al quale corrisponde il maggior sforzo atletico. Il tutto esige l'applicazione di una tecnica varia e complessa e può richiedere ad una corda-

ta anche una e perfino due ore di lavoro.

Se si considera che spesso si indicano come punti estremamente difficili, una semplice spaccata, una elevazione a braccia su uno strapiombo, cioè spostamenti di un paio di metri appena ed effettuabili in pochi minuti, l'uguale designazione di difficoltà appare pressoché assurda. Ciò risalta specialmente nelle valutazioni relative a molte brevi scalate moderne, che si riducono talvolta a una o due lunghezze di corda in tutto, e che vengono esaltate oltre il loro intrinseco valore mentre spesso non si elevano sopra la dignità di esercitazioni.

Alla difficoltà di un singolo punto, che a tutto rigore sarebbe una astrazione, non si può concretamente attribuire che un solo preciso significato: quello di difficoltà inerente allo spostamento elementare dell'arrampicatore da una posizione ad un'altra, ossia, nel caso più comune, al passaggio da una certa posizione di contatto delle mani e dei piedi con la roccia, alla posizione dell'immediatamente prossimo, diverso contatto dei quattro arti.

In realtà le possibili posizioni di un arrampicatore in roccia sono oltremodo

numerose e così i relativi spostamenti, ma la possibilità della loro effettuazione dipende sempre dal rapporto in cui viene a trovarsi la conformazione della roccia, che nel campo dell'arrampicamento in ogni punto resta invariabile, rispetto alla capacità dello scalatore. Rapporto che come sappiamo costituisce la difficoltà del punto considerato.

Così, dando un esempio elementarmente semplificato ma evidente: se si considera un passaggio da superarsi con una spaccata, il rapporto tra la distanza alla quale stanno i due punti di appoggio sui quali devono poggiarsi i piedi, e la capacità di aprire le gambe posseduta dallo scalatore è ciò che rappresenta la difficoltà della spaccata in sé stessa. Più grande è la distanza tra i due punti di appoggio tanto maggiore è la difficoltà; più aumenta la capacità di aprire le gambe e tanto più diminuisce il valore del rapporto esprime la difficoltà della spaccata. Naturalmente questo caso è molto semplice, in realtà si hanno casi ben più complicati, ed anche in una spaccata può esser necessario considerare altri coefficienti, come il genere degli appoggi, ecc. Ma anche i casi compli-

cati sono composti di elementi semplici per ciascuno dei quali vale sempre il rapporto che esprime la difficoltà analogamente all'esempio specificato. Possiamo ripetere che più gli appoggi sono piccoli, scomodi, più cresce la difficoltà; più abile è un arrampicatore nel servirsi della punta del piede e più diminuisce la difficoltà. E così via. Mai si deve dimenticare che la difficoltà non è né la struttura della montagna, né il valore dell'individuo, ma bensì la relazione tra l'una e l'altro.

Come le strutture di roccia sono infinitamente varie pur avendo una sostanziale omogeneità, così la capacità di un arrampicatore è un complesso nel quale possiamo distinguere infiniti stati di rendimento pur rimanendo nell'ambito di una fondamentale omogeneità di azione e di natura. Lo scalatore perfettamente allenato e preparato ha conoscenza delle proprie forze e della necessità di commisurarle conformemente al prolungamento dello sforzo fino al termine delle difficoltà. Principio questo essenziale in tutte le esplicazioni atletiche.

Ma la capacità di un arrampicatore è una funzione delle sue forze fisiche e psichiche, perché lo stato di queste forze in ciascun punto darà anche la misura delle effettive capacità, caso per caso. Vale a dire: l'effettiva capacità di un arrampicatore in un determinato punto dipende da ciò che ha preceduto tale punto, avendo cioè in parte consumato dette forze, come pure da ciò che segue il punto stesso, necessitando conservare una riserva di forze tale da poter proseguire negli spostamenti successivi almeno fino ad un punto di sosta o fino a poter piantare un chiodo, per assicurarsi, ovvero per garantirsi la ritirata.

Cosicché, mentre il rapporto tra la natura della montagna e la capacità dell'individuo dà, per quella tale salita e per tale individuo, la misura assoluta della difficoltà, lo stesso rapporto applicato ad un singolo punto dà una misura assoluta soltanto se quel punto è isolato. Se invece quel singolo punto viene considerato come appartenente ad una serie di altri punti, avremo una misura della difficoltà diversa a seconda della composizione di detta serie, variabile col variare della serie.

Un tratto offre certamente una molto minore relatività di valutazioni, ma anche per esso, considerato come parte di una arrampicata, si può ripetere il ragionamento fatto rispetto ad un singolo punto. Pertanto, si conferma ancora che è unicamente sul complesso di

una salita che può fondarsi l'apprezzamento definitivo dei valori. La relatività della difficoltà dei singoli punti è proprio ciò che differenzia le difficoltà dell'arrampicamento da tutte le specie di sforzi ginnastici ed acrobatici.

Così il conseguente valore di ogni arrampicata è essenzialmente nella sua totalità e ciò che fa di ogni scalata una ben definita *performance*, un tutto unico distinto e caratteristico, per cui lo sport dell'arrampicamento si contraddistingue da tutti gli altri, emergendo con una finitezza atletica ed una nobiltà spirituale inconfondibili.

Questa relatività della difficoltà dei singoli punti non è però vaga indeterminata, il suo campo di variazioni è rigorosamente unilaterale. Il fatto che un punto è seguito e preceduto da altri punti provoca soltanto aumenti di difficoltà rispetto alla difficoltà del punto stesso considerato isolatamente, la quale rappresenta la difficoltà minima ad esso corrispondente.

Rimane così stabilita la seguente *legge della relatività oggettiva della difficoltà dei singoli punti*.

« Per ciascun individuo il valore della difficoltà di un singolo punto considerato isolatamente, aumenta considerando questo punto come un elemento di una serie, a seconda degli elementi della serie stessa ».

Va poi notato che la difficoltà di un singolo punto considerato isolatamente può variare non solo per il diverso grado di capacità esistente tra gli arrampicatori, cioè assumere il valore che corrisponde caso per caso all'abilità dello scalatore, ma oscilla anche per differenze non di grado, di quantità, di capacità, bensì per differenze qualitative, organiche, come la statura, la lunghezza degli arti. Cosicché si ha evidentemente anche la *legge della relatività soggettiva della difficoltà dei singoli punti*:

« Il valore della difficoltà di un singolo punto considerato isolatamente varia da un arrampicatore all'altro in relazione a speciali caratteristiche fisiche anche indipendentemente da tutti i fattori di capacità ».

Come abbiamo di sfuggita accennato nel nostro primo studio introduttivo, le oscillazioni dei valori della difficoltà dei singoli punti, corrispondenti a questa legge, si conoscono già notevolmente sui brevi percorsi e finiscono col neutralizzarsi del tutto nel grande numero e varietà di singoli punti che presentano necessariamente una arrampicata vera e propria. Sui grandi percorsi i punti nei quali l'alta statura è un van-

taggio possono compensarsi con quelli in cui è vantaggiosa una media statura. La tecnica e il procedere in cordata perfezionano questa compensazione.

Anche questa legge della relatività oggettiva, dimostra che la precisione delle valutazioni trova la sua completezza nelle grandi arrampicate unitariamente intese. Rammentiamo tuttavia che praticamente la valutazione di tratti di vari metri subisce oscillazioni già molto più ristrette dei singoli punti.

La distinzione oggettiva e soggettiva della relatività, espressa nelle due leggi, va interpretata semplicemente come una accentuazione del loro significato particolare.

### Il limite del possibile nei singoli punti.

Poiché le forze possedute da ogni individuo hanno sempre dei limiti cretiti e limitate sono le possibili differenze fisiche tra scalatore e scalatore, alle capacità naturali di procedere in roccia sono posti dei limiti finiti.

Il limite del possibile corrispondente ad un singolo punto è assolutamente raggiunto quando l'ulteriore spostamento dell'arrampicatore nel punto stesso, provoca la caduta dell'arrampicatore.

Ciò avviene talvolta e senza conseguenze in allenamento, nelle piccole scuole di roccia, nelle esercitazioni dei « Klettergarten »; tipico e famoso quello di Monaco, frequentato da tutte le categorie di scalatori, dove sovente i ragazzini della città riescono a ripetere i più difficili passaggi effettuati dagli Assi della roccia.

Scuole di roccia particolarmente degne di nota in Italia: la Val Rosandra presso Trieste e i Bindesi presso Trento, delle quali parleremo altrove. Le « piccole Dolomiti » presso Vicenza e la Grigna meridionale nelle Prealpi lombarde. Il grosso masso adiacente al Rifugio Coldai, nel Gruppo della Civetta, è un « Klettergarten » ideale, sul quale hanno lavorato buona parte dei migliori Assi attuali.

In una successione di punti, anche solo di una decina di metri, la caduta costituisce un pericolo che agisce come una resistenza psichica, assai prima di raggiungere il limite del possibile.

Nella realtà, alla caduta si cerca di non arrivare mai e ben raramente vengono estrinsecate tutte le forze in un brevissimo tratto, non solo, ma la stessa piccolezza degli appigli impedisce spesso di poter svolgere uno sforzo massimo e già prima della caduta si ricorre al chiodo aiutatore.

La tecnica di assicurazione in generale, e quella moderna con l'uso dei chiodi in particolar modo, riducendo la resistenza psichica dovuta al pericolo ha permesso agli arrampicatori, in molti casi, di esplicitare al massimo grado le proprie forze, cioè fino all'estremo limite delle loro possibilità. Così gli individui più capaci hanno potuto realizzare il superamento di punti pressoché al limite del possibile. Tuttavia la precisazione di ciò non può essere assoluta poiché la difficoltà dei singoli punti è sempre sottoposta alle due leggi di relatività specificate, e così anche per brevissimi tratti, cioè per punti secondo il significato comune della parola, tale precisazione nemmeno può essere assolutamente rigorosa. Essa riesce però sufficiente.

Emil Gretschmann — del quale già parliamo come d'uno dei più valenti arrampicatori del dopo guerra e che è altresì uno dei più distinti studiosi della tecnica di roccia — affermò che se punti di grande difficoltà, sia in cammino che in parete, potevano essere stati superati anche precedentemente a Dülfer, traversate però come quelle di Dülfer prima di lui non erano state certamente fatte.

Noi possiamo anzi precisare che singoli punti e brevissimi tratti richiedono sforzi elevati pari a quelli contenuti nelle più difficili vie di Dülfer, erano già stati superati dalla famosa guida Angelo Dibona di Cortina d'Ampezzo, dal grande Preuss e da altri campioni ancora. Ad esempio: sulla via Dibona-Mayer-Rizzi al Croz dell'Altissimo, nella parte superiore dello spigolo si incontra un breve tratto che, considerato isolatamente, può equivalere in difficoltà qualcuno dei tratti più difficili della via Solleder-Lettenbauer sulla parete Nord-Ovest della Civetta, considerato anch'esso isolatamente. Eppure questa via è sicuramente superiore a tutte le vie Dülfer.

La superiorità di Dülfer è stata stilistica, tecnica e psicologica nello stesso tempo. Le sue traversate costituiscono una genialissima combinazione dell'uso della corda, dei chiodi e della abilità pura in roccia. Il lucido e freddo acciaio della sua volontà superò tutti nel vincere anche da solo le resistenze psichiche. Ma non sarebbe esatto vedere nella sua opera un progresso essenziale di sforzi nel superamento di singoli punti considerati isolatamente.

Tita Pia, forte di un trentennio di mirabile esperienza ed efficienza, ci dichiarò che il puro arrampicamento,

e quindi il naturale rendimento dell'individuo nella difficoltà dei singoli punti, non ha fatto nessun progresso dal tempo di Preuss, né da alcuni anni prima di Preuss.

In ogni caso è ben certo che al di là dalle massime difficoltà dei punti superati dai Pia, dai Preuss, dai Dibona, interviene decisamente il chiodo di assicurazione, e, pochissimo più innanzi, subentra necessariamente il lavoro tecnico di chiodi e di martello, o il ritorno.

L'aiuto dei chiodi in una arrampicata è tanto legittimo quanto l'uso della piccozza nell'alpinismo ordinario. Questo aiuto pone tuttavia un termine all'aumento dei valori della difficoltà nei punti con tale aiuto superati, anche consentendo ed esigendo sovente l'esplicazione di notevoli sforzi atletici, come, ad esempio, nel famoso strapiombo Rossi della parete Sud-Est della Fleischbank che viene superato con una successione di chiodi.

L'impiego di uno o più chiodi, come appigli o come appoggi, in un singolo punto non permette affatto il superamento di un punto più difficile ma bensì rende possibile un punto impossibile, e poiché il chiodo è tanto un buon appiglio che un buon appoggio il punto non potrà assolutamente considerarsi di difficoltà superiore ai punti estremamente difficili superati naturalmente.

Quanto abbiamo detto è dunque una precisazione sufficiente di ciò che effettivamente può essere il limite del possibile nei singoli punti. Insistere ancora sarebbe inutile, ché l'arrampicamento è una successione di vari sforzi e non l'esaurirsi di uno sforzo isolato in un semplice spostamento. Possiamo quindi procedere oltre nella nostra indagine, con chiarezza e sicurezza di criteri.

### Il limite reale del possibile in roccia.

Come ogni scalata è una serie di spostamenti da punto a punto, così è proprio nel susseguirsi di singole difficoltà che essenzialmente consiste la difficoltà di una arrampicata. Il persistere di punti difficili è di per sé una vera intrinseca difficoltà. L'elevarsi di valori dell'arrampicamento dai tempi di Preuss ad ora fu il superamento di complessi più intimamente continui di difficoltà.

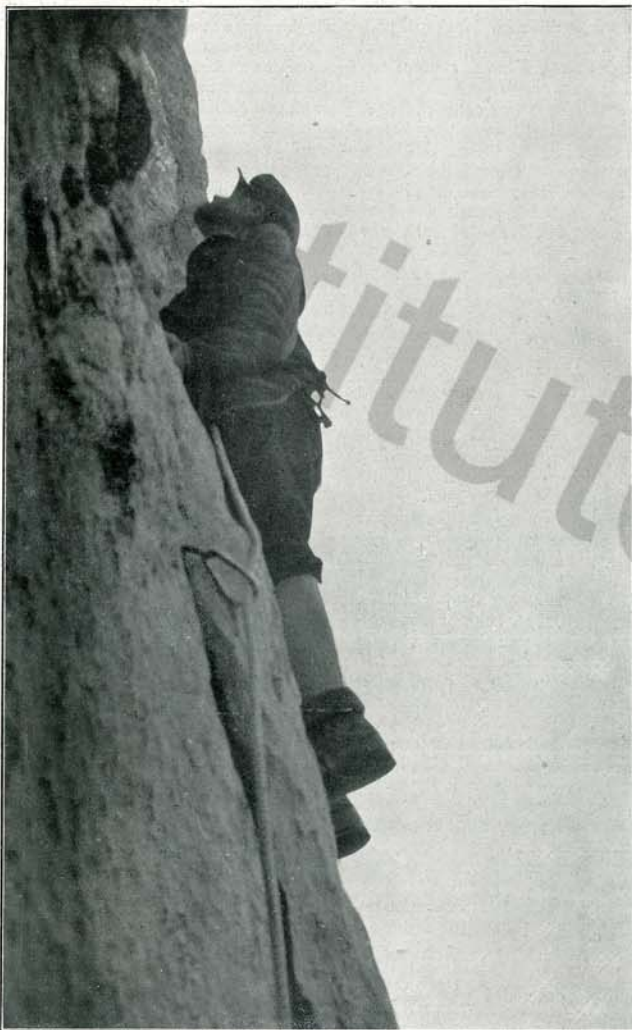
Né poteva avvenire altrimenti. Il singolo punto può cedere al chiodo. La continuità delle difficoltà esige il lavoro

di roccia, ed è in tale lavoro che sta il valore di una scalata. Più vengono adoperati i chiodi e più si riduce questo valore. Precisamente, se tutti i punti di una serie di difficoltà vengono superati con chiodi non si fa una arrampicata di grande valore, anche se altrimenti la conformazione della roccia è insuperabile, e, in ogni caso, il procedere su vie chiodate non presenta mai le difficoltà dell'estremo procedere naturale in roccia. Ciò è ben chiaro se si tien presente quanto abbiamo esposto nel nostro studio introduttivo sullo sport dell'arrampicamento. Avviene talvolta in pratica che certe vie chiodate sono giudicate inesattamente dai primi salitori perché questi commettono il grave errore di valutare come difficoltà di arrampicata il lavoro di piantamento dei chiodi, mentre sappiamo che questi vanno considerati come infissi. Anzi, è appunto specialissima superiorità dello sport dell'arrampicamento l'usufruire dei mezzi artificiali per ridurre l'eccessivo pericolo e nello stesso tempo il poter riferire i valori esclusivamente ai meriti personali, alle pure energie atletiche e morali dell'individuo.

Riuscito già con Preuss, con Dibona e con altri, il lavoro naturale in roccia su tratti di estrema difficoltà, raggiunta con Dülfer la perfezione dello stile e la completezza della tecnica strumentale, pervenuti infine con Rossi e con Solleder ad una continuità di sforzi che conclude asintoticamente tutta la progressione delle imprese dopo Dülfer, si deve ammettere che il livello di difficoltà complessiva stabilito dalla scalata della parete Sud-Est della Fleischbank e da quella della diretta parete Nord-Ovest della Civetta costituisce effettivamente l'estrema categoria dei valori dell'arrampicamento, cioè l'espressione concreta dell'immediatezza del limite reale del possibile in roccia.

I veramente competenti si resero chiaramente conto del concludersi della progressione dell'arrampicamento. Cosicché nel 1926 vediamo il noto alpinista Adolf Deye di Monaco affermare: « la conclusione della capacità tecnica alpinistica è ormai raggiunta in misura proprio assoluta; gli arrampicatori attualmente alla testa sono tutti perfettamente d'accordo che gli ultimi possibili gradi di difficoltà sono raggiunti ed a questo riguardo la tecnica alpinistica è completata e chiusa. »

« Col completamente della tecnica d'arrampicata venne posta finalmente una solida nozione della difficoltà: il massimo raggiungibile in roccia, »



L'oltrero: modo difficile attacco della via Dülfer sulla parete Est della Fleischbank  
(foto S. Emmer)

cioè l'estremo umanamente possibile, e per questo concetto si adatta finalmente la moito controversa designazione di *estremamente difficile*. Dando uno sguardo retrospettivo sul punto di contesa nella discussione del problema della difficoltà, ricordo che proprio il concetto di *estremamente difficile* era venuto instabile; poichè ciò che per un minor sviluppo della tecnica d'arrampicamento

nelle guide e nell'opinione alpinistica valeva come *estremamente difficile* venne più volte superato per lo sviluppo successivo, fino a che, in conclusione, con Preuss, Dülfer ed altri venne quasi raggiunto quel limite massimo che essenzialmente non poteva più venir sorpassato ».

Il Welzenbach di Monaco, uno dei maggiori e più completi esponenti del-

l'alpinismo attuale, dichiarò esplicitamente che in generale con i successi del dopo guerra il più alto limite cui può arrivare un uomo è già pressochè raggiunto.

Tutti i maggiori arrampicatori che hanno estesa la loro esperienza delle massime difficoltà ad una serie completa di confronti, e di essi prossimamente parleremo, hanno constatato il restringersi della progressione dei valori.

Il fatto che la scalata della parete Sud-Est della Fleischbank e quella della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, sono, come abbiamo detto, l'espressione concreta della immediatezza del limite reale dell'arrampicamento in roccia, risulta da una constatazione del tutto positiva, così sicura come il riconoscere in diversi sport atletici che il graduale abbassamento dei records restringendosi sempre più, finisce con lo spostarsi di quantità minime, nonostante gli sforzi, la tecnica, l'allenamento e le selezioni individuali. Tanto minime che certi records mondiali sentono, si può dire, l'immediatezza del limite reale del possibile nella rispettiva specialità.

Ciò è rigorosamente conseguenza della limitatezza dell'organismo dell'uomo e della relativa costanza del tipo nella specie umana.

Se le minime frazioni della fase terminale del progresso possono, negli sport atletici, per il carattere dinamico più elementare di questi, venir meglio osservate e misurate con strumenti, e presentare un notevole interesse, nello sport dell'arrampicamento invece, dinamicamente e psicologicamente molto più complesso e più completo, in questo senso l'unico in realtà completo, interessano soltanto categorie di valori praticamente differenziabili e sperimentabili. Nella incomparabile ricchezza di elementi di valore che compongono la realizzazione di una scalata, le minime frazioni elementari dinamiche non possono riconoscersi, tanto più che lo sport dell'arrampicamento nella sua essenza unitaria riunisce nello stesso individuo l'esecuzione e la valutazione, in una sintesi il cui significato di responsabilità, di moralità e di nobiltà appartiene evidentemente ad un ordine assai elevato.

Il livello di valori stabilito dalla scalata della parete Sud-Est della Fleischbank e da quella della diretta parete Nord-Ovest della Civetta potrà venir superato da altre scalate, ma la progressione è ormai così strettamente asintotica che ogni avanzamento sarà così limitato da non determinare alcun

distacco di categoria. Anche non escludendo che possano apparire arrampicatori meglio dotati di tutti quelli finora noti, e tali da costituire una cordata con una eccellente preparazione, non si potranno realizzare che delle nuove imprese in cui la continuità delle difficoltà è spinta alquanto più innanzi, ma, permanendo nel campo del puro arrampicamento, imprese pur sempre praticamente esprimibili nella medesima categoria dell'*estremamente difficile* che abbiamo specificata.

E' però fundamentalissimo che si permanga nel campo del puro arrampicamento, i principi fondamentali del quale abbiamo esposti nel nostro primo studio introduttivo, poichè i risultati ottenuti in qualsiasi sport hanno senso soltanto se riferiti a delle norme fisse che caratterizzano e differenziano ogni sport.

Nessun sportivo cadrà mai nell'assurdità di confondere, ad esempio, i valori ottenuti nel salto con i soli mezzi naturali da quelli ottenuti nel salto con l'asta. Sono tutti salti ma sono cose ben distinte. In alpinismo invece, assurdità di questo genere si vedono sovente.

Cioè non vengono ancora differenziate le varie specie di salite, il vario impiego di strumenti come: i ramponi, la piccozza, i chiodi, ecc. Lo sport dell'arrampicamento è l'aspirazione e la esigenza alla pratica della montagna con la massima purità di stile, con precisi criteri valutativi, nuda espressione atletica e spirituale dell'uomo.

Va altresì fatto presente che nelle considerazioni qui esposte abbiamo ritenuto la cordata, forma normale del procedere in roccia. Non solo l'accordo tecnico di due arrampicatori apporta grandissimi vantaggi rispetto all'arrampicatore isolato, ma anche l'accordo spirituale che può stabilirsi tra i componenti di una cordata ha una influenza molto favorevole sul rendimento, per l'effettuazione delle più difficili arrampicate. E questo vale — ci dichiarò lo stesso Solleder — anche indipendentemente dalla possibilità di alternare il comando della cordata.

L'arrampicatore solitario deve maggiormente lottare con le varie resistenze psichiche, onde l'ignoto, l'esposizione e la fatica si traducono come pericolo, perchè egli nel lavoro d'assicurazione si trova sempre in condizioni di inferiorità rispetto ad una cordata.

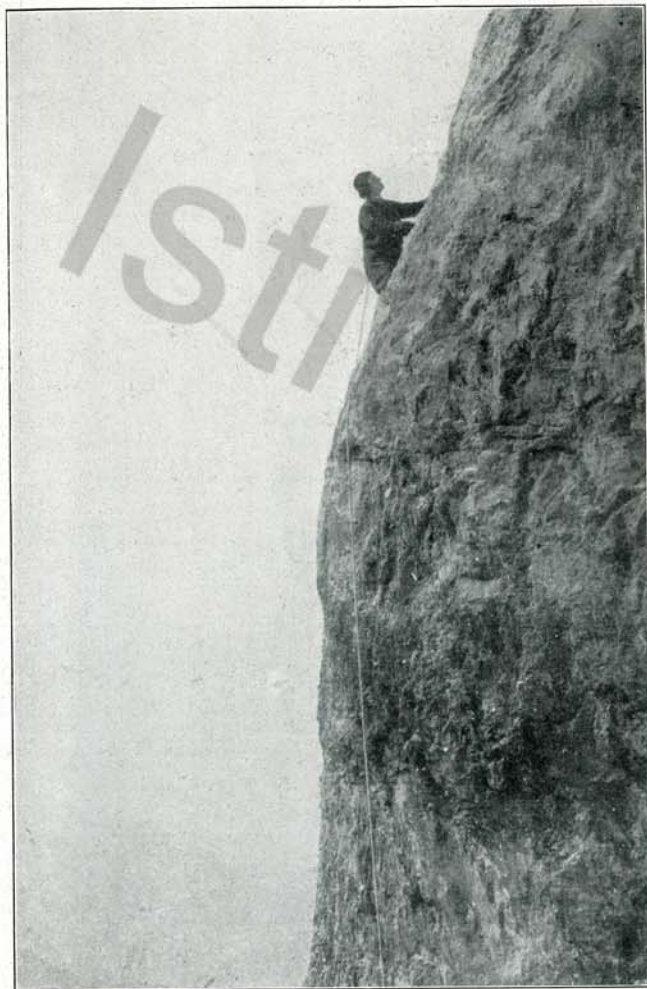
Già assai notevole è quindi la scalata della parete Nord-Est della Punta Emma compiuta da Tita Piaz nel 1900;



Punto di arrivo e di sosta dopo l'estremamente difficile diedro di circa 30 metri della via Schüle-Diem alla Cima Nord del Predigstthul (foto S. Emmer).

e più notevole ancora la conquista della parete Est del Campanil Basso di Brenta effettuata nel 1911 da Paul Preuss, senza chiodi e da solo. Sopra tutte le imprese di arrampicatori solitari sovrasta però la scalata della famosa fessura sudorientale della Fleischbank compiuta dal Dülfer nel 1913 della quale parliamo addietro. Diciassette anni sono ormai trascorsi da questa memorabile impresa, e la fessura

Dülfer della Fleischbank venne già ripetuta una trentina di volte. Ma furono sempre delle cordate e mai arrampicatori isolati. Perfino scalatori che avevano ripetuto tutte le più difficili arrampicate del Kaisergebirge, compresa la parete Sud-Est della Fleischbank, non osarono ripetere da soli il « Dülferferris », pur provandovisi anche dopo averlo già scalato come capicordata.



Una cordata di campioni: T. Schmid e E. Krebs, sugli strapiombi della variante Rittler all'itinerario Solleder-Lettenbauer (parete Nord-Ovest della Civetta).

Questi fatti dimostrano appunto quanto strettamente asintotica è stata la moderna progressione dell'arrampicamento. Le massime imprese recenti, come la parete Sud-Est della Fleischbank, esprimono quell'estremo impegno delle forze umane che la tecnica di assicurazione ha reso possibile con la riduzione delle resistenze psichiche aumentando il rendimento fisico fino a far sentire l'immediatezza del limite reale del possibile. E' ben chiaro però che la grandezza di Dülfer resta sempre

assai vicina al nostro tempo e non teme i giudizi futuri.

E specificiamo poi ancora essere estraneo all'arrampicamento tutto ciò che è derivabile dall'introduzione di nuovi mezzi artificiali, non solo, ma nessun spostamento del limite reale del possibile poter risultare ulteriormente impiegando gli stessi mezzi propri all'arrampicamento, poichè, quanto in tale impiego oltre superare delle resistenze psichiche, è trasformazione delle condizioni fisiche del percorso, nell'ap-

prezzamento dei valori va riferito alle condizioni già trasformate.

### L'arrampicamento attuale: dal 1926 al 1930.

Con le considerazioni svolte possiamo finalmente interpretare le esperienze del periodo più recente dell'arrampicamento.

Anzitutto i criteri di relatività della difficoltà dei singoli punti permettono di rendersi conto della secondaria importanza di certe indicazioni di difficoltà ristrette a semplici passaggi, a piccole scalate e varianti.

Poi, nella effettuazione di confronti tra nuove arrampicate compiute per la prima volta e ripetizioni di altre scalate, pur presupponendo la normale costanza delle condizioni della roccia e quel perfetto allenamento che garantisce l'uniformità del rendimento individuale e ne dà la coscienza, a parità di impressione generale, la ripetizione va giudicata assai più difficile. Appunto perchè una nuova scalata, e ciò specialmente nelle arrampicate moderne più difficili nelle quali c'è sempre un certo uso di chiodi, l'impressione generale risulta sempre sovraccaricata dal lavoro di chiodatura e di scoperta, sovraccarico tecnico, fisico, che viene ancora notevolmente aggravato dalle maggiori resistenze psichiche provocate dal senso dell'ignoto.

Così l'annuncio che una attuale nuova scalata è risultata ai primi salitori difficile quanto, ad esempio, quella della parete Sud-Est della Fleischbank o della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, siccome il riferimento a queste due salite non può consistere che nella loro ripetizione, esso annuncio non proverebbe altro che la nuova salita in questione è sensibilmente inferiore alle due predette. E ciò indipendentemente dal restringersi asintotico ormai inerente agli eventuali ulteriori progressi delle arrampicate moderne.

I primi salitori devono sottrarre dalla loro impressione generale tutto il lavoro di chiodatura e di scoperta, riduzione che richiede una coscienza tecnica perfetta, e possibile quindi soltanto ai più competenti.

I più sicuri confronti riescono perciò tra ripetizioni e ripetizioni.

Con tale precisione e completezza di criteri valutativi, con la conoscenza dei molti confronti presentemente fatti, il periodo attuale consente un esame sicuro e conclusivo.

Diciamo subito espressamente che lo

studio e la comparazione delle imprese effettuate nel periodo 1926-1930 provano che non è stata compiuta nessuna nuova arrampicata essenzialmente superiore a quella della parete Sud-Est della Fleischbank e della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, pur essendo state realizzate conquiste veramente grandiose, come ad esempio: la diretta parete Nord della Lalider, la diretta parete Nord della Dreizinkenspitze, la direttissima alla Cima della Busazza dalla Val dei Cantoni ed altre che studieremo.

La nostra esposizione storica della progressione dell'arrampicamento dovrebbe dunque ora essere, se non assolutamente finita, almeno sospesa. Sarà tuttavia utile e interessante vedere in sintesi lo svolgimento dell'attività arrampicatoria più elevata durante il tempo attuale, poichè, pur non risultando alcun avanzamento dei massimi valori, il propagarsi negli scalatori di una tensione sempre più acuta di sforzi e di volontà, quale intima aspirazione a sentire l'immediatezza del limite reale del possibile, attesta, anche presso di noi, un senso di vitalità e di potenza di cui lo sport dell'arrampicamento più che ogni altro è rivelatore.

Rimandando al prossimo studio l'esposizione del predetto svolgimento con la presentazione delle scalate e degli scalatori più salienti dell'epoca attuale e quindi pure con la giustificazione del risultato comparativo ora accen-

nato, consideriamo adesso soltanto la fisionomia generale del presente periodo.

Oggi ancora, alla fine del 1930, possiamo dire che nell'insieme, per valore e per importanza, predomina sopra tutti l'arrampicamento tedesco, sempre guidato dalla scuola di Monaco.

A dimostrare questa prevalenza stanno dei fatti così significativi che devono essere rilevati e che dovrebbero venir profondamente meditati.

Le ripetizioni del magnifico e straordinariamente difficile itinerario con cui Dülfer nel 1912 — come altrove precisammo — conquistò la liscia e impressionante muraglia orientale della Fleischbank, aprono ora il quarto centinaio! Mentre non esiste un itinerario della medesima difficoltà, cioè pari alle estreme scalate dolomitiche di ante-guerra, del quale si arrivi a contare mezza dozzina di ripetizioni italiane.

La diretta via Dülfer sulla parete Ovest del Totenkirchl conta adesso circa centocinquanta ripetizioni! Orbene, un itinerario parimenti difficile, cioè, riferendoci alle Dolomiti, della stessa dif-

ficoltà della via Rossi-Simon sulla diretta parete Nord del Pelmo come venne giudicata dal Rossi, con più di un paio di ripetizioni italiane non c'è ancora.

Il « Dülferferris » della Fleischbank, abbiamo detto, è stato ripetuto una trentina di volte. E passando alle imprese estreme, troviamo che le ripetizioni della via Schüle-Diem alla Cima Nord del Predigtstuhl s'avvicinano alla trentina, quelle della via Fiechtl-Weinberger alla stessa cima raggiungono la ventina, e, pure a una ventina circa salgono quelle della parete Sud-Est della Fleischbank. Cifre che sono una attestazione veramente meravigliosa dello sviluppo e dell'altezza dell'arrampicamento nel Kaisergebirge. Ed altri splendidi risultati potremmo aggiungere per altri campi d'azione della scuola di Monaco.

I percorsi italiani di vie estreme si possono contare complessivamente sulle dita, ma tutto ciò che è stato fatto è proprio opera del periodo attuale, puro intimo fervore di elevazione che si è vittoriosamente liberato dalle deficienze di una tradizione debole.

Soltanto una limitatissima avanguardia italiana è pervenuta ai valori estremi, ma vi è arrivata.

E' sola, ma è una avanguardia.

L'arrampicamento francese, così quello inglese ed altri, sono ormai di gran lunga sorpassati dall'arrampicamento italiano.

DOMENICO RUDATIS







Alla presenza del console generale Larcher, Nino Peterlongo parla dei dieci anni di vita della S.O.S.A.T. di cui è presidente (foto Pedrotti).

## Dieci anni di vita della S.O.S.A.T.

Per certo quando l'allora presidente della Società Alpinisti Tridentini, il comm. Guido Larcher, la sera del 7 gennaio 1921 poneva la sua destra in quella dei promotori della neo-constituita Sezione Operaia, suggellando così il patto di riconoscimento e bene augurando all'avvenire della numerosa schiera che aveva già dato prova di ferrea volontà e di sane intenzioni, per certo, diciamo, egli non poteva neppure sognare che dopo qualche anno di attività quel manipolo d'idealisti avrebbe saputo procacciarsi tante simpatie da crescere in sì breve tempo ad una legione così numerosa e produttiva nel campo dell'alpinismo in modo da formare il maggior nucleo e l'orgoglio della Società Madre. Difatti, da allora in poi la vita della S.O.S.A.T. fu tutta un trionfo, suggellato nei recenti festeggiamenti per il compiuto decennio da lusinghiere attestazioni, fra cui, ambiziosissima, quella di S. A. R. il Principe di Piemonte.

Educare il popolo alla montagna, per i Trentini che le Alpi sono nati per dominare, può costituire un dovere sociale, ma nessun'altra istituzione, forse, ha saputo raggiungere l'opera della S.O.S.A.T. Dall'alpinismo di classe, cosiddetto puro, alla propaganda sciatoria, dall'istruzione alpinistica a quella del canto popolare, dalla scalata di pa-

rete alla facile gita domenicale, in ogni branca della sua varia e complessa attività, ha saputo in questi dieci anni dare eccellenti risultati ed ha messo in vista guide e scalatori di prim'ordine, sciatori di fama, organizzatori impareggiabili; e in ogni circostanza ha manifestato un alto spirito di armonia associativa, un mirabile senso di cameratismo. Sicché la Sezione Operaia della S.A.T. non solo si è accaparrata le simpatie e la stima della cittadinanza trentina e delle Autorità, ma si è fatto anche un nome glorioso nel campo alpinistico nazionale.

Sempre fedele al suo programma di propagare fra il ceto dei lavoratori l'alpinismo e di diffondere in essi il naturale amore alle proprie montagne, la S.O.S.A.T., dato lo sviluppo continuo degli sport invernali, pensò di dare ai suoi soci, sempre più numerosi, anche maggiori comodità, costruendo a Candriai, un Rifugio. Già fin dai primi anni della sua fondazione il sodalizio aveva stabilito sul Bondone e specialmente sul dorsale di Candriai assai vicino a Trento, la sua base per lo sport dello sci a 1000 m. s. m.; Candriai, presentava infatti condizioni invidiabili a tale scopo: un facilissimo accesso, la neve sufficiente per più di tre mesi all'anno, un panorama incantevole sulle Dolomiti di Brenta e sulla città di Trento. Quindi l'amenissima plaga

divenne subito dopo la guerra un campo-scuola per gli sciatori, provetti e novizi. A Candriai la S.O.S.A.T. istituì nei suoi primi anni di attività dei corsi sciatori con ottimi risultati. A Candriai organizzò le sue prime gare sciistiche, da cui uscirono alcuni forti campioni, che onorevolmente gareggiarono in competizioni regionali e nazionali. Durante l'estate la numerosa affluenza di cittadini che salgono lassù per visitare i bambini delle Colonie di Candriai, è divenuta meta ancora più importante tanto che la Casupola adibita a Rifugio non poteva più servire allo scopo per l'estate e tanto meno per la stagione invernale.

E perciò nel maggio 1925 la Direzione della S.O.S.A.T. si fece promotrice per la costituzione di un Consorzio avente lo scopo di finanziare e costruire un comodo rifugio — la Casa della S.O.S.A.T. — la casa alpina degli operai trentini e di quanti sentono la passione della montagna. La sottoscrizione e la raccolta dei mezzi necessari alla costruzione del Rifugio ottenne largo consenso fra i Sosatini e fra gli Enti cittadini. Successivamente con grande rapidità si provvide all'esecuzione dei lavori che in breve vennero portati a compimento. Spetta a Nino Peterlongo, attivissimo presidente della Sezione dalla fondazione, il merito principale di quest'opera di educazione che, aiutata dalle autorità ed incoraggiata dalla cittadinanza, ha ottenuto risultati benefici. Il Rifugio fu dedicato alla memoria dei Volontari Trentini caduti per la Patria. Con questo atto di fede patriottica i Sosatini hanno voluto dimostrare la propria riconoscenza alla gloriosa falange dei Volontari nella Guerra di Redenzione e rendere omaggio ai Martiri che si immolarono nella Fossa della Cervara. Sulla facciata del Rifugio il 16 ottobre 1927, durante la festa inaugurale scopersero una lapide marmorea recante incisa una epigrafe dell'illustre sosatino piemontese, il poeta della montagna, Guido Rey.

Gli operai alpinisti in segno di devozione verso il martire Cesare Battisti, ogni anno, il 12 luglio o nella domenica più prossima a questa data, si recano sulla Paganella, dove sorge il Rifugio dedicato al Suo nome per tributare un atto di omaggio all'eroe della nostra terra. E' un pio pellegrinaggio di religione patria! Salendo l'aspra montagna che fu tanto cara a Battisti, le comitive raccolgono rododendri e stelle alpine e ne adornano la lapide del Rifugio. Durante la sosta sulla vetta il Presidente suole commemorare con un breve discorso alla folla adunata, Colui che tanto amò le nostre montagne e la nostra Patria, Colui che operò come aveva predicato e salì la forca austriaca perchè l'Italia fosse libera e grande.

E la sera i Sosatini scesi in città salgono in corteo al Castello del Buon Consiglio per deporre sul cippo a Battisti nella fossa della Cervara, i fiori della montagna.

E qui conviene ricordare che il 15 luglio 1928 sulla Paganella, il Presidente Nino Peterlongo durante la commemorazione Battistiana lesse alla folla di sosatini radunatisi intorno al Rifugio questo Ordine del Giorno che venne trasmesso alla presidenza della S.A.T.

« Nel dodicesimo anniversario glorioso del martirio di Cesare Battisti, la S.O.S.A.T. che ha sempre visto in Lui il proprio padre spirituale quale incitatore dell'alpinismo nelle classi operaie ed il proprio maestro nella serietà dei propositi e nella tenacia dell'azione, chiama a raccolta le forze ideali della Nazione per consacrare al Suo nome su questa cima della Paganella a Lui sopra tutto cara, un rifugio che sia degno del Suo nome che è per tutti gli Italiani simbolo di lavoro, di dovere, di sacrificio e di gloria ».

Oltre al gruppo di sciatori che hanno saputo in numerose competizioni portare il nome della Sezione alla vitto-

via, v'è quello dei « silenziosi »: gli esploratori di grotte. Esso opera sotto le dirette dipendenze del Comitato scientifico della S.A.T. ma è formato quasi totalmente da Sosatini e vanta un'attività prodigiosa e parecchie importanti scoperte speleologiche, tra cui citeremo quella della grotta della Paganella che i Sosatini vollero dedicare a Cesare Battisti. Nè si dimentichi la scoperta dell'importante stazione neolitica del Castellaccio.

Il coro sosatino, costituito in questi ultimi anni, ha avuto grandi onori non soltanto a Trento, ma a Roma, a Torino, a Bolzano. Esso non ha pretese d'arte, ma il suo unico scopo è di far rivivere i vecchi canti popolari della nostra regione e le più belle canzoni di montagna d'ogni altra provincia alpina d'Italia. Ma il trionfale successo ottenuto a Torino dinanzi a una grande folla e a Roma, donde i canti sosatini furono trasmessi con la radio, hanno dato ai nostri modesti cantori delle pure soddisfazioni.

Le località più belle e i monti più difficili del Trentino, i Sosatini li conoscono tutti. Le Dolomiti, queste magnifiche palestre della più bella scuola alpinistica, non sono più privilegio di pochi: hanno già affascinato le schiere dei Sosatini, che vi hanno compiuto numerose e memorabili ascensioni. La S.O.S.A.T. è infatti divenuta quasi una scuola di alpinismo puro, e si è creata una forte schiera di scalatori eccezionali. Per nominare alcune ascensioni di questi ultimi anni, ricorderemo che nella « settimana sociale » al Latemar e al Catinaccio, numerosi Sosatini salirono le Torri del Vajolet, la Punta Emma, il Catinaccio, la parete sud della Marmolada, le Cinque Dita, ecc., senza tener conto delle scalate compiute nel vicino e preferito gruppo di Brenta. La S.O.S.A.T. ha l'alto onore di aver tra le sue file i fratelli Agostini scopritori di vie nuove e guide preferite di S. M. il Re del Belgio, e la guida Perini, primo salitore italiano della « via Preuss » al Campanile Basso e di altre eccezionali pareti.

Nel campo culturale la S.O.S.A.T. ha avuto una lo-devolissima attività. Basti ricordare la propaganda iniziata per la difesa della flora alpina e del bosco; il concorso fotografico di paesaggi invernali bandito per sviluppare il senso artistico fra i Sosatini e per illustrare i nostri magnifici campi sciatori ancora purtroppo poco conosciuti; le conferenze, le serate familiari, le proiezioni cinematografiche ed altre manifestazioni dilettevoli organizzate per divertire ed istruire. Anche la biblioteca sociale fu arricchita di nuovi volumi di letteratura alpinistica e di carte topografiche della regione allo scopo di accrescere la conoscenza delle nostre Alpi stupende e impareggiabili.

A nessuna celebrazione patriottica, a nessuno rito solenne la S.O.S.A.T. manca di essere presente col suo gagliardetto. Le relazioni con la società madre — la S.A.T. — furono e sono sempre improntate da quello spirito di filiale deferenza che deve manifestare la sezione, verso il glorioso sodalizio che ne appoggia in ogni occasione le iniziative. Non bisogna anzi dimenticare che il Presidente e due membri del Direttorio della S.O.S.A.T. fanno parte anche della direzione della società madre. La sezione operaia, da parecchi anni, tiene fraterne relazioni con società alpinistiche e dopolavoristiche d'altre provincie.

Assai lungo ancora sarebbe narrare particolarmente le benemerite di questa istituzione nel campo associativo e alpinistico, ma i Sosatini, nella loro modestia, non desiderano elogi; ad essi basta la gioia che dà la montagna a chi la sappia comprendere nella sua bellezza affascinante, nella sua poesia ineffabile. Ad essi è premio incidere nella roccia dei nostri monti più alti e più belli un nome: S.O.S.A.T.!



Gare di canottaggio al costruendo idroscalo di Milano.

## I vari sport all'idroscalo di Milano

Milano, cuore dell'Italia economica e industriale è per conseguenza il più importante centro di comunicazione della Nazione. Numerose sono infatti le strade ferrate ordinarie che come i tentacoli di una piovra si diramano dalla capitale lombarda.

In questi ultimi tempi, però, un nuovo mezzo di trasporto si è affermato rapidamente: l'aviazione civile che va sempre più sviluppandosi e che anche da noi, quantunque ultimi arrivati in questo campo, ha subito per volontà e saggezza del nostro Duce e per il costante appoggio di S. E. il generale Italo Balbo un notevolissimo incremento.

Milano pur possedendo già uno scalo per apparecchi terrestri, comprese lo svantaggio in cui si trovava per la mancanza di una base per gli idrovolanti fin da quando venne istituita la linea Torino-Trieste, la quale per l'accennata impossibilità di fare scalo a Milano dovette avviare all'inconveniente attraverso Pavia. Si pensò poi che oltre a

*L'ardita iniziativa dell'Amministrazione provinciale di Milano di dotare la metropoli lombarda d'un grande idroscalo è in queste pagine illustrata, anche per quanto riguarda la possibilità di vendere lo stesso specchio d'acqua teatro di competizioni sportive di vario genere. Si è, infatti, cominciato col canottaggio, e con risultati soddisfacenti. A quando gare e campionati internazionali a un quarto d'ora da Piazza del Duomo?*

Torino e Trieste altri numerosi centri mediterranei avrebbero potuto essere collegati a Milano quando in questa città esistesse una base opportuna.

L'idea, per quanto ardita di creare un idroscalo, prese ben presto forma e si concretò specie per l'azione energica e volitiva dell'allora Commissario straordinario della Provincia Gr. Uff. Sileno Fabbri, persona dotata di quella volontà che è sempre necessaria per la realizzazione di grandi imprese.

Il responso dei tecnici consultati sulla possibilità di effettuare il progetto

fu favorevole. Venne scelta la zona situata nei pressi del Comune di Segrate, ad Oriente di Milano, la quale dava le migliori garanzie per assicurare una sufficiente alimentazione di acqua con facili ricambi, senza pericolosi periodi di magra e di piena.

Il problema del collegamento di detta località coll'aeroporto terrestre e col centro della città si presentava piuttosto facile sia per la vicinanza di Taliedo, sia perchè la distanza di 7 chilometri che separa Piazza del Duomo dall'idroscalo poteva essere facilmente superata in linea retta col semplice prolungamento di Corso XXII Marzo.

Vogliamo qui notare come si sarebbe potuto limitare l'iniziativa alla costruzione di un semplice bacino con dimensioni tali da permettere l'ammarraggio e la partenza degli idrovolanti. Tale soluzione, pur rappresentando già un'opera ardita non era però sufficiente a soddisfare l'infaticabile sostenitore dell'iniziativa, il quale volle costruire un bacino che oltre come idroscalo si prestasse ad essere sfruttato dagli sport

nautici e come stazione balneare

Il progetto definitivo venne rapidamente portato a termine e con eguale rapidità si passò all'inizio dell'esecuzione dei lavori.

L'idroscalo nella sua forma definitiva consiste in un grande bacino lungo metri 2500 circa e largo 200. Esso è munito di due espansioni alle estremità; l'una di 300, l'altra di 400 metri destinate rispettivamente agli ammaraggi e alla manovra.

E' orientato per ragioni tecniche presso a poco nella direzione nord-sud. La superficie del bacino risulta essere di 700.000 mq., la sua profondità di metri 3, eccezione fatta per una zona assiale larga circa 50 metri in cui è stata portata a m. 5. L'acqua contenuta nel bacino ad opera ultimata sarà di circa 2.350.000 metri cubi, mentre il movimento di terra sarà notevolmente superiore e precisamente di metri cubi 3.500.000 causa la pendenza del terreno che porta un dislivello per gli estremi di m. 6 circa.

Due strade contornano il bacino: una di servizio larga m. 5 ed un'altra destinata al traffico, larga m. 24, esterna alla precedente.

Sulla strada destinata al traffico troveranno le loro sedi due linee tramviarie e due zone destinate agli auto-veicoli.

La superficie dell'idroscalo e della zona che lo interessa, limitata dalla strada di circoscrizione esterna risulta essere di 2.000.000 di mq.

La parte più importante del progetto fu quella che riguardava le condizioni idrauliche della zona, poichè la località scelta è ricchissima di fontanili e la creazione di un lago artificiale è per conseguenza una perturbazione del loro regime, perturbazione che dipende essenzialmente dal livello di stabilizzazione assegnato allo specchio d'acqua del bacino, ma con attente indagini si è potuto delimitare con sufficiente approssimazione la porzione di falda che concorre all'alimentazione dell'idroscalo e la quantità di acqua necessaria per reintegrare la portata dei fontanili.

Per tale reintegrazione si pensò di utilizzare l'acqua del naviglio costruendo due canali l'uno destinato ad alimentare i fontanili ad oriente e l'altro ad occidente dell'idroscalo.

Per lo scarico dell'acqua verrà pure costruito un canale che sfocerà nel Lambro. Per evitare poi che le acque, ricche per forza di cose di olii, grassi e benzina, abbiano a nuocere alla irrigazione ed alla vita dei pesci, esse ver-



Nel bacino dell'idroscalo, durante le prime gare di canottaggio.

ranno epurate in apposito bacino sussidiario prima di essere evacuate.

Nel caso di piene dovute ad anormali periodi di piogge è stato previsto uno sfioratore a quota leggermente superiore a quella fissa dello specchio d'acqua.

Terminata la costruzione del bacino bisognerà pensare all'arredamento e cioè alla costruzione degli edifici destinati alla rimessa degli apparecchi, alle officine, all'albergo, alla posta, ecc., ed agli impianti sussidiari.

Tutto ciò porterà ad una spesa rilevante per non dire enorme, ragione per cui sin dall'origine è scaturita la luminosa idea di ammortizzare in parte le ingentissime spese sfruttando la costruzione nel migliore modo possibile.

Manifestazioni aviatorie del genere di quelle che si fanno sui campi terrestri contribuiranno sicuramente a valorizzare il campo idrico perchè il pubblico converrà sulle rive dell'idroscalo qualora si fosse in condizione di offrire le stesse attrazioni avute a Taliedo ed a Cinisello col vantaggio di avere davanti a sé un magnifico specchio d'acqua che dà più vitalità ed attrattiva di una semplice distesa verde di campagna.

Quelli che sin dall'inizio dei lavori hanno appreso con gioia la costruzione di un campo di ammaraggio per idrovolanti sono stati i canottieri milanesi: finalmente anche Milano avrà il suo campo di regate e potrà organizzare delle riunioni impossibili ad essere effettuate sino ad ora per mancanza di acqua. Milano avrà finalmente il suo

campo di regate e per di più, si dice, il più bel campo di Europa.

Vediamo infatti che l'idroscalo milanese racchiude in sé tutti i meriti e tutti i pregi che nessun altro specchio di acqua può offrire.

Pigliamo in massa tutti i meravigliosi laghi che sono l'orgoglio della nostra Italia e certamente nulla di più bello che una giornata di regate su quelle azzurre acque; ma vi sono gli inconvenienti: non sempre, anche a cielo limpido, le acque sono calme e molto sovente le regate finiscono per diventare, invece di una lotta fra uomini e uomini, una lotta fra uomini e onde su cui le esili imbarcazioni sono impossibilitate a galleggiare.

Non manchiamo anche di magnifici fiumi nessuno dei quali però è regolare sia perchè la corrente è più forte da una parte che dall'altra sia perchè la loro tortuosità non permette lo svolgersi di un percorso in linea retta provocando così degli incidenti deplorabili e contestazioni poco simpatiche.

L'idroscalo ha eliminato tutti questi incidenti: le regate si effettueranno sul classico percorso di 2000 metri, la sua ampiezza permetterà l'allineamento di diverse imbarcazioni con una distanza tale da evitare qualsiasi abbordaggio.

Una delle nostre società milanesi di Canottaggio, la R. S. C. Milano, da due anni fa disputare delle regate che vogliono segnare l'inizio di stagione remiera e precisamente nel mese di marzo quando per esigenze di pulizia e di



Aeroplani del vicino campo di Taliedo volteggiano sull'idroscalo.

riassetamento i Navigli vengono asciugati. I canottieri sono così obbligati a trasportare le loro tende su un altro specchio d'acqua per non perdere giorni preziosi di allenamento. Bianco-neri della Milano e rosso-blu dell'Olonia invece di emigrare in altre città porteranno le loro barche all'idroscalo di Lambrate e là incominciano la loro dura fatica per poi chiudere questa breve parentesi con delle regate intersociali di esito brillante e soddisfacente.

Anche nella scorsa stagione, Canottieri di Milano, Lecco e Lodi si sono battuti in una prova amichevole quasi più in omaggio al nuovo campo che per un primato.

La riunione è riuscita interessantissima sia per il programma che comprendeva una gara per skiff, due per outrigger a quattro vogatori e timoniere ed infine due gare per vole di mare a quattro vogatori, mediante le quali le società offrivano ai nuovi elementi della stagione l'occasione di provarsi in una prima facile gara in linea. Le gare, tutte disputatissime, sono state seguite da un magnifico concorso di pubblico.

Nè qui si fermano le mire degli organizzatori i quali aspettano impazienti l'ultimazione del bacino per potere indire una riunione in grande stile. Si parla già di regate internazionali ed è persino in progetto l'organizzazione dei Campionati d'Europa. E' facile immaginare, per chi conosce con quanta passione viene seguita l'unica regata che sino ad ora si è potuta effettuare a

Milano — la Milano-Gaggiano, come il pubblico milanese affluirà numeroso all'idroscalo di Lambrate quando le competizioni remiere assumeranno la importanza dei Campionati d'Europa.

Naturalmente nulla verrà ommesso perchè tutti i conforti siano messi a disposizione di chi accorrerà a tale manifestazione: saranno costruite apposite ampie tribune, verrà istituito un accurato servizio radio, che già sperimentato in altre regate ha soddisfatto pienamente, avendo dato agio al pubblico di poter seguire le gare in tutte le loro fasi culminanti anche stando seduti in un comodo posto di tribuna ed infine non sarebbe da escludersi un servizio speciale di autotrasporti che mediante la strada segua passo passo parallelamente allo specchio d'acqua in modo che si possa non solo udire ma anche facilmente vedere lo svolgimento delle accanite lotte a bordo a bordo fra gli equipaggi.

Nè il solo canottaggio sarà l'attrattiva del magnifico bacino artificiale: è già in progetto la costruzione di una grande piscina con relativa spiaggia, la quale oltre a rendere come stazione termale potrebbe attirare molto pubblico qualora vi si indicessero delle competizioni natatorie anch'esse organizzate con signorilità sufficiente a dare soddisfazione al pubblico venuto. Ma quantunque una piscina in queste condizioni rappresenti un bel vantaggio per il nuoto milanese pure gli appassionati convergono i loro sguardi verso un'altra mèta. Tutti san-

no che Milano malgrado gli scarsi mezzi che offre è stata e sarà ancora origine di un nucleo di campioni che hanno tenuto sempre alto il nome della grande metropoli lombarda, però non tutti sanno quali sacrifici si siano imposti questi nostri atleti che hanno sempre dovuto usufruire di piscine assai discutibili e di poco conforto in confronto di quelle delle altre nostre città. Non è molto che la R. S. C. Milano ha potuto offrire ai suoi nuotatori una piscina degna dei risultati che essi erano in condizione di trarre.

Malgrado questo, la lacuna c'era ed esiste tuttora. La mancanza di una piscina invernale dove i nuotatori possano mantenere docili e morbidi i propri muscoli e plasmarli in modo da tenerli sempre pronti a sostenere un severo allenamento, si è fatta sentire fortemente ed ha messo i nostri campioni in stato di inferiorità in confronto dei campioni delle altre città che posseggono tali piscine e di quelli che vivono in riviera dove il tepore del clima permette loro un allenamento per quasi tutta la durata dell'anno. Si è parlato, si è progettata una piscina coperta, ma tutto è rimasto allo stato di progetto. Se là, dove tanto si farà e tanto si crede di poter fare, si trovasse un piccolissimo lotto di terreno ed alle tante spese si aggiungesse anche quella di costruzione di una piscina invernale, saremmo sicuri di vedere il volto dei nostri generosi e volenterosi nuotatori illuminarsi di gioia se recherebbe loro la possibilità di misurarsi alla pari cogli altri e si potrebbe quasi sicuramente attirare all'idroscalo anche quella parte di pubblico che segue con interesse lo sport del nuoto.

Aviazione, canottaggio, nuoto, pesca e forse anche un galoppatoio sarebbero più che sufficienti per assicurare all'idroscalo una vitalità non comune; basterebbe di tanto in tanto organizzare una riunione e la magnifica opera non resterebbe soltanto un bel monumento ma sarebbe anche il più bel stadio sportivo esistente. Tutto sta ad organizzarsi, tutto dipende dalla volontà e dal criterio; la bella Milano sportiva che gremisce i campi di foot-ball, le sale di pugilato, gli ippodromi, i campi di tennis, risponderebbe con eguale entusiasmo all'appello lanciato dall'idroscalo; insomma il Governo ha donato alla nostra metropoli uno dei più bei capolavori dell'Era Fascista: a noi spetta ora il compito e la responsabilità di valorizzarlo.

ORFEO PAROLI

# Il giuoco del "terzino",

di Umberto Caligaris

Il mio amico Combi ha scritto recentemente su questa Rassegna, illustrando il gioco del portiere, che vi sono due tipi di guardiani di rete: quelli amanti di tutto quanto è coreografia, e quelli che si limitano a



quanto v'è di più semplice e di più pratico. Devo dire a mia volta, e non è cosa nuova, che anche fra terzini vi sono due tipi di giocatori: quelli solitamente denominati « di posizione » e quelli « di punta ». Il mio compagno Rosetta, temperamento freddo e calcolatore, è terzino « di posizione »; io, che sempre ho amato l'impeto e la foga, sono terzino « di punta ».

Il gioco di Rosetta differisce sotto molti aspetti dal mio, ma è risaputo che una linea di terzini è efficiente e sicura proprio in quanto i suoi componenti, con diverso sistema di gioco, si integrano e si completano. La tattica dei « terzini sulle ali » adottata da qualche anno a questa parte dalla quasi totalità dei reparti difensivi delle grandi

Cinquanta volte « internazionale », capitano della Squadra nazionale e di quella Juventus che meritatamente si avvia a conquistare lo scudetto pel 1931, Umberto Caligaris ha tutta l'autorità, e la competenza, per parlare del giuoco del terzino. Dopo la « lezione » di Combi sull'arte di non farsi fare i goals, questa di Caligaris sulla tattica dell'« artiglieria pesante » posta a difesa della porta, non potrà non riuscire che interessante ed istruttiva.

squadre, non impedisce ad uno dei due backs di spingersi in avanti nel tentativo di spezzare le avanzate degli attaccanti avversari quando la mediana è stata già battuta, ed all'altro di tenersi in posizione di vigile attesa, pronto ad intervenire ancor prima che il portiere debba giocare la carta decisiva.

Ma delle due tattiche del terzino parlerò in seguito: per ora voglio attenermi a quanto in pura linea tecnica si richie-

de al difensore della terza linea. Una squadra di calcio è, a parer mio, un po' come un esercito disposto in campo per una battaglia: vi sono gli avversari da sorvegliare e da battere, e per raggiungere questo scopo gli uomini vengono disposti su quattro linee. La prima, quella d'assalto, ha l'incarico di tentare costantemente la via del goal, e non è che in pochi casi che gli attaccanti retrocedono per svolgere un compito prevalentemente difensivo. Ciò avviene solo quando, ottenuto un vantaggio notevole, occorre fronteggiare la controffensiva avversaria, oppure allorchè la squadra che si ha di

Caligaris al lavoro: un suo rimando durante il match Italia-Olanda 1930.



Colpo di testa di Caligaris, ostacolato da Jermo (Italia-Spagna - Olimpiadi 1928).

fronte è notevolmente più forte e non può essere fermata che contrapponendo uomo ad uomo, in una sistematica azione di distruzione del lavoro che gli avversari vanno svolgendo. La linea mediana è il vero perno della squadra.

Ecco infatti che, volta a volta si parla di otto uomini che premono all'attacco o di un sestetto difensivo che manovra di pieno accordo. Nei due lavori i mediani, veri uomini di ricalzo, hanno una parte importantissima. Tocca ad essi di alimentare le azioni dei *forwards* e tocca ad essi ancora di fermare gli avversari prima che l'insidia sia portata troppo vicino alla rete. Potrà avvenire in una partita che l'attacco e la difesa abbiano avuto periodi di riposo; per la mediana questo non si verificherà mai.

Alle spalle di questi mediani « lavoratori » ecco i terzini, la artiglieria pesante della squadra; i giocatori che hanno il preciso compito di allontanare il pericolo dal proprio *goal* per gettare invece lo scompiglio nel-

le linee avversarie. Gli attaccanti che hanno superato i mediani vengono a dare di cozzo contro i terzini i quali hanno il grande vantaggio, sugli attaccanti, della scelta nel tempo.

Spezzare è assai più facile che costruire, questo è vero, ma bisogna considerare quanta maggior responsabilità gravi sulle spalle di un difensore più che su quelle di un at-

taccante. L'errore del *forward*, anche se grave, non è mai così preoccupante come quello di un terzino, poichè quando anche il terzo baluardo è superato, la porta corre sempre pericolo gravissimo di essere violata. Per questo il gioco del terzino è fatto, oltre che di accortezza, anche di decisione. Alle volte l'indugio di pochi secondi non permette più di poter affrontare in tempo l'avversario. Il terzino avanzato deve quindi saper sbrigare situazioni disperate. Le mie « forbici » sono in molte occasioni utilissime.

A tal proposito bisogna che io spieghi il perchè di questi miei interventi. Molti dicono che la entrata « a forbice » è esibizionismo, roba inutile e pericolosa tanto per me quanto per l'avversario che mi corre incontro. Non è così. Non è a scopo di teatralità che io « sforbicio », tagliando così, netto, se mi riesce, in qualche situazione difficile. Avviene spesso che un pallone mi arrivi, al volo e a mezz'altezza, in modo che io dovrei procedere, per non perdere tem-

po, di corsa. Ora è facilissimo, in tal modo, di andar a gambe levate, e ciò... con gioia degli « avanti » avversari che sopraggiungono in velocità e con grande disappunto del mio amico Combi. Invece di compiere tale rischioso esercizio, sfodero... le forbici, ottenendo così il duplice risultato di arrivare, senza retrocedere, a calciare il pallone, e di intimorire pur senza recar loro alcun danno, gli avversari.

Il rimando a « forbici » è stato già adottato da molti altri terzini, ma spesso essi lo usano a casaccio sicchè non sempre riescono nell'intento. Avverto intanto che per compiere l'esercizio che ho illustrato occorre saper calciare bene il pallone indifferentemente con il piede destro e con quello sinistro, cosa questa che non tutti i terzini militanti nelle squadre di Divisione nazionale sanno fare.

Ho detto che il *back* deve avere esatta « l'entrata » sull'avversario. Occorre quindi che il giocatore sia, oltre che un tempista, anche calmo, padrone di se stesso, cosciente della propria capacità. E tale padronanza di se deve aumentare col crescere del pericolo nella vicinanza del *goal*. Un solo attimo di disorientamento o di titubanza riesce molte volte fatale. Le doti alle quali ho accennato, si acquistano in seguito ad una lunga pratica. L'esperienza deve fare sì che il terzino sappia quali possono essere i movimenti del *forward* che gli muove incontro. Avviene, in molti incontri con avversari che non si conoscono, che i difensori si trovano disorientati nei primi minuti di gioco ed accumulano errori che al pubblico possono parere imperdonabili. Questo è do-

vuto alla non conoscenza del sistema di gioco avversario. Il terzino si attende una mossa dall'attaccante che questi non effettua e parte quindi innanzi tempo, e si fa giocare come un novellino. Dieci minuti di gioco sono molte volte sufficienti per capire bene il sistema degli avversari e per fronteggiarlo di conseguenza con successo. Ma, ripeto, occorre non perdere mai la propria calma, chè, altrimenti, gli errori si sommerebbero agli errori. Basterà, dopo aver studiato la tattica dei rivali, toglier loro istantaneamente il pallone, di scatto, come faccio io nelle mie buone giornate; basteranno le mosse, studiate e risolte a sangue freddo, in un fuggelissimo istante di Rosetta, per disorientare la linea attaccante che manovrava in perfetto accordo. Il giocatore calmo può salvare dei *goals* che altrimenti sarebbero inevitabili ed io ricordo Andrade, il prodigioso negro... uruguayano, salvare ad Amsterdam, nell'incontro giocato contro gli « azzurri », un *goal* con il petto quando il portiere era già nettamente battuto.

Altra cosa da dire: il terzino di classe potrà giocare veramente bene quando avrà raggiunto un perfetto affiatamento con i compagni. Si veda il blocco difensivo della Juventus che è stato in questi ultimi anni anche il blocco difensivo della Nazionale. Combi e Rosetta hanno con me un'intesa notevolissima. Io so sempre quello che faranno i miei compagni e so pure quando debbo agire per mio conto. Non capita quindi più, come avveniva nei primi tempi, che Combi esca di porta nel tentativo di impossessarsi della palla quando io posso far questo più facilmente di lui; non si

verifica il caso che Rosetta ed io ci... precipitiamo contemporaneamente contro lo stesso avversario. I compiti sono divisi e così ci riesce quasi sempre di intervenire a tempo. Il terzino deve poi regolare il suo gioco sull'azione dei mediani. Molte volte è più utile un passaggio al compagno che sta innanzi che non il rimando forte e lungo, destinato a finire nelle linee arretrate degli avversari. Un accorto allungo al mediano, od all'attaccante, permette, molte volte, lo svilupparsi di un'azione offensiva. Per questo non è un buon terzino il giocatore che si limita a spezzare le trame del gioco avversario e che rimanda a caso.

E' indispensabile poi per il difensore saper colpire bene la palla di testa. Non solo sui tiri d'angolo ma anche su attacchi frontali il terzino potrà così intervenire ed allontanare il pericolo.

Naturalmente per acquistare sicurezza negli interventi il terzino deve sottoporsi ad un costante allenamento. E' utilissimo, ad esempio, esercitarsi nel togliere la palla ai *forwards* mentre, posti in circolo, stanno passandosela l'un l'altro, raso a terra. Così si può conoscere la scelta del tempo giusta; così si imparerà a giocare più di abilità che di forza. Tutti i grandi terzini sono stati sempre abili più che potenti. Il giocatore abile,

« dribblato » dall'avversario deve rincorrerlo prontamente, affiancargli ed impedirgli quindi di calciare in *goal*. De Vecchi e Rosetta sono maestri in esercizi del genere e Rosetta molte volte obbliga il *forward* ad uscire dalla linea di fondo, non lasciandogli alcuna via libera per la quale passare. E poichè illustro il gioco del terzino, dirò che è ottima regola per un difensore quella di liberarsi al più presto del pallone. Il *dribbling* non è dannoso in se stesso, ma perchè può permettere all'avversario di avere la palla e di lasciarsi sul posto il giocatore che l'ha presa. Quando non v'è un attimo di tempo da perdere, il colpo al volo con il *collo del piede* è il più indicato ed il più sicuro, non solo, ma manda anche in visibilio la folla, alla quale il gioco sicuro e netto del terzino che libera di forza piace sempre.

Allorchè la palla viene a cadere nell'area di rigore dopo di aver compiuta una lunga parabola, e si tratta molte volte di



Un vano attacco ungherese nella finale della Coppa Internazionale (Budapest, maggio 1930).



diretti rimandi di terzini avversari, il miglior modo di effettuare il rinvio è quello di battere il pallone al mezzo salto, con il «collo del piede», o con la parte esterna del piede, non appena la palla ha battuto per terra e sta per rimbalzare. E' facile in tale modo eseguire lunghi passaggi ai propri attaccanti, dosando la forza del tiro e rendendo utile il rinvio. In tal modo il giocatore non si affatica per nulla perchè il rimando effettuato al mezzo salto è quello che richiede il minor sforzo muscolare.

*In alto:* Caligaris arriva tardi, Combi blocca, mentre Jerno tenta la carica (Italia-Spagna - Olimpiadi 1928). — *In basso:* In difesa! da sinistra a destra: Aliberti, Barbieri, Caligaris, Magnozzi e Aguirrezabala. (Italia-Spagna - Olimpiadi 1924).

Del resto il gioco del terzino è, per il giocatore che conosce bene il mestiere, ricco di tante piccole malizie, che si acquistano con la grande pratica del gioco. Cito un esempio: ecco il pallone giungere in modo tale che non è possibile rinviarlo nè di testa, nè al volo e neppure al mezzo salto. Che cosa si può

non è di facile esecuzione ma che, una volta appresa, riesce utilissima: correre incontro al pallone, sino quasi ad oltrepassarlo, poi far perno sul piede più vicino alla palla e, coll'altro che le gira attorno, calciare. Non è cosa facile, lo capisco, ma un buon allenatore la può insegnare ai suoi uomini. E' ugualmente difficile è eseguire bene la «rovesciata». Mi spiego con un esempio. Il pallone cade fra il terzino ed il goal; l'avversario è vicino e tenta di

fare in una circostanza del genere? Una cosa che



Durante la partita Italia-Austria 1929: Caligaris ostacola l'ala Siegl.



Caligaris rompe un'azione avversaria (Italia-Svezia, 1924).

portarsi innanzi per svolgere la sua azione; il difensore sicuro del fatto suo, calcia la palla a rovescio, con il collo del piede, essendo rivolto verso la propria porta.

Il più delle volte si perde l'equilibrio e si finisce a terra, ma questo non conta; quello che è essenziale è di ribattere il *ball* in modo che esso fili lontano, come se fosse stato colpito di fronte, al mezzo salto. E' questo un rinvio di grande effetto e deve essere eseguito assai bene per parecchi motivi: per non rischiare un *autogoal* non impossibile data la posizione che è poi più propria dell'attaccante che del terzino, per non provocare un *corner* e per non rimandare la palla in modo che, mentre il terzino finisce magari a terra, un attaccante avversario se ne possa impadronire, con il vantaggio di non aver più di fronte l'avversario pronto ad ostacolarlo.

Non mi soffermo a parlare del gioco di testa al quale ho già

accennato e che è utilissimo; più che utilissimo, indispensabile. Non si è un gran terzino se non si sa rimandare, anche a notevoli distanze, con un ben assestato colpo di testa.

Dirò piuttosto che, quando una squadra domina, i terzini sono soliti portarsi molto innanzi, alle volte sin oltre la metà campo, per sostenere l'attacco e per ricacciare subito il pallone sul fronte della prima linea non appena esso è respinto dai difensori avversari. Non è un giuoco sbagliato, ma ha i suoi pericoli. Quante volte le vicende del giuoco non hanno portato a capovolgimenti improvvisi delle situazioni e le difese si sono lasciate sorprendere mentre esse badavano quasi esclusivamente all'offensiva scatenata dai propri compagni? Un lungo rimando non intercettato, un attaccante, tenutosi in posizione avanzata, che se ne fila con il pallone cogliendo spiazzati i terzini, il portiere che si trova dubbioso fra l'uscire ed il ri-

manere fra i pali... ed il *goal* è segnato. E' cosa di tutte le domeniche. Il terzino deve quindi essere attentissimo e, più che portarsi innanzi per prestar aiuto ai propri compagni, deve praticare, caso mai, il gioco dell'*offside*. Mettendo fuori gioco l'avversario l'arbitro fermerà l'azione ed ogni pericolo scomparirà di colpo. Molte difese, non solo di *Clubs*, ma anche di Nazionali, praticano con grande accortezza e con intelligenza il gioco dell'*offside*. Naturalmente anche in questo caso occorre un sicuro accordo fra i terzini ed allora l'attaccante, fermato una o più volte, finirà con il perdere la calma, con la conseguenza di essere assai meno pericoloso e più pronto a sbagliare le successive occasioni. Non cito esempi perchè la cosa è successa molte volte ed il tranello, se... teso con destrezza, riesce a colpo quasi sicuro.

E' facile, per il difensore che è stato giocato, perdere la calma ed adoperare mezzi illeciti

per fermare l'avversario. I terzini debbono abolire i falli dal loro repertorio; gli sgambetti, gli arresti irregolari, le entrate violente, oltre che esser gesti antisportivi che irritano alle volte gli stessi *supporters*, possono essere puniti dall'arbitro. Un calcio di rigore condanna magari la propria squadra alla sconfitta. Il terzino non ne deve provocare; il suo gioco deve basarsi sull'abilità, non sulla violenza.

Ed ho finito.

Se « Zizi », mio buon amico, leggerà queste mie note, dirà che gli ho rubato il mestiere del « professore ». Non è così. Ho scritto volentieri perchè amo il gioco e sono lieto di spiegare certi piccoli misteri del rettangolo verde. Naturalmente non ho potuto dire esaurientemente di tutte le doti del terzino per-

chè v'è nel *foot-ball* un tanto di imprevisto e di imprevedibile che non può essere discusso. Il migliore difensore può essere giocato da un novellino, da un « allievo ». Sono cose che capitano nel gioco, per tanta attenzione ad esso si ponga e per tanta abilità si possenga. Mi è capitato spesso di faticare più nell'allenamento che nelle partite domenicali; le riserve si prendono tanta confidenza... Io non rimprovero però mai, come fanno altri « Assi », il ragazzino che, in allenamento, mi ha fatto fare la figura del minchione. Non lo rimprovero perchè penso con quale entusiasmo e con quanta foga mi battevo allorchè ero agli inizi della mia

lunga carriera calcistica. Pensate che, a sette anni, già calzavo le scarpe a bulloni, essendo portiere della squadra dell'Oratorio del Sacro Cuore di Gesù, a Casale. Dall'Oratorio, vivaio di campioni (di là vennero fuori i Gallina, Varese, Barbesino) passai allo Sparta F. C., squadra di « liberi » casalesi, dallo Sparta al Casale, dal Casale alla Juventus. Ho giocato una cinquantina di partite internazionali. Mi sono battuto sempre con ogni mia energia in difesa della maglia azzurra e della camicia del mio Club. Credo di poter affermare, senza tema di smentita, di aver fatto sempre il mio dovere. Ho curato sempre l'allenamento per essere nell'efficienza migliore. E spero di non essere considerato un « vecchio ». Sento in me ancora tanta energia...

UMBERTO CALIGARIS



« Caliga » juventino.



**ITALIA - FRANCIA  
AL LITTORIALE**

Meazza al lavoro

(foto Bellina).

**L**a nostra prima partita internazionale di calcio dell'annata ha visto la vittoria della squadra italiana su quella francese per 5-0. Vittoria meritata e regolare, vittoria che per poco che la fortuna avesse aiutato gli Azzurri, avrebbe potuto prendere proporzioni più marcate.

A ranghi completi la nostra squadra s'impose. Il suo gioco di attacco diede segni di ordine, di compostezza e di praticità. L'impostazione delle avanzate, che era stata oggetto di particolare studio da parte degli interessati, fu nel primo tempo caratterizzata dall'attività svolta dagli avanti nostri a Francoforte e a Budapest nella scorsa stagione: gioco in

Come hanno giocato i nostri « azzurri » nel match con la rappresentativa francese a Bologna? Alla domanda risponde Vittorio Pozzo, Commissario Unico della nostra Nazionale e critico autorevole, con questa esauriente disamina.

profondità, a largo respiro; gioco mirante al risultato senza fronzoli, nè coreografie. Orsi aveva a che fare con due uomini che non lo perdettero di vista un solo istante in tutto l'incontro: Finot e Mattler. Le cure e l'accanimento di questi due avversari uniti non sono riusciti a incidere sull'efficacia del gioco della nostra ala sinistra che non



Rosetta.  
ostacola  
Alcazar  
(foto Bellina).



Cesarini  
impegna  
Thépot.  
(foto Bellina).

profondità, a largo respiro; gioco mirante al risultato senza fronzoli, nè coreografie. Orsi aveva a che fare con due uomini che non lo perdettero di vista un solo istante in tutto l'incontro: Finot e Mattler. Le cure e l'accanimento di questi due avversari uniti non sono riusciti a incidere sull'efficacia del gioco della nostra ala sinistra che non

indugiò in prodezze individuali, ma diede la preferenza a movimenti di piena intesa con i compagni. Cattaneo è un ragazzo di merito: semplice, lineare nel comportamento, egli possiede le doti naturali di fare le cose giuste al momento giusto. Meazza aveva una questione morale da risolvere e con se stesso e con il pubblico italiano. La risolse in favore suo, non appieno, ma certo in misura notevolissima. Dopo qualche minuto d'incertezza, egli riprese fiducia in se stesso e tornò al gioco in profondità, ai servizi alle ali e ai tiri in porta del tipo che gli fecero un nome nella scorsa stagione. Questo della confidenza in sé rappresenta il punto principale della questione del grado di forma e del rendimento del centro-avanti mila-



Cattaneo  
francobollato.  
(foto Bellina).

nese. Come ogni altro uomo dell'Ambrosiana, Meazza attraversò un periodo di rilassamento e di scoraggiamento. Da questo periodo critico non è uscito ancora appieno, ma egli riuscì a compiere un notevole passo verso quella ripresa che è logico attendersi da un giocatore della classe e della sua età.

Cesarini e Ferrari sono due ali di congiunzione



Una discesa  
di Orsi.  
(foto Argo).

fra la prima e la seconda linea più che due attaccanti netti. Sono due elementi di coesione in una squadra, anche se si presentano, come ieri, non immuni da pecche.

La linea mediana nostra meriterebbe uno studio a sé. Trovò modo di fare nell'incontro cose belle e cose meno belle. Ebbe momenti nel primo tempo di buon rendimento; momenti di sbandamento nella ripresa. Ebbe periodi in cui adempì al duplice suo compito di attacco e di difesa con giudizio e con discernimento, e momenti in cui non riuscì che a fare una delle due cose. Dell'estrema difesa,



Combi para.  
(foto Bendini).



Thépot battuto.  
(foto Bellina).

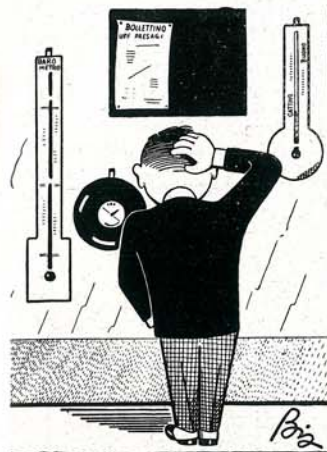
Combi non ebbe lavoro difficile. Rosetta ne ebbe viceversa e lo smaltì in parte bene e in parte in modo un po' incerto.

Calligaris fu la colonna della difesa. Capitano della squadra, il terzino juventino, che detiene solo da oggi il record della partecipazione agli incontri in difesa dei colori d'Italia, fu sul campo e fuori del campo, di esempio ai compagni per saldezza fisica e morale.

VITTORIO POZZO

## L'ASSICURAZIONE CONTRO LA PIOGGIA

### IL PROVVIDO OMBRELLINO DELLE SOCIETÀ E ORGANIZZAZIONI SPORTIVE



recinto coperto; addio successo delle grandi riunioni automobilistiche o motonautiche o motociclistiche. Si deve rimandare?... Si rimanda... e son due, tre, venti, cinquanta o più migliaia di lire, che in quella « giornata mancata » si sciogliono e si confondono con le « lacrime » dei promotori nella fanghiglia fredda ed esasperante.

Pioverà? Avete mai pensato a quanti si fanno, trepidanti, questa domanda alla vigilia di un avvenimento, di una festa?, di una gita?... Ma contro le sorprese del tempo, non vale prendersela... Se la pioggia viene, bisogna accoglierla con filosofia anche se non sa scegliere gli orari opportuni, facendo quello che facevano i nostri vecchi: lasciar piovere.

Per quanto riguarda noi sportivi in particolare, possiamo dire che, se è gioco forza adattarsi alla filosofica rassegnazione, non è parimenti facile trovare, nelle nostre file, simpatie per i capricci del retrogrado Giove Pluvio.

Piove? Minaccia di piovere? Ed ecco che gran parte del pubblico atteso non si sente di affrontare il maltempo. Addio calcoli, addio speranze, o piccole società sportive, o imprese di provincia che non avete se non pochi metri quadrati di

Chi ha mai fatto dei calcoli statistici sulle probabilità di pioggia e sui capitali andati in fumo, o in fango, per dirla meglio, a causa del maltempo? Una statistica c'è chi l'ha fatta: è la *Italian Excess* di Milano.

Non sono ancora abbastanza conosciute le provvidenze che questa grande Compagnia assicuratrice offre a chi corre i rischi dei danni sugli incassi o dei danni per spese, a causa della pioggia.

Se l'antico e saggio Re d'Israele, figlio di Davide, rivivesse, non dovrebbe soltanto quando minaccia di piovere o piove, pronunciare il fatalistico « lasciamo piovere », ma aggiungerebbe: riparatevi, proteggete la vostra cassa con la polizza dell'Assicurazione Pioggia della *Italian Excess* di Milano, via Monforte, 2.

Per il risarcimento ai danneggiati, la Società null'altro chiede che la presentazione di un certificato dell'Ufficio Meteorologico, dal quale risulti che



nel periodo assicurato è caduta la quantità di pioggia fissata nel contratto.

Per ovvie considerazioni le polizze contro la pioggia devono essere stipulate almeno dieci giorni prima dell'inizio del rischio, quando cioè non sia possibile fare previsioni sul tempo che farà. Si rende quindi necessario che le trattative siano avviate almeno venti giorni prima della data da cui dovrà decorrere il rischio.

La somma da assicurare si calcola secondo la cifra di incassi prevedibile come minimo in caso di bel tempo.

Per certe manifestazioni, però, come fiere di beneficenza, concerti, pubblici festeggiamenti, ecc. l'assicurazione si fa per l'ammontare delle spese.

Le forme principali dell'assicurazione contro la pioggia sono le seguenti:

#### Polizza « S »

Questa polizza dà diritto al-



l'Assicurato di riscuotere la differenza fra la somma assicurata e la somma realmente incassata, ove quest'ultima sia inferiore alla prima.

#### Polizza «C»

La polizza «C» dà diritto all'Assicurato di riscuotere l'intera somma assicurata, indipendentemente dall'incasso realizzato.

#### Polizza «D»

Anche questa polizza, come quella «C», assicura una determinata somma fissa, ma questa è pagata in tutto o in parte a seconda della quantità di pioggia caduta.

Tutte le polizze di assicurazione contro la pioggia, di qualsiasi tipo, debbono precisare: a) il periodo di tempo durante il quale l'assicurazione deve aver vigore (numero dei giorni e numero delle ore rispettivamente per ciascun giorno);

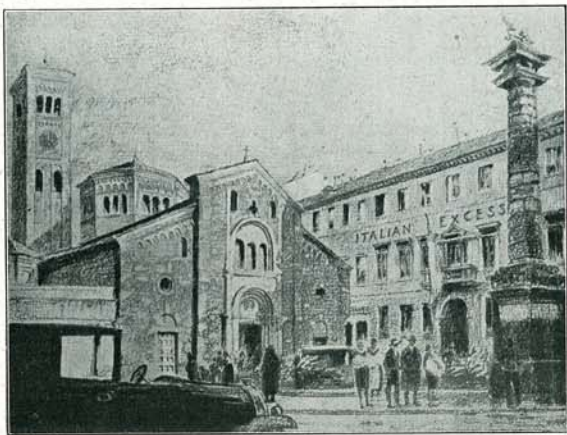
b) la quantità di pioggia che deve cadere affinché l'Assicurato abbia diritto all'indennizzo.

Il periodo di tempo che l'assicurazione deve contemplare varia naturalmente a seconda dei casi. Ad esempio, per un match di football, si dovranno coprire solo le due o tre ore precedenti l'inizio della gara, poichè se la pioggia avesse a cadere

dopo, ciò non avrebbe influenza sulla cifra dell'incasso, ormai per intero realizzato.

Anche la quantità di pioggia che deve cadere costituisce un dato essenziale del contratto. Si può pattuire che l'assicurazione abbia effetto solo nel caso che sia caduta una quantità minima di pioggia di 1, 2, 3, millimetri o più. Naturalmente, minore è la quantità di pioggia prevista dal contratto e più elevato è il premio di assicurazione.

L'importo del premio varia a seconda del mese e della località, ed è rigorosamente calcolato sulle statistiche della pioggia degli ultimi 25 anni. A questo punto giova ricordare che si stanno svolgendo le pratiche perchè sia opportunamente riveduta la tassa governativa sulle polizze dell'Assicurazione Pioggia, che attualmente si applica nella elevatissima misura del 18 per cento, ed è da attendersi una riduzione in considerazione delle agevolazioni che le direttive del Regime concedono allo sviluppo dello sport



Milano - Basilica di S. Babila e Palazzo già Arnaboldi, sede dell'Italian Excess.

e per la maggiore sicurezza delle Società e Organizzazioni sportive.

Eco dunque, per la divulgazione fra gli sportivi, tutto quanto si voleva dire, con poche parole, della nuova forma assicurativa che si può definire «l'infrangibile ombrello del cassiere».

Meccanismo semplicissimo, come si vede, quello dell'Assicurazione Pioggia, che libera dalle preoccupazioni gli organizzatori di avvenimenti all'aperto.

Essa offre tranquillità particolarmente alle grandi imprese nelle quali sono in gioco forti capitali e non minore tranquillità alle Società sportive dei piccoli centri.

Se Giove Pluvio infuria, la polizza immunizza chi arrischia non solo per proprio beneficio, e serba un premio speciale ai mecenati — ve ne sono ancora — che tutto arrischiano per il progresso dello sport senza nullo altro chiedere che la soddisfazione di vedere trionfare i propri colori col minor danno possibile.

Ed ora, amici, prendete nota. E se piovesse... lasciate che piova: come al buon tempo antico.

Prima di tutto, sia al sicuro la cassa!



La squadra della Val Cismon, vincitrice del XII Campionato delle Valli d'Italia. Da sinistra: Dal Molin, Tavernaro, Scalet e Stefanon. In mezzo, il signor Graziadei presidente dello Sci Club locale.

## Valligiani: sciatori genuini

La XII Adunata Sciatori Valligiani, svoltasi nella prima decade di questo mese a S. Martino di Castrozza, ha confermato ancora una volta il valore dei nostri atleti della neve ed è servita a mettere in luce delle squadre che nelle passate edizioni della gara non avevano mai vinto né erano riuscite a piazzarsi onorevolmente. Si sono avute diverse sorprese: dalla vittoria dei volitivi uomini della Val Cismon alla più che onorevole affermazione di quelli della Val Mucrone, dalla sconfitta dei Valtellinesi al cattivo piazzamento delle «Fiamme Gialle» di Predazzo, rappresentanti la Val di Fiemme.

I sciatori di Fiera e S. Martino, che hanno vinto in modo regolare e convincente, meritano il plauso più vivo. Già nel primo anno della loro parte-

ecipazione all'Adunata (e fu nel 1929 ad Oropa, quando si piazzarono quinti), avevano dimostrato uno stile magnifico, riscuotendo la generale ammirazione. Consolidarono il loro prestigio lo scorso anno al Renon, ove si classificarono quarti. Essi hanno quindi progredito in modo graduale. Questo anno, il gareggiare in casa propria — perciò l'ottima conoscenza dei luoghi — ha facilitato in parte il successo. Ad ogni modo la loro affermazione resta a testimoniare lo sviluppo che lo sci va prendendo in ogni nostra Valle e dimostra che la vittoria nella gara nazionale più importante non è sempre appannaggio di quelle due o tre squadre che hanno avuto la fortuna di addestrarsi per prime all'esercizio dello sci, inteso come sport agonistico.

Accanto all'inattesa vittoria di Val

Cismon è da porsi il brillante piazzamento di Val Mucrone, classificate terza. Queste due Valli hanno regolato nettamente la Valtellina e la Val Formazza, le due squadre più anziane che alla vigilia della prova fruivano dei favori del pronostico, figuranti in classifica rispettivamente al secondo e al quarto posto. E ciò avvalorava maggiormente la nostra constatazione. A scusante della mancata affermazione dei giovani «finanziari» di Fiemme è da citarsi l'*handicap* che li ha costretti a partire in quattro, anziché in cinque, e l'improvvisa *défaillance* del capo-squadra De Zulian nel punto decisivo del percorso. Calalzo di Cadore, una squadra che non è mai mancata alla Valligiani, è stata all'altezza della tradizione, che la vuole classificata non oltre il settimo posto.



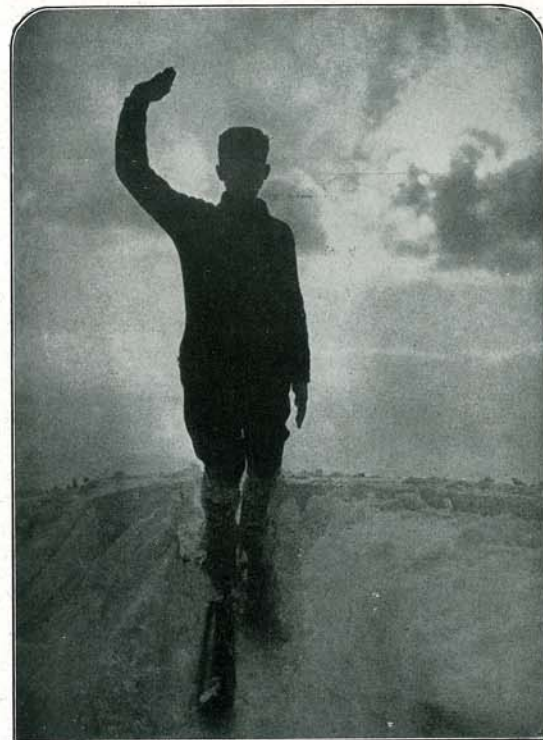
In alto: la squadra di Val Formazza, con Bacher in testa; nell'ovale: Sertorelli conduce la squadra della Valtellina; in basso: l'arrivo.

In complesso, la XII Adunata ha raggiunto gli scopi prefissi; equilibrio di valori è stata la sua caratteristica, chè ben sei squadre sono giunte al traguardo nel giro di dieci minuti e ben venti in tempo massimo.

La gara ha avuto uno svolgimento regolare ed è stata onorata della presenza di S. E. Angelo Manaresi, l'infaticabile Presidente del C. A. I. Splendido il tempo, perfetta la neve, ben tracciata la pista. Temperatura fredda ma non eccessivamente.

I torrioni mozzati, le guglie appuntite e le pareti imponenti delle Dolomiti hanno fatto da scenario impareggiabile alla combattuta gara. I primi dieci aggruppamenti sono stati così classificati:

1. VAL CISMON in ore 2.20'16" e 4/5.
2. Alta Valtellina in ore 2.25'9"
3. Valle del Mucrone in ore 2.26'31" e 1/5.
4. Val Formazza in ore 2.26'42"
5. Val di Fiemme in ore 2.29'29" e 1/5.
6. Calalzo di Cadore in ore 2.31'4"
7. Valli del M. Bianco in ore 2.36'11" 3/5.
8. Valtournanche in ore 2.39'.
9. Val Livinallongo in ore 2.40'25" e 2/5.
10. Valsassina in ore 2.41'14" e 2/5.



Da « Sci e Sciatori » nella magnifica edizione del De Agostini.

## LIBRI DI MONTAGNA

L'amartine descrivendo da par suo le emozioni che dà il pattinaggio, usa parole alate che assai meglio si adattano allo sport dello sci. « Sentirsi trasportati con la rapidità di una freccia e disegnare le larghe ondulazioni dell'uccello lanciato a volo nell'aria, ma su un terreno piano ed insidioso; dare a se stessi le ondulazioni della barca sul mare o dell'aquila librata nel cielo azzurro con il semplice movimento del corpo, anzi, per essere esatti, col solo impulso della volontà... mi dava un così inebriante piacere dei sensi, un così voluttuoso annientamento del pensiero, che il ricordo me ne risuscita le emozioni ».

« Lo sci — osserva A. Couette in *Sci*

*In questa puntata, il nostro collaboratore si occupa delle ultime produzioni letterarie che hanno riferimento agli sport della montagna. Purtroppo, la rassegna non contempla molte opere, la letteratura alpina essendo, fra noi, assai scarsa.*

la decisione, la pertinacia che esige ». E poichè lo sport deve avere, ed ha, un supremo valore etico di milizia e di religione al servizio della Patria (in quanto abitua il corpo e lo spirito dei giovani allo sforzo metodico, disciplinato, perseverante), noi ci auguriamo che lo sci diventi sempre più popolare tra le nostre masse.

Il nuovo Italiano deve tendere alle vette, da cui l'anima s'inciela mirabilmente. La montagna ci invita alle rudi fatiche, alle conquiste che si attingono con la « silenziosa tenacia » voluta dal Duce.

Due grandi schiere si addensano lungo i sentieri del vivere umano: la schiera di coloro che, bramosi di quiete, non concepiscono la loro giornata

e *Sciatori* (Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1930, L. 40.—) ha la nobiltà del grande sport con le vertigini della sua velocità, con la grazia delle sue evoluzioni, e con l'audacia dei suoi salti: ma questa bellezza e questa grandezza non basterebbero a dargli il primato: esso è pure una grande scuola di energia per l'iniziativa,



Saggio delle illustrazioni di « Sci e Sciatori »: salto d'arresto.

che come la parabola di un sempre uguale sole, da un oriente a un occidente sempre spietatamente uguali; e la schiera di coloro che, insofferenti delle cose abusate, intolleranti di indugi e di rassegnazioni, vorrebbero sopra le loro teste irrequiete un cielo sempre diverso, dinanzi ai loro occhi assetati di nuove conoscenze stelle ed astri sempre nuovi, di fronte al loro infaticabile andare orizzonti sempre rinnovati e sempre più luminosi. Questi, i figli dell'avventura e del pericolo, sono i plasmatori del domani, i guidatori delle masse umane verso i migliori destini, i viandanti solitari che segneranno il sentiero nuovo, per cui la fraternità degli uomini potrà poi avviarsi alle sue maggiori fortune; sono coloro che sanno sognare e inseguire il lo-

ro sogno con le mani protese, senza curare se cadranno nello sforzo eroico o se raggiungeranno la meta: gli adoratori del tentativo, i martiri dell'esperienza, i creatori d'ogni progresso, i seminatori d'ogni felicità per gli uomini, che di sola felicità hanno bisogno, tutti e sempre.

L'alpinista e lo sciatore, naturalmente, appartengono alla schiera di coloro che aspirano ad un'attività più intensa, a una sensibilità più ricca, a un pensiero più eroico.

Guardate lo sciatore su la cresta di un'alpe, di contro all'azzurro, dopo la più furibonda delle sue corse.

Non è raffigurata da quell'attitudine la specie tragica ed ascetica dell'uomo nuovo che, avendo impresso alla sua propria vita i più terribili im-

pulsi degli Elementi, solleva in sommo il suo spirito per signoreggiare l'eccezione di quella veemenza pronta a travolgerlo e ad annientarlo s'egli per un attimo interrompa la sua disciplina o allenti il suo volere?

\* \* \*

Il volume al quale abbiamo accennato al principio della presente cronaca è degno, per la ricchezza e per la grazia della sua veste, di essere custodito in un cofano simile a quello nel quale Dario il Macedone volle serbar il poema del Greco famoso *che le muse lattâr più ch'altro mai*. L'ornano le immagini dell'Alpi gloriose, lo fanno prezioso le glosse della recente sapienza. Lo spazio dei margini, la distanza tra linea e linea, la disposizione delle illustrazioni, la collocazione dei segni; tutte le varie accortezze della stampa seguono la regola medesima che conduce il musicista o l'architetto nel compartir gli intervalli.

L'opera si divide in quattro grandi capitoli: *La tecnica dello sci*, di Emilio Petersen, *Le Gare di « Slalom »* di Arnaldo Lunn, *Alpinismo invernale*, di Alfredo Couttet, *Lo sci in Italia*, di Angelo Rivera. La chiara e sobria *Introduzione* è di Enrico Cuénot.

Uno dei paragrafi più interessanti del primo capitolo (*La tecnica dello sci*) è quello dedicato al Salto.

« Lo sciatore deve avere, sulla pista di slancio, una posizione naturale e sicura. Fin da principio deve sforzarsi a non pensare ad altro che alla partenza dal trampolino, allo slancio. Occorre mantenere una direzione ben dritta, perchè se partendo si imprimono movimenti irregolari alla spinta, la posizione del corpo in aria non sarà nè regolare nè sicura. Il punto essenziale del salto, quello che ne determina la lunghezza e lo stile, sta nel modo di balzare dal trampolino; e qui appare precisamente la differenza tra lo sciatore provetto e quello scadente... Bisogna infatti balzare dal trampolino e non lasciarsi andare giù come corpo morto. Lo sciatore deve concentrare tutta la sua attenzione sull'orlo del trampolino e al momento di lasciarlo deve slanciarsi con uno sforzo di tutti i muscoli, delle reni, e delle ginocchia in avanti, tenendosi alto col corpo e aiutandosi nel movimento anche con le braccia. Questo sforzo deve essere uguale a quello che fa la molla d'acciaio scattando... ».

Non vi par di vedere lo sciatore pe-

*dibus firmis* nell'atto di spiccare il salto temerario? Bello sentire nella lucidità del coraggio, all'orlo del precipizio, gli spiriti dell'accortezza misteriosamente istruire e condurre senza fallo i giovani muscoli che si accorgono di appartenere a un giovine animale! Bello affrontare il pericolo, per nulla, per ben poco, per dispregio alla trivialità altrui, per vampo del proprio orgoglio!

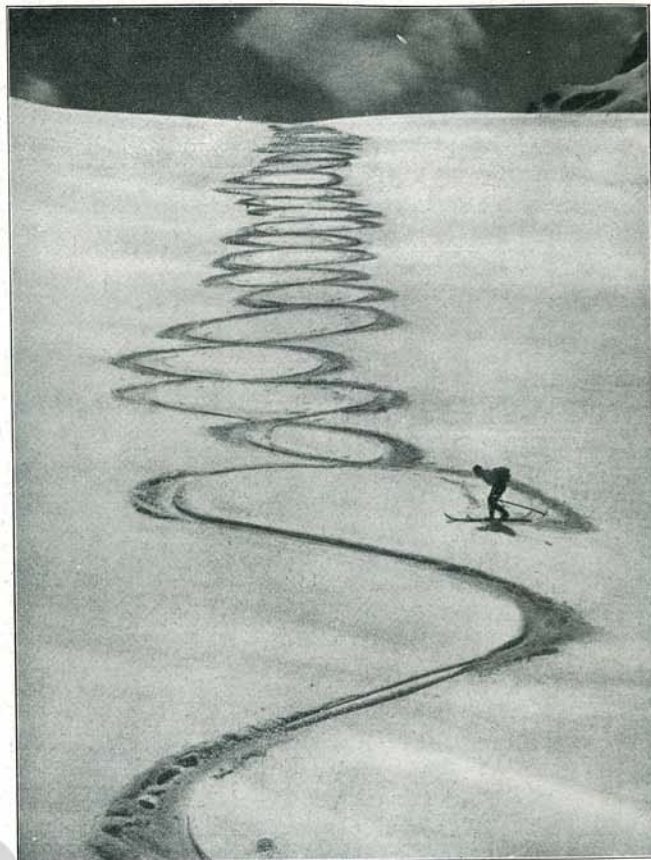
Ma continuiamo la nostra rassegna... Ecco una parola: *Slalom*, che molti dei nostri lettori sentiranno forse per la prima volta... Che cosa è uno *Slalom*?... Facciamo appello all'autorità e alla competenza di Arnaldo Lunn per essere illuminati in proposito...

« Secondo le regole inglesi uno slalom è una gara di corsa che risulta composta di due parti: l'una su neve gelata e perciò dura, e l'altra su neve molle. L'ordine di partenza per la prima corsa è determinato dalla sorte; per la seconda, dall'ordine di arrivo della prima. Il partecipante che ottiene il miglior tempo nella prima delle due corse, ha il diritto di scegliersi l'ordine di partenza nella seconda; e quindi non chiederà probabilmente di essere il primo a partire; può darsi che voglia essere il secondo. Nello stesso modo ci si regola per l'ordine di partenza degli altri partecipanti... Divisa la gara in due parti — l'una e l'altra da corrersi su neve così diversa — i concorrenti lottano nella prima parte non tanto per avere il primato in essa, quanto per ottenere un buon posto di partenza nella seconda, il che diventa premio al merito, e non affatto opera del caso. D'altronde tutti gli sforzi dei migliori concorrenti tenderanno a una partenza simultanea nella seconda parte della corsa, poichè essi non finiranno probabilmente la prima che a brevissima distanza l'uno dall'altro. Così, per quanto riguarda la condizione della neve, essi saranno tutti avvantaggiati nello stesso modo... Ogni gara ha per iscopo di far risaltare quali siano i migliori sciatori. L'essenziale quindi è che i primi tre soprattutto si trovino nelle stesse condizioni. Non sarà un gran male se i meno buoni saranno un po' meno favoriti dei primi ».

\* \* \*

Ed eccoci tra i ghiacciai, soli e piccini davanti alla Natura grandiosa.

Le cime affilate, le rocce a picco, tutte le forme delle montagne serrate, allacciate, non discernibili l'una dall'altra, che alle vette presentano insieme l'aspetto d'un ordine di fortezze mostruose, erette a difesa di un mondo,



Saggio delle illustrazioni di « Sci e Sciatori »: slalom.

non solo per impedirne l'accesso, ma per rimuovere da ogni mente temeraria perfino l'idea dell'assalto... Ma come ridire le impressioni profonde che si chiudono per sempre nel cuore, alla vista di un ghiacciaio? Come cantare la forza gioiosa di luce che brilla per infiniti cristalli? Qui, non uno scoppio fragoroso annunzia la levata del sole, ma, salutata da mille bisbigli, l'abbagliante spera pullula su inavvertita dall'orizzonte, come una vela, già recando con sè tutti i doni che faranno di nostre giornate un rapimento leggero. Qui, è il regno della nuda luce... Obbligo, divinità di questa luce...

Il Monte Bianco — ci informa A. Couttet — è il regno dello sci di alta montagna e dell'alpinismo invernale.

« Sciatori e alpinisti arditi ed esper-

ti potranno tentare l'ascensione del Col Supérieur du Plan e della guglia omonima. Per giungervi con gli sci si preferisce l'itinerario che attraversa i seracchi del Gigante, supera il passo nevoso tra il Petit e il Gros Rognon, taglia il ghiacciaio d'Envers du Plan fino al centro e procede poi con l'itinerario estivo. Il Dente del Requin fu scalato in sci anche d'inverno, fino ai limiti del ghiacciaio e la parte più dura da vincere fu il pendio di rocce friabili che sale fino all'Epaule, tratto facile in estate, ma assai infido d'inverno, quando le rocce sono coperte di neve farinosa... Il rifugio Requin è anche punto di partenza per esplorare il ghiacciaio delle Périades. Questo itinerario offre nell'andata la visione di tutti gli strapiombi della parete Nord del Gi-

gante, e nel ritorno, quella della prodigiosa serie delle Aiguilles di Chamoinix... Altra discesa meravigliosa è quella che corre lungo le morene dell'Aiguille du Tacul; vi si sale facilmente sempre in sci fino a notevole altezza, e la discesa è piacevolissima... Il ghiacciaio più facile del Monte Bianco, quello di Leschaux, offre delle piste particolarmente adatte per principianti e merita nello stesso tempo l'attenzione di ogni sciatore...».

Lo sci ha dunque compiuto anche il prodigio di porre l'alta montagna a portata degli alpinisti e di rendere possibili certe ascensioni cui i migliori scalatori di circa trent'anni fa non avrebbero nemmeno osato pensare.

E' con grande compiacimento che apprendiamo come lo sci abbia avuto in questi anni un notevole impulso anche in Italia. Lo sviluppo di questo sport è l'indice migliore dei nostri tempi: segna la caduta di una mentalità che era l'antitesi più cruda di ogni aspirazione di grandezza e di forza.

Come appaiono lontani gli anni in cui l'autore di *Logica* sognava un'Italia intellettuale composta di tanti bravi figliuoli che stessero a bocca aperta

ad ascoltare il suo verbo, buoni clienti del suo editore, occupati ciascuno in qualche lavoretto assegnato dal rettore supremo, lettori assidui del *Gianettino* e di altri libri egualmente... eccitanti!

I nostri giovani, geniali e coraggiosi, se ne strafottono della tradizione, del pedagogismo, del borghesismo e del concetto puro. E vogliono i libri nei quali — come in *Sci e sciatori* — si esalta tutto quello ch'è novità, originalità, personalità, libertà — in una parola arte e genio.

\* \* \*

*Figure della pietra e dell'aria* è il titolo di un volumetto di liriche di Marcello Prati, pubblicato, «a cura di alcune personalità», sotto l'insegna «Al tempo della fortuna».

Si potrà discutere finché si vuole su queste liriche e sulla loro grandezza o mediocrità o piccolaggine. Si potrà pur dire e provare che non sono, in tutto, originali, e ritrovare in ciascuna di loro le influenze che il poeta ha subito. Ma, stabilite tutte le riduzioni, limitazioni, e filiazioni, bisognerà ricono-

scere che il Prati, alla fin delle somme e delle sottrazioni, ha una fisionomia, una persona, una figura, un'impronta, *sue*.

Molti dei canti del Prati (congiunto di quel Pino Prati, alpinista valorosissimo che alla montagna ha offerto in olocauto la sua giovane, fiorente esistenza), son dedicati alla montagna; e c'è in essi una tale felicità e liquidità e solidità di colore, di parole, d'immagini che, in quella direzione, non c'è da progredire. Forza che sembra spontanea; limpidezza che par profonda a forza di trasparenza: vita e novità.

*L'estremo dissenno amore afferra la sostanza aspra dei monti e si libera sulla divina terra.*

*Si è franto il patto alterno*

*L'alpestre organo intona all'urlo d'uomo, misti con l'inferno, i canti d'assunzione,*

*e accorrono gli spiriti a dar volo alla favilla di terrestre arsione.*

Bisogna convenire che, senza ricorrere alle parole in libertà, il Prati riesce a rendere questo trasparente e tremendo enigma del mondo visibile con espressioni e suggestioni che sono una assoluta novità nella poesia italiana...

PIRRO ROST



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

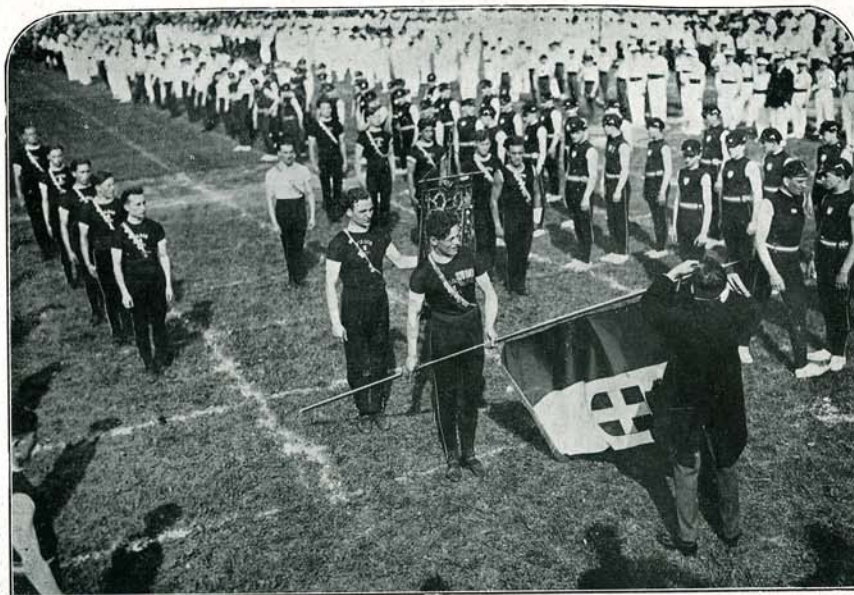
### Compresse di ASPIRINA

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'emigrania, le nevralgie ecc. e regolarizza la circolazione del sangue senza danneggiare il cuore.



Publicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250

# Foot-Ball



Le vittorie dei ginnasti della «Fulgor»: a Lovanio (Belgio), dopo la netta affermazione degli Astigiani, il Presidente del Consiglio dei Ministri fregia il Tricolore italiano.

## LA "FULGOR" DI ASTI

Per Carducci Asti è «repubblicana»; per la gioventù del primo novecento Asti è «gerbiana»; per gli sportivi d'oggi Asti è «fulgorina». Ma la terza Asti non è, sotto un certo aspetto, che figlia della prima, e la Fulgor costituisce infatti nell'attività astigiana, la «repubblica sportiva» per eccellenza.

Vivono da sè e per sè, o meglio per la gloria delle loro torri che qua e là fanno ancora da pilastro angolare alle antiche strade, che videro in altri tempi le orde di Maramaldo e assistono oggi alle cadenzate sfilate dei giovani gagliardi della Fulgor.

Non v'è sportivo italiano vissuto agli albori del nostro secolo che nella vita sportiva non abbia sentito pronunciare il nome della Fulgor...

E in verità oltre venticinque anni di vita attiva e operosa costituiscono di per sè un documento così probativo da dispensarci quasi di farne l'elogio. E

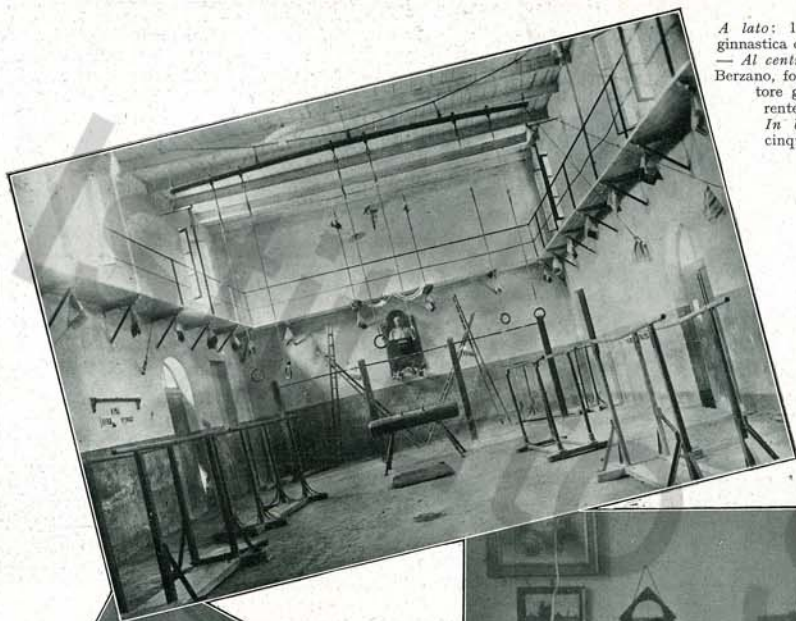
*Continuando nella rassegna delle forze sportive piemontesi, il nostro collaboratore si sofferma a parlare in queste pagine di una benemerita Società, la «Fulgor» di Asti, che esplica la sua attività in varie branche dello sport con notevole successo, escluso, una volta tanto, il gioco del calcio.*

io del resto non intendo punto fare il panegirico. Intendo semplicemente stendere con fedeltà storica alcune date e alcuni rilievi: da questi e da quelle sarà facile trarre delle conclusioni, che sono state a un tempo il punto di partenza dei fondatori della Fulgor: educare fisicamente e spiritualmente la gioventù astigiana secondo i principi della sana pedagogia cattolica e italiana.

L'alba di vita della Fulgor fu nel 1905: la data dice subito che colui il quale pensò e volle la Fulgor appar-

tiene al novero, non molto numeroso, dei pionieri della educazione sportiva italiana. Quando la palestra spirituale dei filosofi era offerta dalle dissertazioni di Ardigò, quando la tribuna giornalistica, per erudire i pupi dei primi anni del secolo, era quella offerta da Podrecca e Ratalanga, quando l'educazione di un popolo partiva dalla negazione dei valori patri e religiosi che sono il patrimonio peculiare della nostra razza, aver pensato di chiamare a raccolta la gioventù astigiana perchè coll'ausilio delle discipline atletiche e di quelle dello spirito religioso romano si costruisse una diga al dilagare del disordine fisico e spirituale di quella gioventù, costituisce un titolo di merito che resterà imperituro. E questo titolo resta vieppiù degno di essere illustrato se si pone mente — e lo ripetiamo perchè è bene ripeterlo — che questo tentativo di resistenza e di reazione alle idee del tempo, si verificava

A lato: l'ampia palestra ginnastica della « Fulgor ». — Al centro: don Filippo Berzano, fondatore e direttore generale del fiorenti sodalizio. — In basso: uno dei cinque saloni di convegno.



tese (diciotto anni direttore della *Gazzetta d'Asti*) è semplicemente « Nozaber ».

E' un uomo che ha vinto tutte le difficoltà, essenzialmente in virtù di una grande qualità: la dolcezza. Attorno alla sua persona, da cui traspira da ogni gesto bontà e cordialità, sono andati crescendo e moltiplicandosi i giovani. E ovunque i suoi atleti sono andati, in tutti i frangenti in cui i suoi ginnasti hanno avuto occasione di trovarsi, nella buona come nell'avversa sorte (e ci fu più di un momento in cui la navecella era investita da ogni parte da raffiche rabbiose che la volevano far naufragare), Don Berzano ha saputo trarsi d'impaccio e portare a salvamento la

all'alba del 1905. Merito di un piccolo prete, che ha più caratteristiche dell'uomo di studio che di azione, che è stato per tutti questi venticinque anni, e lo è tuttora, la molla di tutta l'attività che la Fulgor svolge. Questo piccolo prete che tutta Asti conosce, che tutto il Piemonte, tutto il mondo ginnastico conoscono, che Braglia, Zampori, Neri apprezzano e ammirano, è don Filippo Berzano, e per il mondo giornalistico piemontese

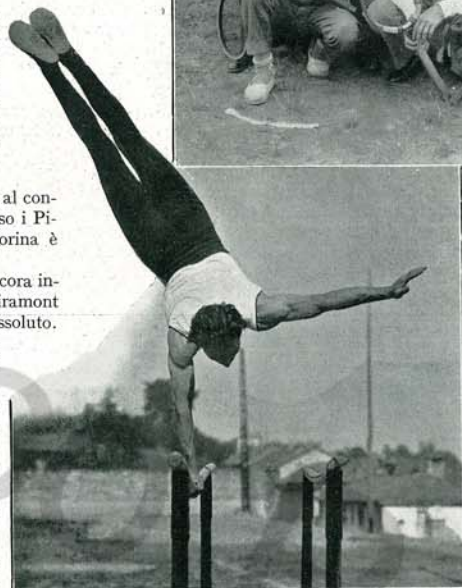
sua « Fulgor » Nel 1905 il can. Morra lanciava l'appello per la costituzione della società e Don Berzano ne studiava il nome. Formata subito la sua squadra ginnastica, questa faceva la sua prima apparizione ufficiale al concorso di Biella, ove vinceva il primo premio e la Coppa del Papa Pio X. In quell'occasione la squadra astigiana teneva anche a battesimo con altre poche società, quella F.A.S.C.I. ideata e attrezzata da Fratel Biagio — un piemontese dell'ordine dei « frères » fondati da G. B. Lassalle in Francia — dalle cui fila sono poi usciti più tardi parecchi campioni italiani ed olimpionici. Nel 1907 la « Fulgor » è alla sua prima organizzazione: a essa è dovuto il concorso ginnastico di San Damiano d'Asti. Nel 1909 la società astigiana iscrive a suo onore due episodi particolarmente degni di nota: 1) i ginnasti in divisa si battono con coraggio indomito per proteggere l'ingresso in diocesi del Vescovo, e lo difendono dagli assalti armati mano, dei « rossi »; 2) riportano poco dopo il loro primo successo all'estero: al concorso di Palmiers (presso i Pirenei) la squadra fulgorina è prima assoluta.

L'anno seguente è ancora invitata in Francia: a Miramont altro primo premio assoluto. Nel 1911 concorso di Villeneuve sur Lot: ancora un primo premio. E in Patria non si affermerà anche in cospetto di amici e... nemici, questa balda rappresentanza astigiana? La « Fulgor » va a Palermo: concorso nazionale del 1912. Non ci sono avversari per questi ragazzi: ecco giungere ad Asti il primo premio con la Coppa Duca d'Aosta, coronamento ambito di anni di lavoro e di silenziosa preparazione. Nel 1913 si torna all'estero: l'annuale « puntata » fuori casa non poteva non solo solleticare l'amor proprio degli atleti e dei dirigenti, ma doveva riuscire come un obbligo morale per il patrimonio di gloria già conquistato. E così abbiamo la Fulgor a Carcassonne: altro primo premio assoluto.

Nel 1914 oltre ad alcune vittorie in Patria, il solito viaggio all'estero che è un po' più lungo del solito. Prima in



Un gruppo di tennisti della « Fulgor ». — A lato: un ginnasta « fulgorino » in una perfetta verticale alle parallele.



ti numerosi decorati al valore. L'attività atletica non poté essere ripresa che nel 1920, quando già il primo presidente della Fulgor, l'avv. Baracco, valoroso ufficiale al fronte, era stato eletto deputato e altri dieci ginnasti erano stati chiamati a sedere in consiglio comunale. Come si vede la società sportiva non aveva solo preparato degli sportivi, aveva formato anche dei cittadini valorosi e colti.

E alla fine del 1920 la Fulgor, formata di qualche socio anziano e di parecchie reclute riprende con le gare in Italia anche le sue peregrinazioni all'estero: è chiamata a Metz e riporta ancora una volta un primo premio. Al concorso erano intervenute oltre alle squadre francesi anche quelle belghe e svizzere. L'anno seguente altro successo a Strasburgo. E poi si continua: riporta vittorie a Namur (1923) e Versailles (1924) mentre nei concorsi nazionali sono... di prammatica i suoi successi.

Ma non solo di ginnastica s'interessano i fulgorini. La sezione filodrammatica festeggia nel 1922 il venticinquesimo di vita... artistica mentre i componenti la banda musicale si misurano in casa e fuori con altre formazioni.

Altra attività nella quale la Fulgor

Belgio, a Ostenda, e poi in Francia a Villeneuve sur Yonne. Altri due primi premi.

La eco dei successi esteri di questi ginnasti italiani arriva fino in Vaticano e poco prima dello scoppio della guerra Benedetto XV fa pervenire ai ginnasti astigiani parole di vivo compiacimento.

Poi il silenzio. Cioè l'attività degli atleti della Fulgor si svolge altrove. Oltre cento soci vanno sotto le armi. Ad Asti non rimangono che i ragazzi. Alla fine della guerra la Fulgor scriveva nell'albo d'oro il nome di 28 soci caduti, mentre poteva presentare tra i supersti-

si distingue è quella bocciolfila: la Fulgor è infatti campione d'Italia di questa specialità nel 1924, e nel 1925 il ventennio sociale veniva celebrato con un torneo bocciolfo internazionale e un altro di bande musicali. Successi clamorosi ottennero sia l'una che l'altra manifestazione. In quell'anno la sezione ginnastica va in Belgio (Lovanio), e in Olanda (Roormond) e si aggiudica due primi premi.

Nel 1926 il concorso internazionale di Roma viene sospeso alla vigilia della sua effettuazione per cui la Fulgor riposa, nel 1927 gli Astigiani valicano di nuovo i confini e vincono a Colonia e a Heerlen (Olanda). Nel 1928 altro successo estero di notevole valore: Liegi. Lo stesso anno la Fulgor vince a Genova con i suoi bocciolfili la Boccia d'Oro, mentre la sezione motociclistica si cimenta nella sua prima impresa organizzativa e lancia il Circuito dei Castelli Astigiani che vede primo nella categoria 250 e 500 cmc. (oltre aver stabilito il record sul giro) il «fulgorino» Gianoglio, che è senza dubbio l'asso dei motociclisti astigiani. Va aggiunto inoltre che è stato fra l'altro campione d'Italia nel 1924-1925.

La Fulgor è da tre anni inquadrata nelle file delle Federazioni nazionali, ed è aderente al C.O.N.I.

La sua attività si è ancora estesa in questi ultimi tempi: oltre ai bocciolfili, che dal 1914 hanno riportato oltre 50 primi premi (i maggiori lauri li ha raccolti quel Garri che è noto anche fuori Piemonte per la sua maestria) e oltre ai motociclisti troviamo i tennisti, i ciclo-turisti e gli escursionisti. Ma altro bolle in pentola: Giovanni Gerbi ha quest'anno messo a disposizione competenza e macchine per dare vita alla sezione ciclistica, mentre è intenzione dei ginnasti di lasciare qualche poco la palestra per scendere a fronteggiare nel campo dell'atletica leggera gli altri rappresentanti del Piemonte. E' indubitato che la F.I.D.A.L. fa con la Fulgor un ottimo acquisto e lo sport piemontese non potrà non ritrarre lustro dalla presenza di questi giovani che prima il cav. Grillone e ora il cav. Raviola educano, con ferma disciplina e con intelligenza aperta. E quando l'una e l'altra qualità siano necessarie per chi deve preparare dei ginnasti, lo sanno coloro che, apprezzando nella ginnastica e stile e scuola, comprendono pure quanto sia spesso ingrato e per l'allievo e per il maestro il lavoro di palestra. Ma chi ha occhi per vedere e sensibilità per capire, sa altresì che tra tutti gli sport i cultori della ginnastica costituiscono una vera e propria aristocrazia

a cui non si arriva se non a patto di molta disciplina e molto sacrificio.

A questo proposito calza un particolare che è assai eloquente; la Fulgor, che possiede oltre cinquecento soci, che ha la fortuna di possedere una sede meravigliosa (e un medagliere che non sappiamo se ha l'eguale nelle altre Società ginnastiche italiane) ha altresì la fortuna di... non possedere una sezione calcistica. E non la istituisce.

Dove deve regnare la disciplina, non deve regnare il calcio, i cui cultori sono spesso e frequente capricciosi come la palla che amano comandare. Tuttavia occorre avvertire che presso la Fulgor è la sede dell'Associazione Arbitri astigiani e in quegli stessi locali vengono dati gli esami agli aspiranti arbitri: il che vuol dire che i dirigenti fulgorini tra i giudici e i giudicandi preferiscono ancora i primi.

La Fulgor resta essenzialmente società ginnastica: come tale annunzia la sua *rentrée* per il prossimo concorso di Venezia, ove i baldi atleti astigiani contano di tenere alto, oltreché il nome della loro città, anche la gloria passata di cui è ricca la loro bandiera.

Ed è naturalmente anche in programma una capatina — la tradizionale capatina — oltre confine. Noi formuliamo all'uopo i più vivi auguri...

CARLO TRABUCCO



La «Fulgor» di venticinque anni fa: il corpo musicale. Nel centro, l'avv. Baracco, futuro deputato alla Camera.

GASTONE CORRIERI, direttore resp. - VITTORIO VARALE, redattore capo

ARTI GRAFICHE MILANESI - Milano, Corso S. Gottardo, 16

Stampata su carta della S.A.L.C.A.

ANNO IV - N. 3  
MARZO 1931 - (IX)  
C. C. con la Posta

EDIZIONE DI LUSO

ZOR  
LAVI.

# LO SPORT FASCISTA

## RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

# OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

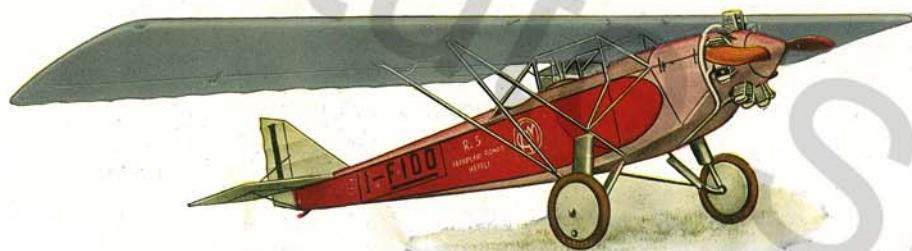
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

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  
all'edizione di lusso  
Italia . . . . . L. 100  
Estero . . . . . » 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

## Il C. A. A. I. e la realizzazione dell'idea "accademica",

**I**l Club Alpino Accademico Italiano che la volontà di S. E. Augusto Turati, nel suo indirizzo unitario e sportivo, aveva sciolto durante la primavera dell'anno scorso, sta adesso per essere ricostruito nella identica forma e sostanza del passato.

Ci troviamo dunque innanzi ad una diversità di interpretazioni delle funzioni e dei valori di tale associazione, ed è molto interessante in questo momento esaminare cosa c'è effettivamente di vivo e valido nell'idea « accademica », al di là dalla recente morte e dalla attuale risurrezione ufficiale dell'associazione, onde determinare senza pregiudizi di tradizioni il senso e i compiti precisi di un alpinismo « accademico » in Italia.

Il C.A.A.I. sorse nel 1904 a Torino con lo scopo fondamentale di coltivare l'alpinismo senza guide. Con la qualificazione « accademico » si volle definire un grado elevato di dignità alpinistica, ed « alpinisti accademici » si chiamarono coloro che erano in grado di effettuare senza guide percorsi di una certa difficoltà, i quali, per non essere accessibili a tutti, vennero appunto designati come « vie accademiche ». E' tuttavia da notarsi che tale significato equivocò con quello che la medesima parola già possedeva in campo internazionale dove « alpinismo accademico » era semplicemente alpinismo studentesco. Allora, le associazioni alpinistiche studentesche della Germania erano così avanzate nei valori che, da noi, l'espressione alpinista « accademico » venne assunta come

*Il Presidente del Club Alpino Italiano, S. E. l'on. Manaresi, ha lanciato un grido d'allarme. Non è vero che gli Italiani vadano in montagna molto più di una volta; e di quelli che ci vanno, solo una minoranza pratica il vero alpinismo, salendo sulle vette, lottando contro le insidie del ghiaccio e la vertigine del vuoto. E' questo l'indice di un pericolo che minaccia le sorti del più nobile e più sano degli sport? Contro il silenzio e la timidezza di tanti, leviamo la nostra voce, ospitando la critica, non sterile, ma fascisticamente costruttiva, di Domenico Rudatis. Voglia il Capo del C. A. I. intenderne la serietà: diamo garanzia che col nostro collaboratore sono le forze giovanili operanti dell'alpinismo italiano.*

equivalente a « ottimo » alpinista senza guide.

Il sorgere del C.A.A.I. fu accompagnato da vivaci polemiche e da varie agitazioni in seno al Club Alpino Italiano, in quanto rappresentava un primo distacco dalle prudenti tradizioni classiche.

Nel 1906 Antonio Grober, Presidente Generale del Club Alpino Italiano sostenne, pur con riserve, il C.A.A.I., il quale visse dimostrando la normale crescita dell'alpinismo piemontese, di cui era pura espressione.

Nel 1907 venne fondato in seno al Club Alpino Italiano il G.L. A.S.G., ossia Gruppo Lombardo Alpinisti Senza Guide, che svolse nelle Alpi Centrali i medesimi intendimenti del C.A.A.I.

Invece nelle Tre Venezie non c'era ancora, nel 1907, né una associazione « accademica », né un servizio del C.A.A.I. Il collegamento alpinistico fra i diversi centri delle Alpi Orientali era impossibile con la situazione politica di anteguerra, e ciò che vi sorse come C.A.A.I. fu, nel numero e nella qualità, appena un embrione dell'alpinismo dolomitico di quel tempo.

Intanto l'alpinismo si evolveva internazionalmente con straordinaria intensità di procedere. L'audacia per l'audacia, una nietzschiana volontà di potenza, un nettissimo distaccarsi dalla concezione dell'alpinista come un impresario di ascensioni ed un riferire i valori direttamente ai meriti fisici e morali degli individui, informarono le nuove conquiste. I

nostri Piàz e Dibona con Austriaci e Tedeschi iniziarono l'arrampicamento moderno su grandi difficoltà. Paul Preuss, che dominava tutte le più alte forme di alpinismo, sanziona nel 1912 la distinzione tra alpinismo classico e sport d'arrampicamento. E nel biennio 1912-1913 Hans Dülfer porta quest'ultimo all'apogeo della completezza e perfezione tecnica — come i lettori dello *Sport Fascista* sanno ormai bene. Da allora gli scalatori tedeschi hanno pagato col sacrificio di numerosissime vite umane la diffusione e il consolidamento di un progresso che in Italia soltanto i modernissimi sportivi hanno cominciato attualmente a comprendere.

Lo sport dell'arrampicamento ha trasformato la guida alpina in un professionista della montagna, eliminando completamente nell'apprezzamento dei valori la distinzione tra guida e non-guida.

Il C.A.A.I. rispetto alla formazione ed al potenziamento dello sport dell'arrampicata venne a trovarsi del tutto sorpassato, tanto sorpassato da non poter nemmeno intenderne i risultati.

Buona parte dei migliori arrampicatori dolomiti italiani non aderì ad esso; non solo, ma parecchi di quelli che entrarono nei tempi recenti, entrarono più per condiscendenza verso amici che per intima persuasione. In questi ultimi tre anni, Trentini, Triestini e Bellunesi, indipendentemente da qualsiasi influsso « accademico », per virtù esclusivamente propria, per meriti del tutto individuali, uscendo dalle concezioni e tradizioni classiche, lasciando in disparte tutte le autorità decorative, tutti i dirigenti, e riattaccandosi invece all'opera dei professionisti Piàz e Dibona, riuscivano ad elevarsi all'altezza dei grandi valori internazionali. Ci troviamo di fronte ad un fatto fondamentale, vera pietra miliare di tutta la vita alpinistica italiana: una categoria di giovani, Videsott, Comici, Tissi e diversi altri, ha raggiunto il livello culminante delle imprese dei Preuss e dei Dibona, e qualcuno lo ha anche oltrepassato!

Innanzi a questo poderoso sforzo di rinnovamento, a questo stupendo portarsi oltre, al di là dal lungo ritardo dei tempi trascorsi, innanzi a questo meraviglioso riprendere in un triennio tutto il progresso di vent'anni e annullare tutto l'enorme distacco tedesco, innanzi a tutto ciò, una comprensione sportiva non poteva non sciogliere l'ormai vecchio C.A.A.I.

E lo scioglimento avvenne.

Dalla timida e contrastata aspirazione del 1904 a far quel tanto che era possibile purchè senza guide, all'affermazione sportiva moderna, c'è tale e tanta distanza che nessun ponte può intromettersi. Un C.A.A.I. che non avesse mai sentito il dovere di onorarsi con la presenza e l'insegnamento di un Piàz e di un Dibona si doveva legittimamente considerare non vecchio ma defunto.

L'avvenuto superamento di una visione ristrettamente nazionale, tutta la presente evoluzione, im-

ponevano nello stesso tempo la vivissima esigenza di un ordinamento ben diverso e superiore.

Invece adesso si ricostruisce il C.A.A.I., colla medesima base statutaria del 1904, e ciò è un retrocedere esaurientemente dimostrabile, tangibilmente constatabile.

Se il criterio di sviluppare l'alpinismo senza guide si poteva considerare come preponderante nel 1904, in un'Italia incompleta e alpinisticamente minore, ora, in un'Italia audacemente desta e maggiore, in un'epoca in cui la preparazione sportiva arma parimenti e lealmente tanto la guida che il senza guide, ciò che deve contare e deve venir riconosciuto è ciò che l'individuo riesce a fare. Lo scopo è che gli alpinisti italiani facciano, facciano molto e facciano bene, lo scopo è che molti Italiani elevino le loro energie fisiche e psichiche attraverso una cosciente preparazione, e poichè il professionismo è tecnicamente utile, coltiviamo anche il professionismo alpino, che è sicuramente tra i più degni, e stringiamo la collaborazione tra guide e senza guide. Hanno fatto più scuola « accademica » certe guide dolomiti, come Piàz, che quasi tutti i soci del C.A.A.I.

Pertanto lo spirito del 1904 non può assolutamente essere quello del 1931!

« Nel 1904 — riferì il Laeng nella sua relazione ufficiale sull'alpinismo accademico in occasione del primo cinquantenario del Club Alpino Italiano — si vedono sorgere i gruppi accademici col preciso intento di fondare delle vere e proprie scuole di alpinismo, organismi vivi e a sè, benchè prodotti e nutriti dal Club Alpino Italiano, ma da questo indipendenti autonomi ».

Organismo regionale, a sè, è dunque il C.A.A.I. del 1904, organismo che si propone di avviare dei giovani all'alpinismo in un'epoca nella quale gli alpinisti italiani non guide erano piuttosto degli studiosi che degli alpinisti, organismo autonomo appunto perchè regionale e perchè il vero alpinismo era allora eccezione. E le cronache di quel tempo ricordano bene quanto fosse eccezione, e quanto la critica relativa a qualche perdita di vite umane condannasse l'ardimento.

Orbene, riprendere quei criteri e lo statuto di quel C.A.A.I. regionale del 1904 e porli come base di un organismo nazionale, nel 1931, proprio ora, dopo tutto ciò che hanno fatto i giovani all'infuori e talora addirittura anche contro il vecchio « accademismo » in pochissimi anni, dopo che proprio i giovani hanno conquistato all'Italia per la prima volta una immediata attuale capacità e coscienza dei valori internazionali culminanti, proprio ora che la situazione è finalmente invertita e che il vero alpinismo si impone come norma anzichè insinuarsi come eccezione, si può ben affermare che il rimettere su l'« accademismo » del 1904 adesso, sarebbe un retrocedere. Neppure è necessario rilevare nei particolari le deficienze del nuovo-vecchio statuto, che ignora l'evoluzione moderna.



S. E. Angelo Manaresi visita la sede della sezione di Milano del C.A.I. Da sinistra: dott. Bertarelli, senatore Bonardi, cons. gen. Preti, S. E. il prefetto Fornaciari, S. E. il generale Cattaneo, S. E. Manaresi, il conte Alberto Bonacossa, il dott. Balestreri, presidente del C.A.A.I. (foto Argo).

Il rivolgersi ai giovani fissando una quota d'entrata eccessiva, l'imporre la formulazione di una domanda che sarà poi discussa da gente che magari non ha una equivalente capacità, il non aver compiuto alcuna revisione dei vecchi soci, il non aver previsto minimamente dei provvedimenti per l'eliminazione dei soci inattivi, sono tutte manchevolezze. Ma poichè le nostre considerazioni vogliono imperscriverci sui criteri fondamentali e sulle necessità costruttive, non sostiamo in analisi critiche e passiamo ad esaminare una questione essenziale.

Se nel 1904 il C.A.A.I., espressione regionale di un inizio di alpinismo allora eccezionale, non poteva non essere autonomo, ora, che — ripetiamo — la situazione è fortunatamente opposta, che la vita alpinistica italiana sta prendendo ritmi e contatti di valore internazionale trasformando l'eccezione in norma, dove mai può trovar giustificazione l'autonomia se non nella incomprensione del movimento moderno da parte di vecchie categorie chiuse e conservatrici?

Oggi l'autonomia e qualsiasi forma di separatismo dalla vita delle singole sezioni è fondamentalmente dannosa, impoverendo il respiro delle sezioni stesse.

Al contrario, oggi più che mai si dovrebbe cercare di innestare l'azione dei migliori nelle masse sezionali.

Ogni deviazione da questa necessità è una svolta equivoca e pericolosa.

Coerentemente agli sviluppi attuali dell'alpinismo italiano, una organizzazione « accademica » non può avere che una sola impostazione, come ora accenniamo.

Col moltiplicarsi e coll'allargarsi delle attività è parimenti aumentato il lavoro organizzativo in tutte le sezioni, cosicchè le varie funzioni amministrative hanno sempre più assorbito le rispettive direzioni sezionali e sempre più hanno costretto le direzioni stesse a costituirsi secondo i bisogni di dette funzioni. In questo modo vengono a mancare nelle sezioni quelle iniziative che sono strettamente alpinistiche, e la vita sezionale viene a non adempiere o per lo meno a trascurare assai i compiti educativi, la diffusione e l'elevamento di ciò che è veramente pratica alpinistica.

Pertanto, in ciascuna sezione gli elementi scelti dovrebbero costituire un comitato « accademico » al quale spetterebbe l'incarico di promuovere ed orga-



nizzare l'attività alpinistica vera e propria, garantendo così la fisionomia della vita sezionale al disopra delle semplici funzioni amministrative, assicurando un progresso tecnico alpinistico nelle masse.

E' ben chiaro che il fabbricare rifugi e il gestirli, se questi non servono di base ad un movimento di ascensioni, ad un incremento delle capacità tecniche e sportive delle masse ma soltanto alla comodità di comitive festaiole, sarà utile; però, dal punto di vista alpinistico, è troppo poco.

Ogni sforzo deve dunque venir rivolto ad aumentare i contatti tecnici e culturali degli elementi « accademici » coi soci, accordando a questi elementi la necessaria autorità.

L'omogeneità e la coerenza dell'azione « accademica » sarebbero ottenute formando di tutti gli « accademici » una specie di collegio di tecnici, il quale, per il fatto di radunare le maggiori competenze, dovrebbe controllare anche tutte le pubblicazioni alpinistiche del Club Alpino Italiano.

Questo corpo « accademico » sarebbe il cervello tecnico, l'organo propulsore dell'azione alpinistica del Club Alpino Italiano, il quale ha molto più bisogno di tale organo di quanto possa credere, poichè attraverso direzioni sezionali prevalentemente e necessariamente amministrative gli scopi fondamentali dell'educazione alpinistica si vanno gradualmente spegnendo. Sempre più le diverse e molteplici funzioni economiche e sociali si sovrappongono alla coscienza alpinistica sostituendosi. Detto corpo « accademico » dovrebbe invece appunto tenerla vigile e centrale in ogni sezione, in ogni iniziativa. Indirettamente tutte le funzioni risulterebbero vitalizzate. In breve: adeguazione tecnica dei compiti e delle capacità agli scopi.

Così, e soltanto così, avrà valore una organizzazione « accademica » come ciò che nella complessità delle attività del Club Alpino Italiano determina la consistenza delle direttive alpinistiche.

Su questa via potremo finalmente vedere, accanto alle utili iniziative per lo sci, accanto allo studio dei laghi e delle caverne, accanto alle sovvenzioni per varie organizzazioni ed opere, anche corsi di guide,

scuole di roccia, pratica sociale dell'alta montagna, facilitazioni ai veri alpinisti, cartografia alpina, e tutte quelle iniziative essenziali che mirano a trasformare ogni socio del Club Alpino Italiano in un alpinista e che finora, purtroppo, sono state, appunto per difetto di organizzazione, trascurate.

E su questa via abbiamo sempre la speranza di veder avviato l'alpinismo italiano con la coscienza e la volontà sportiva di elevare attraverso alle difficoltà della vita alpina ed alle sue bellezze le energie fisiche e morali della nostra razza.

Se dunque nell'alpinismo italiano deve esistere un titolo « accademico », esso deve rappresentare delle competenze attive, operanti nell'ambito e nell'interesse delle sezioni, a contatto con quella massa dalla quale emergeranno sempre più e sempre meglio i frutti della selezione e della vocazione. Per decorare dei giubilati, per onorare delle personalità, si potrà ben provvedere a parte degnamente!

Nè, a tale scopo, occorre ingombrare lo sviluppo tecnico, appesantire il ritmo operante della gioventù e addormentare il progresso nel letargo dei vecchi allori!

Di certo nessun sportivo, nessun competente, oggi ha dubbi nel discernere se l'alpinismo italiano può basarsi su un passato che, per quanto decorato « accademicamente », rimase indietro di decenni senza riuscir nemmeno a tenersi in contatto con l'opera delle proprie guide, ovvero ha le sue basi nella schiera dei giovani che hanno ora voluto e saputo esprimere il rinnovamento italiano superando con uno sforzo possente la distanza dei progressi internazionali.

Una sostanziale certezza possiede attualmente l'alpinismo italiano: il nuovo spirito, la volontà e la capacità dei giovani che adesso osano e vincono prodigiosamente oltre i limiti del loro passato; ed una viva e calda speranza: la giovinezza animatrice e costruttiva del suo capo, S. E. Angelo Manaresi, che sta via via portando il Club Alpino Italiano verso superiori grandezze e che mirando alto e lontano nell'avvenire non mancherà di porsi alla testa della gioventù in marcia.

DOMENICO RUDATIS



Il conferimento della cittadinanza romana al ministro Balbo. La cerimonia in Campidoglio (foto Del Papa).

## IL RITORNO DELLE AQUILE

Le aquile di Roma sono tornate! La meravigliosa Crociera transatlantica che nel cielo oceanico, da Orbetello a Port Natal, ha tracciato un arcobaleno di tre soli colori e scritto, nella scia labile e indelebile del volo, una parola che rimarrà eterna — Italia! — come incisa nel cobalto, è passata ormai alla storia, si è inserita nel libro d'oro dell'Aviazione Italiana come una delle pagine più belle e gloriose, come uno degli episodi più eroici ed ardit.

Al Duce, animatore e ideatore del gran volo cui spetta il primo merito del successo, a Benito Mussolini — spiritualmente presente all'arrivo a Port Natal come lo fu a suo tempo a Orbetello e a Bolama, nei momenti più tragici ed angosciosi della superba transvolata — che dopo aver rico-

*Il ritorno in Patria degli aviatori dello stormo atlantico al comando del generale Balbo ha assunto carattere di trionfo, degno epilogo all'impresa che portò le ali italiane dalla sponda di Bolama a quella di Port Natal. E' bene che sulle nostre pagine, che già ampiamente si occuparono dello storico volo, rimanga qualcosa di questa trionfale accoglienza.*

struito dal nulla l'Aeronautica italiana ha con i suoi incantamenti e i suoi esempi spinto l'arma dell'aria verso mete più fulgide, vada la commossa gratitudine della Nazione tutta esultante e orgogliosa.

A Italo Balbo — Quadrumviro della Rivoluzione, tipica figura dell'Italiano nuovo — che è stato il più fedele interprete della volontà del Capo

e ha saputo trasfondere negli equipaggi la sua sicura fermezza, operando quello che solo chi non ci conosce può qualificare miracolo, tutti i nostri alalà di gloria. Assai grati bisogna essere al giovine Ministro dell'aria, al condottiero fervidissimo della bella impresa che ha richiamato sull'Italia l'attenzione e l'ammirazione del mondo, poichè, tra gli altri, egli ha il grande merito di aver luminosamente



Prima dello sbarco dal « Conte Rosso », Balbo e i suoi compagni intonano i canti della Patria. Alla sinistra del Generale è Maddalena, in questi giorni tragicamente perito in volo coi fidi Ceccoli e Da Monte (foto Brunni).

dimostrato come i capi conoscono a puntino che il loro posto è il più pericoloso e il più scoperto nei momenti dell'azione e della lotta, e ha ribadito sopra tutto che gerarchi e gregari formano in Italia una cosa sola, giacché l'idea che è a tutti comune la si serve in letizia: con serenità e con gioia. Ma assieme a quelli che furon l'ideatore e il realizzatore della prodigiosa Crociera, bisogna altresì celebrare ed esaltare i valorosi equipaggi delle squadriglie, i collaboratori diretti e indiretti dell'impresa, i costruttori e i collaudatori degli apparecchi e i motori, nonché i marinai delle navi scaglionate lungo la perigliosa rotta, col cuore gelato forse di gelosa melanconia... Italiani tutti, animati tutti da una stessa bruciante passione, ciascuno di essi rappresenta una forza e una speranza della Nazione; ciascuno di essi rappresenta l'espressione di un desiderio orgoglioso di una stirpe, del suo eroismo, della sua intelligenza, della sua tenacia.

Le aquile di Roma sono tornate! E su questa splendida vittoria atlantica, non un'ombra, non un'incrinatura. Anche i morti di Bolama sono come trame di luce nel superato cielo. Quei cinque valorosi caduti, che non devono

essere dimenticati nel giubilo del trionfo, giunsero primi a Port Natal, volanti spiriti a segnare la mèta e a vaticinare il prodigio. Valicarono l'Atlantico, vinsero lo spazio ed il tempo in un attimo, e oggi rispondono dal conquistato cielo come un coro d'angeli al coro degli uomini nella gioia immensa dell'apoteosi italiana. Essi rappresentano la misura del rischio sofferto, il sigillo del destino all'impresa che nella storia del mondo resterà a testimoniare in eterno il valore e l'ardire dell'ala italiana.

\*\*\*

Le accoglienze di Bahia, il trionfo di Botafogo, il delirio di San Paulo, sono state manifestazioni che hanno profondamente commosso i componenti della squadra aerea guidati da Balbo. E li ha commossi sopra tutto, nella lontana terra generosa raggiunta attraverso l'Atlantico, l'entusiasmo degli Italiani di laggiù nel vedere per la prima volta discendere dal cielo un aligero Ministro di Stato europeo: un Ministro ch'era un fratello della grande Patria lontana, ch'era un Italiano come loro.

Ma le trionfali, deliranti accoglienze che con slancio

spontaneo e travolgente la Nazione tutta ha tributato loro al ritorno, quando hanno rimesso piede sul bel suolo d'Italia, più che commuoverli li ha trasfigurati, travolti, sommersi.

Dopo il prodigioso saluto di Genova, che ha avuto l'alto onore di accoglierli e acclamarli per prima, il treno speciale dei trasvolatori ha corso per nove ore lungo le coste liguri, toscane e laziali, tra manifestazioni memorabili di gioia, commoventi prove di affetto, palpiti straordinari di entusiasmo, che molto spesso hanno attinto vette indescrivibili che i vincitori dell'Oceano non potranno certo dimenticare.

Quelle frenetiche e travolgenti acclamazioni che li hanno dovunque salutati al passaggio, hanno espresso loro l'affetto e la riconoscenza della Patria, hanno rappresentato il legittimo desiderio di tutti di vedere e salutare il condottiero e i protagonisti della magnifica Crociera, hanno raccolto in una sola espressione di orgoglioso entusiasmo le nostre trepidazioni dell'attesa febbrile, il giubilo che ha accompagnato le tappe del volo leggendario, la commozione con cui tutti in quei giorni luminosi abbiamo sentito la fiera di

episodio patetico che rimarrà nel cuore del Ministro dell'Aria e in quello dei suoi compagni per tutta la vita, come un palpito di elevazione e di fede.

Poscia il saluto dell'Urbe agli eroi atlantici è stato quello che doveva essere: l'espressione del grande cuore della Capitale che riassume in sé la gioia e l'orgoglio della Nazione come durante il volo ne ha riassunto il palpito. Manifestazione di entusiasmo autentico, spontaneo, travolgente, quale Roma tiene in serbo solo per chi ha saputo conquistare il suo spirito e interpretarne l'inesausto desiderio di grandezza.

Per un intero pomeriggio la città è stata in festa, tutta vibrante



Le accoglienze romane ai trasvolatori dell'Atlantico: la folla ammassata in Piazza Colonna (foto Del Papa).

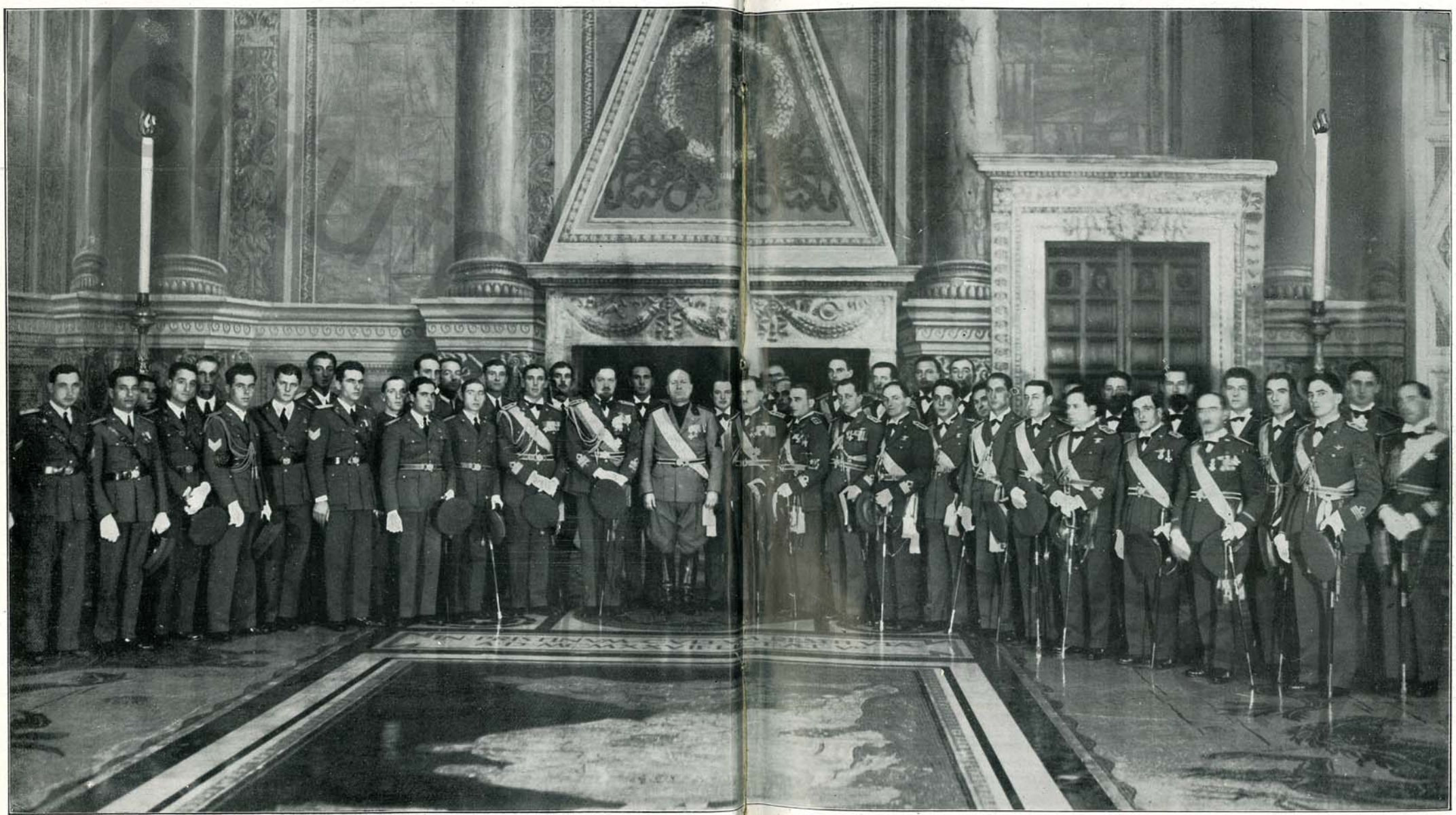
essere italiani. Ma il definitivo trionfo e l'apoteosi di questa impresa grande e infinitamente bella che ci ha fatto tremare e gioire, palpitar e inorgogliare come una vittoria tutta nostra, tutta italiana, dovevano necessariamente essere celebrati in Roma immortale.

Il premio più caro ed ambito Italo Balbo l'ha ricevuto alla stazione della Città Eterna dove il Duce, ch'era ad attenderlo, ha voluto baciarlo ed abbracciarlo. E' questo un

di emozione e di gioia. Per una intera giornata grida e canti, applausi ed inni, sono risuonati nelle vie e nelle piazze dove il mareggiare della folla innumerevole ed esultante, l'agitar di bandiere e di gagliardetti, il brillare di mille luci e di mille colori ha formato uno spettacolo imponente, suggestivo, fantastico. L'anima di Roma immortale è stata colmata per ore e ore da un complesso di immagini eroiche e patetiche, che erano dappertutto: vibravano nell'aria, trascorrevano nel cielo temporalesco, fiammeggiavano nelle luci dei riflettori, vivevano nelle acclamazioni e nei canti della folla in delirio.

Quindi alle entusiastiche e trionfali dimostrazioni tributate a Balbo e ai suoi compagni di Crociera dal popolo romano sono seguite altre manifestazioni; manifestazioni del più alto significato morale che hanno consacrato il carattere

# IL DUCE FRA I TRASVOLATORI DELL'ATLANTICO



LO SPORT FASCISTA - N. 3 - marzo 1931 - IX.

universale della grande impresa. Dapprima è stato il Sovrano che ha ricevuto al Quirinale i valorosi ed ha espresso loro il suo alto compiacimento. Poi il Duce che, accolti a Palazzo Venezia gli equipaggi delle squadre atlantiche, ha rinnovato loro la soddisfazione e l'elogio suo, del Governo e di tutto il popolo italiano per la vittoriosa trasvolata. Infine l'epica impresa ha avuto il suo degno riconoscimento in Campidoglio, dove fu solennemente conferita la cittadinanza romana al Quadrumviro, il cui nome è stato inciso sulla pietra che, nella sala dei Fasti, ricorda i nomi dei più eletti figli di Roma.

\*\*\*

Così, tra l'apoteosi di quelle ore indimenticabili, nel tripudio vibrante di tutta la Nazione, si è chiusa la splendida pagina della storia dell'Aviazione Italiana, scritta nei cieli lontani delle nostre gloriose ali. Ma l'animo dei transvola-

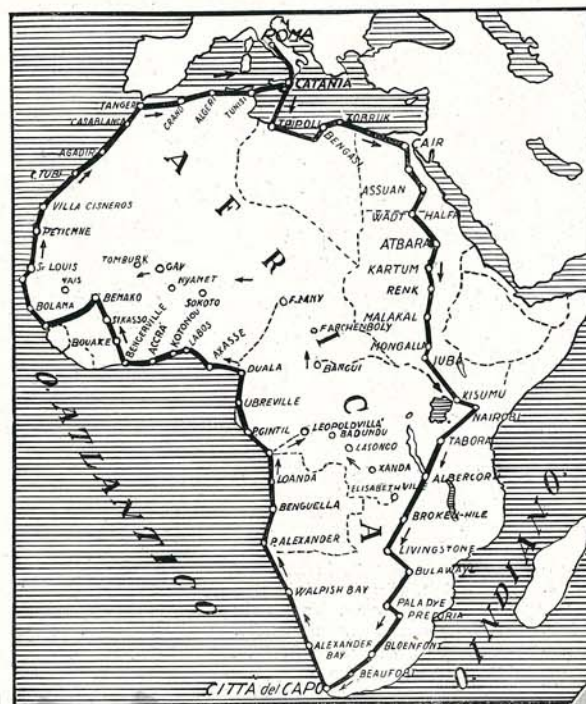
tori e specialmente quello del loro capo già è teso verso nuove conquiste, verso nuovi aneliti di gloria. L'odierno trionfo non sarà per essi incitamento al riposo, bensì stimolo a nuovo lavoro e a nuova preparazione. L'ala italiana si è librata troppo in alto perchè possa fermarsi o indugiare, sia pure in una luce di gloria. Nuove prove, sempre più difficili, si apprestano; nuove nobili ambizioni, sempre più vaste, ci sospingono.

Nell'applauso delle folle strette attorno ai valorosi atlantici era certo espressa anche questa certezza lusinghiera e terribile. E Italo Balbo, che ha il divino dono di intuire l'enorme contributo che dal progresso e dalla forza della nostra Aviazione genialmente guidata dal Duce, può venire alla grandezza e alla fortuna della Patria, ha già formulato la solenne promessa.

« Se domani — egli ha detto — il Duce lo comanda, gli aviatori d'Italia sapranno raggiungere mete ancor più alte, ancor più luminose ».



Il popolo di Roma attorno a Balbo.



Il tracciato del volo compiuto dai tre valorosi aviatori.

## IL NOSTRO VOLO SULL' AFRICA

di Francis Lombardi

**N**on nascondemmo certamente la nostra soddisfazione quando Mazzotti, Rasini, Battaglia ed io ci siamo riavvicinati a terra, finalmente su suolo italiano, dopo più di due mesi di assenza. Non più faccie nere di indigeni (quantità) di tutte le razze, non più visi scuri e misteriosi di arabi indolenti, ma volti noti e sorridenti di amici, lieti anch'essi del buon fine del nostro viaggio. Non più il pensiero dei chilometri (quanti ne erano segnati nel tuo matematico libretto, Rasini) da percorrere all'indomani in zone sovente riportate con molta fantasia sulle nostre carte al « due milioni », con l'ossessione talvolta di campi imperfettamente indicati o di dubbia esistenza. Non più il fastidio di fare e rifare ogni giorno il nostro scientifico bagaglio; scientifico lo aveva battezzato Mazzotti perchè doveva

La superba prova compiuta dagli uomini (Francis Lombardi, Franco Mazzotti, Mario Rasini), dagli apparecchi (A S 2) e dai motori (Fiat A 50 da 90 cavalli) lungo il completo periplo dell'Africa paurosa ed affascinante, è di tale importanza per l'aviazione utilitaria che merita di essere ricordata con la narrazione che il capo della pattuglia — Francis Lombardi — ha voluto fare del lungo e pericoloso volo.

contenere tutto il necessario senza pesare troppo ed in poco spazio; ed in viaggi lunghi a poco a poco, anche le cose più superflue finiscono col sembrare indispensabili. Dimenticato anche finalmente, col nostro arrivo a Napoli, il timore, quasi sempre tenuto nascosto, ma che talvolta affiorava nelle nostre conversazioni, di un incidente imprevedibile che avrebbe potuto compromettere l'esito del nostro viaggio fermando inesorabilmente uno di noi. Timore, questo, che, come si può comprendere, era andato aumentando nel ritorno quanto più si avvicinava la meta. Ed a completare la nostra gioia le sospirate precise notizie sul trionfale esito della Crociera Atlan-



Francis Lombardi

tica, che anche se abbrunato dall'eroico sacrificio di indimenticabili camerati, non è per questo meno splendente nè meno glorioso.

Li avevamo visti passare i quattordici argentei apparecchi in formazione perfetta, nel giorno di Natale, sul cielo di Dakar.

Una emozione indicibile ci prese, e quando, dopo aver urlato la nostra gioia ed il nostro entusiasmo, ci siamo guardati in volto avevamo tutti gli occhi lucidi. La malattia di

Mazzotti ci impediva di andare tutti in volo a Bolama, ma Rasini aveva portato loro pochi giorni dopo il nostro saluto ed il nostro augurio commosso, e ci aveva raccontato poi della serenità e della fede meravigliosa con cui tutti, dal Capo insuperabile e trascinatore all'ultimo motorista, attendevano l'ora del cimento che dovevano così fermamente affrontare e superare. E' stata quindi una vera gioia per noi il conoscere, dopo le frammentarie notizie avute a Algeri ed a Tunisi, i dettagli della più grande impresa che la storia dell'aviazione potrà mai ricordare.

Il più battagliero di tutti noi è forse Battaglia. Bastava del resto guardarlo, la sera stessa del nostro arrivo, a tavola, fra le Autorità che ci avevano così gentilmente accolto, tranquillo e sorridente con la sua rossa faccia di luna piena! La sua è una soddisfazione personale, esclusiva, non scevra di un certo orgoglio. L'orgoglio dei suoi motori. Non ha mai dubitato un momento. Quando gli dicevamo: « Domani abbiamo 800 chilometri di foresta dove è impossibile atterrare ». Rispondeva: « Va bene, li faremo ».

Oppure: « Dobbiamo ancora fare i 1200 chilometri del Rio de Oro dove ci sono i Mauri ». Rispondeva: « Li saluteremo dall'alto ».

E quando osservavo: « Ci sono ancora 150 chilometri di mare! » diceva: « Stiano tranquilli che dei motori rispondo io ».

E la sua fiducia era tale che in volo dormiva tranquillamente con serenità perfetta! Infaticabile, non si era ancora scesi, talvolta anche dopo otto o nove ore di volo, ed era già al lavoro a curare amorosamente motori ed apparecchi. Pioggia, sole cocente, temperature insopportabili, ore impossibili, pareva non lo riguardassero. E tutto sempre con allegria e sorridente. Collaboratore migliore non potevamo trovare. Del resto ha avuto pienamente ragione.

I suoi motori, i 90 cavalli dei normali Fiat, non hanno mai dato il minimo fastidio! E' una prova superba e che finora non era mai stata compiuta. I più lunghi viaggi non hanno mai infatti superato, per tali tipi di limitata potenza, i 15-16 mila chilometri. Se viaggi più lunghi sono stati compiuti il motore però è stato cambiato almeno una volta, quando non si è addirittura cambiato apparecchio. Dai 40 e più gradi all'ombra dell'altipiano, alle opprimenti temperature umidissime della costa occidentale, ai sotto zero della costa Nord dell'Algeria e Tunisia, il ritmo non ha mai cessato di essere regolare e perfetto. Il numero dei giri non è mai diminuito dal primo giorno all'ultimo, durante le 220 ore di volo compiute. Tutte le qualità di benzina sono state adoperate, dalle migliori alle più comuni, senza che i nostri motori ne abbiano minimamente risentito. Eppure a Capetown ci avevano predetto che non avremmo fatto un quarto d'ora di volo con le benzine in uso in taluni paesi della Costa occidentale.

E che dire degli apparecchi che per più di due mesi sono stati giorno e notte all'aperto, arroventati dal sole, o inondati dalla pioggia o dalla umidità spaventosa! Semplici,



Mario Rasini

robusti, e così pratici da permettere di rifare mezza coda al mio apparecchio a Lagos con mezzi improvvisati in un garage dopo la poco piacevole cappottata di Forcados dovuta al terreno traditore. E l'apparecchio, con un timone primitivo ed altre rapprezature di fortuna riprendeva benissimo il volo, tanto che, dopo un giretto di prova, portava già in cielo passeggeri sullo strano campo di Lagos. Lo si potrebbe chiamare più una strada che un campo poichè è lungo trecento metri ma largo non più di quindici!!

Quanti hanno visto sinora i nostri apparecchi, che non erano nuovi neppure alla partenza, avendo già fatto il Giro d'Italia, sono ammirati delle loro perfette condizioni di efficienza. Quasi quasi è un peccato fermarsi! Era

del resto quello che dicevamo l'altra sera con Mazzotti e Rasini.

Perchè ora che il nostro viaggio è finito, o meglio sta per finire, cominciano i ricordi, e coi ricordi qualche punta di nostalgia. Viaggio turistico! Così lo avevamo chiamato prima della partenza. Ma ora riconosciamo che la parola « turistico » non è per nulla adatta.

L'Africa, almeno quella che abbiamo conosciuta noi, dopo Kartoum giù fino a Capetown e ritornando su fino a Casablanca, e cioè per sedici o diciassettemila chilometri, non è affatto turistica. Almeno secondo il significato normale della parola che lascia sperare in hotels confortevoli, in organizzazioni perfette che dei paesi attraversati vi fanno vedere e provare quello che c'è di meglio e vi eliminano noie, seccature, inconvenienti. No, turismo in questo senso nella maggior parte dell'Africa non se ne fa.

Bisogna rassegnarsi al clima che è sovente atroce, caldo o freddo che sia; contentarsi di riposare quando e come si può; trovare fresca e ottima l'acqua calda da bere, mentre è perfida dove vi sono quaranta gradi all'ombra. Difendersi sempre, sovente senza risultato, dalle nuvole di zanzare e da una infinità di altri insetti i più svariati che vi deliziano continuamente; Mazzotti ricorda certo, ad esempio, l'esercito di formiconi enormi che ad Abidjan, gli impedivano letteralmente di avvicinarsi al suo apparecchio! Faticare non poco ad ogni arrivo a difendere i vostri apparecchi dal vento, sempre forte, sovente fortissimo, che minaccia di rovesciarli.

Ed anche se gli apparecchi sono cosidetti da turismo, non si può chiamare « Turismo aereo » il volo in Africa. A sentir taluni, la rotta Cairo-Città del Capo è diventata come l'autostrada Milano-Bergamo. Ma quanti sono gli apparecchi che arrivano realmente alla metà? Pochi, pochissimi. Quanti non ne abbiamo visti abbandonati o fracassati per la strada! Di quanti incidenti non abbiamo sentito parlare! E non per colpa di piloti o di apparecchi non buoni. La via è lunga, l'organizzazione dei campi e delle rotte sommaria; mancano completamente i servizi meteorologici ed informativi. In talune zone le possibilità di soccorsi sono molto problematiche. Ben lo sanno gli Inglesi che da anni lavorano a

preparare la linea regolare Cairo-Capo che comincerà ora a funzionare in parte e che non potrà certo essere perfetta che quando i grandi lavori ora in corso saranno ultimati, cioè fra un anno o due. Un apparecchio privo di radio che scenda oggi in molti punti del Centro Africa, nelle boscaglie o fra le paludi immense ha poche probabilità di esser ritrovato e soccorso.

Questo per l'andata, che per il ritorno lungo la costa occidentale la situazione è certo peggiore. Vi sono almeno cinque o seimila chilometri lungo i quali la minima panna di motore per un apparecchio terrestre basterebbe a mutare il volo « turistico » in una sicura tragedia. Foreste tropicali, con alberi di trenta quaranta metri di altezza, si stendono a perdita d'occhio, ininterrotte per centinaia di chilometri; sovente in prossimità delle foci dei grandi fiumi esse sono per giunta allagate. Uscirne o penetrarvi è impossibile. Altre zone di deserto sabbioso o roccioso si succedono senza il minimo segno di vita né di vegetazione e l'acqua manca completamente. E per contentino finale i milleducento chilometri del Rio de Oro con la prospettiva di una prigionia fra i Mauri, poco piacevole sempre e che non si sa mai con certezza come possa finire. Del resto, se finora la costa occidentale è stata percorsa interamente soltanto da un apparecchio, l'idro bimotore di mille cavalli di sir Cobham che vi impiego parecchi mesi, una ragione ci deve pur essere.

Con tutto questo non vogliamo affatto dire che il viaggio sia impossibile né troppo difficile. Ma bisogna essere preparati a possibili complicazioni e cercare di mettersi sempre nelle migliori condizioni per qualunque evenienza. La miglior soluzione è ancora quella di un buon motore che tenga e che vi porti sempre alla fine della tappa, e di un buon apparecchio che non abbia paura di qualche temporale e sopporti bene i venti, talora assai forti, ma generalmente tesi e costanti, cioè non pericolosi. Il motore, poveretto, deve contentarsi sovente di respirare anche aria con sabbia!

Ora, poichè noi avevamo l'uno e l'altro, cioè motori ed apparecchi ottimi sotto tutti i punti di vista, abbiamo potuto compiere quasi sempre con tranquillità, i ventottomila e più chilometri del nostro viaggio. E siamo felicissimi di averlo compiuto poichè difficilmente avremmo potuto trovare un



Franco Mazzotti

percorso più vario ed interessante. Aspetti, panorami, abitudini, popolazioni, sistema di vita si sono susseguiti ai nostri occhi in una varietà senza fine. E' impossibile riportare qui tutte le nostre impressioni, descrivere tutto quello che abbiamo visto.

Dappertutto abbiamo avuto accoglienze ottime, in taluni punti entusiastiche. Le Autorità delle Colonie hanno fatto del loro meglio per facilitarci ed aiutarci in tutti i modi. Particolarmente nelle Colonie Francesi sono stati di una cortesia e di una ospitalità squisite. E con nostra grande gioia, quasi ad ogni scalo abbiamo trovato dei connazionali. Quanto entusiasmo nelle loro affettuose espansioni! E con che senso di orgoglio ci facevano notare l'ammirazione che i nostri piccoli ap-


parecchi suscitavano in tutti. Avrebbero sempre voluto trattenerci ed era commovente il loro disappunto quando la nostra fermata, per necessità di cose o di programma, si riduceva a poche ore.

Ed ora che il nostro viaggio è finito penso con un senso di rincrescimento al momento in cui il nostro piccolo gruppo si scioglierà. Ecco che noi ormai lasceremo i nostri piccoli apparecchi ai quali ci eravamo oramai più che affezionati e che tanto fedelmente ci hanno servito. E ognuno di noi riprenderà le sue abitudini di vita.

Non si vivono due mesi di Africa in comune, non si dividono le gioie e le fatiche di quasi trentamila chilometri di volo, non si corrono per tanto tempo gli stessi pericoli senza che si stabilisca un legame un po' più profondo di quello di una comune amicizia. Anche se talvolta le opinioni non sono perfettamente identiche (non è vero, Rasini?) anche se la stanchezza e la tensione nervosa provocano talvolta qualche scatto, tuttavia i ricordi di vita comune sono troppo profondi perchè ci si possa alla fine separare con indifferenza.

E poi il nostro viaggio, turistico o no, è stato troppo bello. L'allegria non è mai mancata, tutto è andato sempre bene, ed in volo, specialmente in certe zone, era un vero piacere vedere vicini i due apparecchi dei compagni coi quali ogni tanto si tentava una specie di conversazione a gesti. Non mi resta quindi che augurare di ritrovarci ancora in altri cieli con la stessa propizia fortuna che così largamente ci ha assistiti questa volta.

FRANCIS LOMBARDI

Fornitore		Real Casa	Manifattura	Calzature perfette:
G. Quattrini			Roma - Via dell'Umiltà, 33A.-A.80	Sci - Palude
			Telefono 65-592	Caccia - Montagna



Spartaco Trevisan e Domenico Antonini che col « Caproni 100 T. idro » hanno battuto recentemente il record d'altezza per idrovolanti leggeri.

## Un nuovo record all'Italia

**I**l turismo aereo ha fatto la sua comparsa in Italia, quando in numerose altre Nazioni aveva già preso largo sviluppo. Cionondimeno noi Italiani anche in questa branca aviatoria ci siamo conquistati in poco tempo un posto al sole, chè è innegabile il fatto che le nostre industrie lottano attualmente colla concorrenza straniera ad armi pari, se non dal lato finanziario, come bontà e perfezione di macchine. Questa osservazione trova quotidiana conferma nei successi dei nostri apparecchi turistici. E' d'ieri il volo meraviglioso di Lombardi, Mazzotti e Rasini lungo il periplo dell'Africa, è ancora vivo nella mente il regolare raid Roma-Mogadiscio del pilota vercellese, i record di Donati e Capannini, il successo dei Romeo, dei Fiat e dei Caproni nella Challenge internazionale e nel

Giro d'Italia. E' stato un susseguirsi di affermazioni brillantissime. Ed eccone ora un'altra, particolarmente significativa. L'idroaviazione da turismo non ha mai avuto grande fortuna in Italia per la difficoltà della realizzazione di una facile intercambiabilità tra il carrello di atterraggio e i galleggianti affiancati. In quel campo invece la Germania s'era particolarmente specializzata e non le era costato fatica il far man bassa di tutti i record per idrovolanti leggeri. Ora però la supremazia tedesca sta per diminuire chè l'aviazione italiana ha cominciato ad applicarsi anche a quel genere di apparecchi, ottenendo subito una netta vittoria. Infatti Domenico Antonini e Spartaco Trevisan il 27 febbraio, decollando dal nuovo idroscalo milanese, si sono levati in volo con un apparecchio da turismo « Caproni 100

T. idro » e, raggiungendo la quota di 5324 metri, hanno conquistato il record internazionale per apparecchi della classe « C. bis » idrovolanti leggeri della prima categoria, fino ad oggi tenuto con 4614 metri dai tedeschi W. Zimmerman e Schinzinger, su apparecchio « Junkers J. 50 W. ».

Bella vittoria davvero, che pareva azzardato sperare così grande. Il nuovo record è stato omologato. E' da elogiare grandemente la perizia del pilota Antonini come pure la magnifica prova del piccolo biplano « Caproni 100 », dovuto alla nota versatilità di Gianni Caproni le cui realizzazioni vanno dal mastodontico 6.000 C. V. da bombardamento al minuscolo 100 C. V. da turismo; e che con l'uno e con l'altro di questi velivoli ha saputo assicurarsi degli ambiziosi records del mondo.



Il gruppo dei goliardi milanesi, che hanno preso il brevetto di aviatori all'Aeroporto di Taliedo.

## STUDENTI AVIATORI

**I**talo Balbo, che ha fatto fremere il cuore di tutti gli Italiani nella speranza, per poi farci tutti esultare nella gloriosa certezza di una vittoria che non ha confronti, nelle sue trionfali giornate milanesi, con parola incisiva che resterà scolpita nelle nostre menti, ha chiamato il Gruppo Universitario Fascista Milanese un « nido d'aquilotti ». Riconoscimento ed incitamento ad un tempo che chi ha saputo balzare da un emisfero all'altro ha voluto dare a dei giovani che del loro entusiasmo hanno voluto fare un'arma per la Patria e oggi sanno tenere l'aria se non con la perizia degli anziani almeno con la temerarietà dei ventenni.

L'idea aeronautica in Italia non ha una lunga storia.

Recentissima poi è la propaganda fatta tra i giovani e dai giovani, alla quale i G.U.F., che della gioventù rappresentano il fiore, non potevano rimanere, e non rimasero, estranei e indifferenti. Ma

*Con alto ed encomiabile senso pratico, il G.U.F. di Milano ha interpretato le direttive date dal Duce per la propaganda aeronautica. Esso ha infatti costituito una Sezione speciale per l'insegnamento del pilotaggio aereo ai suoi goliardi. E l'utilità di questa lodevole iniziativa comincia a farsi sentire ora che un buon nucleo di studenti ha già preso il brevetto.*

mentre altrove si credette che far propaganda per l'idea aeronautica volesse dire scrivere articoli, stampare opuscoli e costellare i risvolti della giubba di distintivi, rimanendo sempre nel campo astratto delle aspirazioni, a Milano si concepì questa propaganda in una maniera molto più concreta.

La Sezione Aeronautica del Gruppo Universitario Fascista Milanese, che ebbe vita negli ultimi mesi del 1929, pose una sola condizione ai suoi soci: l'essere o il voler diventare piloti.

La voce che si levò dal G.U.F.

milanese non fu la classica « vox clamans in deserto ». L'eco fu larga. Buona la messe. Mille domande piovvero alla Sezione aeronautica. Tutti studenti che volevano brevettarsi. Ma poichè il brevetto costa parecchie migliaia di lire bisognò risolvere il problema finanziario. Fu l'operazione più difficile e laboriosa. Ma infine, data l'ottima disposizione dell'Aero Club Pensuti e l'intervento del Comune, anche questo scoglio fu superato. Purtroppo, poichè la matematica non è un'opinione, i numerosi candidati dovettero essere ridotti a 10.

Così nel marzo del decorso 1930 ebbero inizio i voli. Nell'aeroporto di Taliedo dieci apparecchi scuola a doppio comando, dieci vecchi e gloriosi caccia tipo « Aviatik », dieci veterani del Carso, una mattina balzarono trepidando nel cielo, portandosi in alto dieci volontà entusiaste di camicie nere. Mattina e sera, per cinque o dieci minuti, le prove si ripetevano. Gli apparecchi maneggevolissimi, con il

loro rotativo 9 cilindri 110 HP. Gnome-Le Rhône, facilitarono il compito degli istruttori. A poco per volta, a bocconi quasi, furono mangiate le ore. Così, dopo sole 15 ore in media, gli allievi piloti si presentarono alla prova di brevetto.

Un vero tempo di record se si considera che normalmente gli altri allievi impiegano dalle 20 alle 22 ore. Due furono le prove per conseguire il brevetto di pilota civile. La prima consistette nel portarsi, naturalmente senza istruttore, a 2000 metri e più. Fino a poco tempo fa era necessario rimanere per un'ora a tale altezza facendo descrivere, in tal modo, al barografo scrivente dell'apparecchio un trapezio, mentre attualmente gli si fa solo segnare un diagramma triangolare. La seconda prova fu quella degli « otto », che si deve fare tra i 100 e i 200 metri e non oltre.

Dal giugno all'agosto dell'altro anno, cioè nel duro periodo degli esami, sette allievi presero il brevetto. Oggi il Guf di Milano conta dieci piloti.

Se, come è sperabile, si supereranno le difficoltà finanziarie, ogni anno usciranno dalle nostre file dieci nuovi piloti. Non sono molti: questione soltanto di mezzi. Ma se altrettanto, in proporzione, facessero gli altri G.U.F., la propaganda aeronautica entrerebbe nella fase di realizzazione e l'Italia avrebbe dei cuori e dei tecnici sem-

pre pronti, per ogni evenienza e per ogni impresa.

Invece di buttare dei soldi in ospuscoli e programmi, in fotografie e comitati, diamo la possibilità di brevettarsi a tanta gente che non lo può fare solo perchè non ha da spendere le 3-4 mila lire che occorrono.

Perchè non si istituisce un buon numero di borse per il brevetto di pilota?

Ma non basta arrivare al brevetto, bisogna anche tenere in esercizio questi piloti novellini, chè, perdendo l'abitudine del volo, se ne dimenticano la tecnica e la esperienza.

Con le dieci ore di volo annuali e le mille lire di gratificazione della riserva aeronautica si è relativamente risolto, per coloro che hanno prestato il servizio militare, il problema dell'allenamento.

Ma quegli studenti che non hanno fatto ancora la ferma dovrebbero farsi salassare dagli aerocentri? Un minimo di ore necessarie, non potrebbe essere consentito di farlo

ogni anno presso le Squadriglie di Turismo aereo?

A questi e a molti altri interrogativi bisogna rispondere, e rispondere vuol dire risolvere concretamente i problemi relativi.

Questione di mezzi, ma anche e soprattutto di saper spendere bene e di saper scegliere e appoggiare ciò che è utile.

La Sezione aeronautica del Guf milanese, ad esempio, avrebbe in programma il collegamento di tutte le città, sedi di Università e di Gruppi, con una crociera.

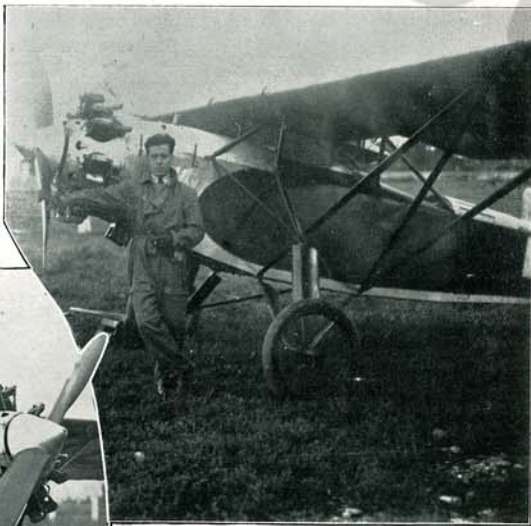
Quale valore ideale e pratico il raid di una squadriglia di apparecchi guidati da studenti.

Sarebbe ben questo un magnifico esempio di studiosi fascisti!

E' possibile che un'iniziativa come questa, che per la propaganda aeronautica frutterebbe il mille per cento, poichè farebbe entrare in gioco l'emulazione interuniversitaria, debba rimanere sulla carta solo per mancanza di mezzi?

Excelsior, ha ordinato il Duce. E che così sia!

NICCOLÒ GIANI



Fra gli studenti brevettati: Andrea Ippolito, Segretario politico del G.U.F. di Milano e (a lato) Oscar Vanzina, accanto ai loro Ro. 5.



Opere e commedie d'altri tempi avevano gran scene di voli. Eccone alcune interessantissime: l'episodio ariostesco di « Bellerofonte » nella tragedia musicale omonima del Lulli, rappresentato all'Accademia Reale; una scena di un'altra opera del Lulli, « La caduta di Fetonte », ispirata alle metamorfosi di Ovidio. Anche le commedie di Molière si animavano di prodigi scenici di macchine e di voli. Si guardi a destra una scena dell'« Anfione ».

## Aviazione da teatro e scenografia aerea

**L**e considerazioni che sto per dare le debbo tutte a Italo Balbo, perchè appunto a lui sono debitore d'una... educazione aviatoria. Egli, a scopi artistici, mi ha fatto volare per lungo e per largo l'Europa e, gloria in excelsis Deo, senza incidenti di sorta, fino ad oggi che scrivo. Italo Balbo è il giovane « padre della patria » aerea che ci stiamo assicurando: regno dei cieli al cospetto di Dio, e, stavolta, senza merito di architetti teatrali.

Un lato mio della parentela tra Seicento e Novecento è quello che sto per dire; però, se da questo lato, i macchinisti contano, dall'altro c'entra, per me, interamente Balbo.

Il Seicento, Secolo d'Oro della Scenografia, scopri, soprattutto per merito del gesuita padre Pozzo, la

Il titolo è promettente; se poi si pensa che lo scritto è dovuto all'ingegno fosforescente di Anton Giulio Bragaglia, si può andar certi che nessun altro poteva trattare l'originale argomento con maggiore autorità.

prospettiva dei « sotto in su », che furon la passione dei pittori teatrali in quel tempo.

Il Novecento, secolo dell'Aviazione e del Cinema, scopre i « dall'alto » nella scenografia cinematografica, in coincidenza, stavolta, con le stupefacenti rivelazio-

ni della prospettiva aviatoria. Il mio più vivo gusto di amatore del volare, si cela, vi dirò, nelle segrete panoramiche, nelle inquadrature curiose ch'io vedo dall'alto, per scorci insospettabili, soprattutto nella rivoluzione della linea d'orizzonte. La terra, qui, finalmente si muove! Non è più noiosamente stabile, immota, ma, al contrario, essa se ne frega della logica, della statica puntellata, e danza su una statica lirica: mobile. Essa, dunque, realizza da sé « gli scenari mobili » per i quali noi ci siamo battuti tanti



Carole volanti, attorno a una grandiosa apoteosi, per l'« Alceste » di Lully. Nella incisione si scorge anche una prospettiva delle Tuilleries. A destra, una scena di Jacopo Torelli con passaggi aerei ed ascensioni.



LA SCÈNE DU PETIT BOURBON  
d'après une gravure extraite des  
Feste teatrali per la Finta  
piazza del Signor  
Giulio Strozzi  
1645.

anni. Il senso di « orizzontale » è completamente sfatto e smarrito. Qui è vera rivoluzione!

La fantasia trova, stavolta, giustificazioni realistiche per i pedanti scarsi di immaginazione: quelli che pretendono le « verosimiglianze » e rifiutano le « licenze poetiche », per sordida avarizia o per miseria autentica.

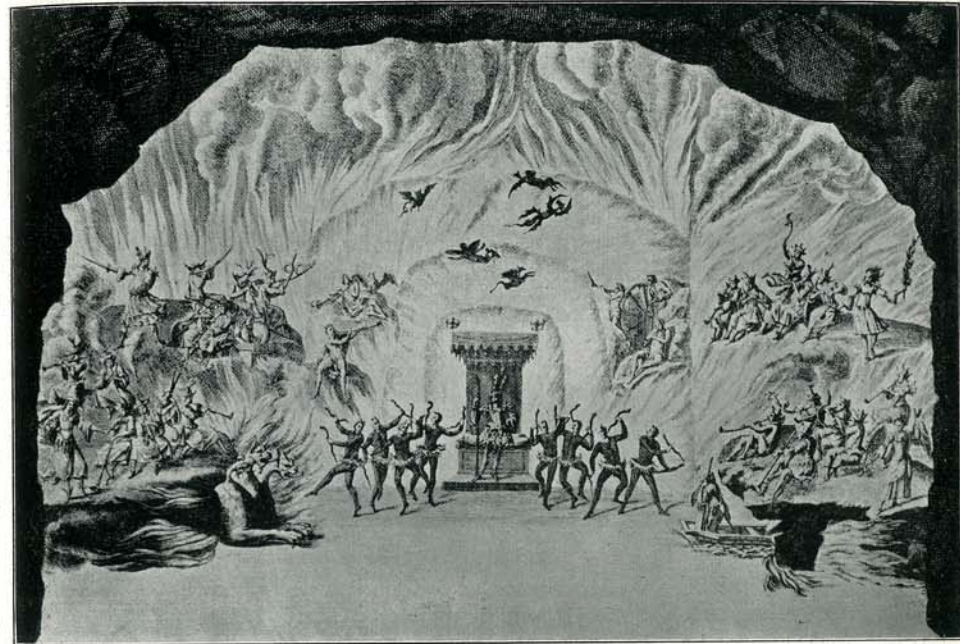
Un picco vestito di neve ci fa, per pochi secondi, un balletto avanti agli occhi, e subito lo scenario muta « a vista! ». Ecco un « dal vero » ch'è, sul serio, fantastico!... Un altro particolare rivoluzionario di questa prospettiva è la linea d'orizzonte che scende perpendicolare: il cielo sta tutto a sinistra, il mare tutto a destra, pieno di vele che diventano stelle o farfalle, nell'acqua, la quale può sembra aria, come ho visto una volta che tornavo da Vienna, appena ripassate le Alpi.

Le fughe di scorcio dall'alto, qui stravincono « i sotto in su » del Padre Pozzo e dei Bibbiena. Se, guardando una di queste prospettive, le colonne camminano seguendo la panoramica dei vostri occhi, in aria ora tutto si sposta, e a mutazione continua. Mi ricordo una discesa, quasi avvilita, tanto erano stretti i giri, fatta nel vecchio campo d'aviazione di

Vienna, stretto pochi palmi, tra tanti barattoli di casermoni circostanti. La successione di inquadrature a evoluzione, vero delirio di « mutanze » della panoramica verticale e orizzontale alternata, fu proprio un nastro di film. Mai, come quella volta, vidi messa in scena cinematograficamente, la scenografia dell'aviazione.

La identità tra scenografia da film e paesistica per turista aereo, era lampante. L'orgia prospettica di questi viaggi avrebbe fatto impazzire Paolo Uccello, quel pittore che passava la notte a scoprire linee di scorcio; e, alla moglie che si lamentava: « Paolo vieni a letto », rispondeva: « Come è dolce questa divina prospettiva! ».

Le mirabolanti profondità, le fughe di linee intersecanti, le inverosimili successioni di quadri impreveduti, delle prospettive a ripetizione, inquadrature sotto l'ala dell'apparecchio, avrebbero davvero impazzito Paolo. Se, allora, per la prospettiva semplice egli lasciava sola a letto la moglie, chi sa quali altri sacrifici avrebbe fatto, oggi, per questo giuoco funambolico di inquadrature, prospetti, sfondi e lontananze, coi cirri a portata di mano, piccini come le quinte di nuvolette, di cui usiamo circondare i Paradisi da burla delle nostre farse.



Una scena di diavoli all'Inferno con sarabande aeree. Scena di influenza italiana del francese Jean le Pautre.

La Prospettiva, inventata da Piero della Francesca, introdotta definitivamente nel teatro da Baldassarre Peruzzi, scenografo di Leone Decimo, si sviluppò compiutamente per opera di Andrea Pozzi, gesuita trentino, e colse i suoi più fastosi allori coi Bibbiena, scenografi bolognesi.

Nelle sue « Direzioni » Ferdinando Galli Bibbiena ci parla (pag. 36), di « linea di terra », « linea d'orizzonte », « altezza in prospettiva », « piante per la larghezza a vista d'occhio » e (pag. 59) a dirittura dice di « trovare le altezze ». Non sembra propria di andare in aeroplano!?

L'allestimento sacro, aveva, spesso allora, come alto fine, la rappresentazione dei cieli nella piccolezza degli uomini. Donde i « sotto in su ».

Per noi, ora, sono i cieli il tramite dei rapporti fra l'aviazione, la scenografia dei Teatri e quella delle Sacre Rappresentazioni.

Ma, tanto nelle Chiese che nei teatri — nei « Teatri Sacri » e nei « Teatri Comici », così distinti — si finiva, allora, in gran voli da ridere o solenni, in ratti buffi e colpi di scena a sorpresa; oppure si concludeva con le ascensioni sacre, le apoteosi degli angeli, qualche cosa che ricordava sempre la dantesca Rosa dei Beati.

In una Festa della Nunziata allestita dal Bru-

nellesco, portentoso inventore di « ingegni », vale a dire congegni, « si vedeva in alto un cielo pieno di figure vive muoversi, e un'infinità di lumi, quasi in un baleno coprirsi e ricoprirsi ».

Avvicinarsi al cielo intangibile, toccare le stelle: suprema ambizione!

Il passeggiar tra le nuvole è stato sempre il sogno da ragazzi degli uomini fantasiosi. A Firenze il La Cecca, legnaiuolo e architetto teatrale celebrato dal Vasari, aveva inventato per una festa pubblica certe macchine coreografiche dette « Nuvole », che « andavano per la città » come « in processione, la vigilia di San Giovanni ».

Portarsi le nuvole a spasso per i cieli delle strade, come pecorelle, pareva bene, allora, prodigio divertentissimo; perchè le nuvole, in quei tempi, erano più lontane che ai nostri, e gli uomini non ci potevano stare accanto realmente, come possiamo far noi. Era dunque opportuno fabbricarle finte, giacchè non si riusciva ad andarci.

E tale era il caso del Paradiso. Dice Vasari che ai suoi tempi gli scenografi « rappresentavano il Paradiso veramente »; e, si osservi in questa rivista di aviazione, che il Paradiso si trova precisamente nei cieli.

In un ingegno del Brunellesco, « fanciulli vestiti





Disegno del Belloni illustrante le « Poesie drammatiche di G. Andrea Maniglia 1689 ». Esso rappresenta un balletto con voli di divinità

da angeli, con ali dorate si pigliavano, quand'era tempo, per la mano l'un l'altro, e dimenando le braccia pareva che ballassino » sempre nel cielo. Quella volta, « sopra il capo degli angeli erano tre giri ovver ghirlande di lumi » i quali facevano da stelle.

E, ora, se, questa nostra, è l'Età delle Macchine, non lo fu meno, teatralmente parlando, il Seicento, inventore dei Teatri di Macchine che nel secolo successivo dettero, a dirittura, gli « Spectacles en decorations », gloria tecnica italiana di quel periodo. Se gli ingegneri oggi studiano il volo, non meno lo studiavano, in altro verso, quattro secoli fa. « I voli e le macchine — scriveva l'Abbate Perrucci — ordinarli agli architetti che ne prenderanno l'aura del Poeta, acciò che siano vaghi, sicuri, maestosi e ammirabili; e non ridicoli e pericolosi come alle volte avviene per l'imperizia degli Ingegneri e mal pratica degli artieri che vi assistono ».

I voli mal sicuri ieri facevano battere il muso,

come lo fanno battere oggi: e sia pure sul terreno del ridicolo anziché su quello dei campi reali. La Fontaine, nel 1677, così scriveva a M. de Nyert, canzonando i cambiamenti di scena del suo tempo, e non certo riferendosi a quelli eseguiti da Torelli, perchè quelli eran sempre uno stupore:

« Quand j'entend le sifflet,  
je ne trouve jamais  
un changement si prompt  
que je me la promets.  
Souvent au plus beau chair  
le contrepoid résiste  
un Dieu pend à la corde  
et crie au machiniste  
un reste de forêt  
demeure dans la mer  
ou la moitié du Ciel  
au milieu de l'Enfer ».

ANTON GIULIO BRACAGLIA



I calciatori in maglia azzurra che hanno giocato la vittoriosa partita contro gli Austriaci. Da sinistra: in piedi, Pitto, Bertolino, Caligaris, Ferraris, Monzeglio, Combi, Ferrari; in ginocchio, Banchemo, Meazza e Orsi. A destra il segretario federale Zanetti e il Commissario tecnico Vittorio Pozzo (foto Dell'Acqua).

## L'AUSTRIA BATTUTA

Parlare dell'incontro Italia-Austria a qualche settimana di distanza dall'avvenimento che ha commosso tutta l'Italia sportiva e fortemente impressionato gli ambienti calcistici esteri, giova certamente ad una più giusta valutazione della vittoria ottenuta e, nello stesso tempo, ad una maggiore comprensione del compito che ora attende la nostra squadra nazionale.

Quasi vent'anni erano passati dal giorno in cui il nostro undici azzurro s'era, per la prima volta, trovato di fronte all'avversario danubiano e in questi venti anni la via della vittoria gli era

Vent'anni sono occorsi al calcio italiano per dimostrare la sua indiscutibile superiorità europea. Vent'anni! Avrebbero potuto essere anche meno se non ci fosse stata l'Austria, che col suo gioco quadrato e lineare non si era mai piegata di fronte agli Azzurri. Pareva che vi fosse un incantesimo a noi decisamente avverso: anche a giocare un partitone, più del match nullo non si portava a casa. Il giorno della riscossa doveva però spuntare, ed è venuto recentemente a Milano, dove gli Azzurri impartivano agli Austriaci una chiara lezione di bel gioco. Della quale lezione qui parla Ettore Beria con la conosciuta competenza.

sempre stata preclusa. Son cose che tutti sanno. Nel giuoco del calcio la vittoria dipende da fattori che non sono sempre esclusivamente tecnici e contro i quali le squadre lottano aspramente e spesso, purtroppo, inutilmente. La stessa difficoltà di poter prevedere il risultato di una prova in cui trovansi di fronte compagni di differentissima classe, dimostra che le ragioni tecniche esulano tal-

volta dalle cause di una sconfitta. In questo sport, molto è accidentale e aleatorio. Non si spiegano certi risultati che hanno talvolta addirittura dell'assurdo, come non si riesce a dar



Due fasi del goal del pareggio segnato da Meazza. In alto, il giocatore milanese invita Hiden a uscire di porta. In basso, il portiere austriaco s'è buttato in tuffo; Meazza però gli ha rubato il tempo e non ha avuto difficoltà a mandare in rete.

(foto Dell'Acqua).

ragione, in talune occasioni, del comportamento di una squadra che appare in contrasto con il suo normale tono di giuoco. Gli incontri Italia-Austria parevano sotto l'influsso di un destino maligno. Non ripetiamo l'esame delle dieci prove che tutti ormai sanno in quali occasioni l'undici azzurro mancò la vittoria che già pareva sicura e in quali altre, invece, la classe della compagine avversaria ebbe giustamente il sopravvento. C'era nei giocatori la convinzione che le partite con l'Austria fossero stregate. In una squadra di calcio la forza morale è tutto. Undici giocatori che si presentino ad un incontro con la fiducia scossa, sono già per metà battuti. Di questo si preoccupò Pozzo. Quale sia il sistema di preparazione della squadra adottato dal nostro commissario tecnico, più volte si è avuto occasione di spiegare. Egli attribuisce una grandissima importanza alla compattezza morale dell'undici, vale a dire al legame d'affetto fra giocatore e giocatore. Il campionato opera inevitabilmente in senso deleterio nei riflessi della squadra nazionale alimentando i ripicchi, suscitando le rivalità e inaspriando i rancori che un torneo vivacemente combattuto com'è appunto quello per la disputa del titolo, fatalmente crea.

Quando giunge il periodo della preparazione dell'undici azzurro, Pozzo si adopera ad eliminare questa ruggine che il campionato accumula e passa le ultime giornate che precedono l'incontro in ininterrotta compagnia coi suoi giocatori ai quali parla con tono giusto, cioè nè troppo pedante nè troppo faciloni, dell'importanza della prova che li attende, delle caratteristiche dell'avversario e della necessità di affrontare la lotta con lo spirito continuamente teso verso la vittoria. Egli è riuscito così a creare fra tutti i giocatori in maglia azzurra un affratellamento che fa di tutte le forze un blocco solo. Per l'incontro con l'Austria questa preparazione era tanto più necessaria in quanto occorreva reagire a quel-



Ancora un'azione di Meazza: il centro-avanti azzurro taglia fuori due avversari con un colpo di testa (foto Dell'Acqua).

l'ondata di pessimismo che la mala sorte dei precedenti incontri sembrava generare non solo nei giocatori ma in tutto l'ambiente calcistico.

Questa è stata la prima vittoria di Pozzo il quale ha effettivamente creato dall'accostamento di undici giocatori una squadra, cioè un organismo vivo e vibrante, trasfondendo in essa la sua incrollabile fiducia nella vittoria.

La prova di questa meravigliosa forza morale della compagine azzurra la si ritrova, del resto, nella sua irresistibile potenza di reazione. Nel primo quarto d'ora di giuoco dell'incontro con l'Austria pareva spacciata. In questo periodo di tempo essa è riuscita raramente a varcare la linea di metà campo: gli Austriaci, padroni della situazione, troncavano tutti gli spunti di giuoco degli Azzurri e segnavano, a conclusione della loro serrata offensiva, un goal che avrebbe potuto significare l'inizio del disastro. In questo quarto d'ora di giuoco parve che la partita trovasse il suo stabile orientamento. Eravamo già quasi rassegnati a vederla piegare verso una conclusione ancora una volta a noi sfavorevole,

# 50.000 persone applaudono alla vittoria degli "Azzurri", sull'Austria





In alto: Una discesa di Orsi (foto Dell'Acqua).  
A lato: Pitto ostacola gli Austriaci (foto Bellina).

teva arginare. La squadra azzurra vinse con un crescendo spettacoloso di gioco eclissando gli avversari e riscattando, con quel memorabile secondo punto di Orsi, vent'anni di delusioni.

La bellezza della vittoria consiste appunto nel fatto che è stata strappata non con la forza travolgente del vecchio gioco all'italiana, ma reagendo progressivamente alla iniziale superiorità tecnica degli avversari. In questo c'è la conferma come abbiamo detto sopra, della perfetta preparazione morale della squadra e, nello stesso tempo, dell'altra qualità della sua tecnica di gioco.

Era il giuoco nostro e quello degli Austriaci, la differenza è tutta nell'intelligenza. Noi non diremo che il giuoco degli Azzurri è migliore o peggiore di quello dei bianchi d'Austria: diremo invece che è diverso. Quando abbiamo visto i nostri avversari, nella prima fase della partita, tracciare con tanta sicurezza e tanta precisione quelle combinazioni di giuoco che misero in orgasmo la squadra azzurra, giuoco di meccanica perfetta, abbiamo avuto l'impressione

che la squadra fosse ancora quella che nel lontano 1914 avevamo ammirato per la prima volta all'Arena milanese. Nulla in essa di mutato. Questo suo giuoco, pur nella sua ammirevole precisione tecnica, diventa, a lungo andare, opaco e monotono. Sarà effetto della standardiz-



quando la vena di giuoco cominciò a mutar corso. Gradatamente la situazione si capovolsse. Da quel disordine preoccupante sorse e si plasmò la squadra della vittoria. Lo spettacolo di questa riscossa resterà indimenticabile. E' stato il flusso inesorabile di una marea che nessuna forza po-



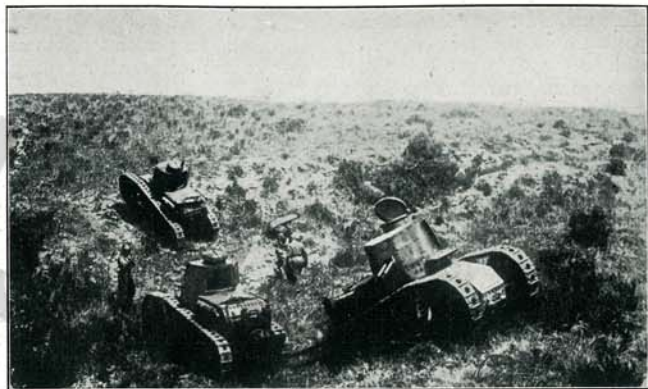
Il giocatore austriaco che più ha lavorato nella partita di Milano è stato il portiere. Ecco Hiden impegnato in due difficili parate alte.  
(foto Argo e Dell'Acqua).

zazione dei giocatori, ma è certo, comunque, che il suo difetto più grave, anche dal lato del rendimento, è la mancanza di imprevisto. Si ha l'impressione che il « sistema », cioè quel complesso di principi tecnici che regolano i movimenti tattici di una squadra, abbia tolto ai giocatori ogni spontaneità di iniziativa. Nel foot-ball non c'è gran varietà di « situazioni ». La tecnica si riduce, anzi, a poche norme essenziali che valgono in quanto sono intelligentemente sfruttate cioè in quanto la loro applicazione non prescinde dal tipo di avversario che sta di fronte. La tecnica insomma è cosa arida e meccanica che deve essere vivificata dal soffio dell'intelligenza.

Qui sta appunto il valore dell'affermazione della squadra azzurra. I nostri giocatori non avrebbero suscitato nemmeno la metà dell'interesse che per essi hanno dimostrato i tecnici di tutta l'Europa calcistica se la loro battaglia non fosse stata altro che foga e entusiasmo. La portata del loro successo è invece più alta e segna una data nella storia calcistica d'Europa che non sarà più dimenticata. Il giuoco austriaco era fino a ieri ritenuto il più perfetto, il più plastico, il più redditizio: l'ultimo che ancora resisteva all'offensiva latina e che rivendicava i diritti della vecchia tecnica quadrata e classica. Orbe-



ne, l'ultimo baluardo dei tradizionalisti è caduto. Anche nel foot-ball a somiglianza di altri sport, per esempio la scherma, si è compiuta un'evoluzione profonda e come quest'ultima è ormai tutto combattimento essendosi perdute persino il ri-



Carri armati leggeri Fiat mod. 1930 adottati dal nostro Esercito.

## Esercito meccanizzato o esercito motorizzato?

**E**sercito e sport furono e saranno sempre legati da vincoli indissolubili perchè ambedue richiedono e forniscono agli uomini identiche attitudini e doti fondamentali, cioè: idealismo, ardimento, gagliardia di corpo, fermezza di propositi, spirito di sacrificio e di disciplina.

Non per nulla la Germania supplisce colle Società sportive a quella organizzazione militare che non le è più consentita dai trattati di pace.

Ma se tale armonico legame si verificò in passato, sarà ancora più intimo per l'avvenire in relazione al crescente impiego di mezzi automobilistici da parte degli Eserciti moderni e ciò tanto più in quanto gli automezzi dovranno, come devono, abbandonare la strada per avventurarsi in terreno vario dove il percorso non è tracciato ed occorre sia scelto giudiziosamente dal pilota che così deve possedere tutte le doti del perfetto sportivo che le difficoltà sa affrontare con calma e superare con ardimento non disgiunto dal razionale ed intelligente discernimento della soluzione più opportuna in ogni momento.

Ecco perchè gli sportivi è bene siano al corrente delle trasformazioni che il motore può portare all'organizzazio-

*Dopo la « prova generale » sostenuta nella guerra europea, quale potrà essere l'impiego del motore — mirabile congegno creato dall'uomo — in una deprecabile, ma sempre possibile conflazione armata? Abbiamo chiesto dal generale ANGELO PUGNANI — del servizio tecnico automobilistico al Ministero della Guerra — di volerci esprimere il suo pensiero al riguardo e l'esimio nostro collaboratore qui discorre di quanto forma oggetto di studi e d'esperienze presso i vari Eserciti.*

ne dell'Esercito, ed ecco perchè io ho accolto di buon grado l'invito fattomi in tal senso da codesta Rivista.

Nell'uso comune, alle due espressioni *meccanizzazione* e *motorizzazione* si dà generalmente uguale interpretazione, nel senso che con esse ritieni significare l'impiego da parte dell'Esercito di mezzi automobilistici in sostituzione di quelli a cavalli.

Nella terminologia militare invece la « *meccanizzazione* » e la « *motorizzazione* » si riferiscono a due concezioni differenti nel modo e nelle finalità da raggiungere col nuovo impiego di automezzi, e più precisamente ognuna corrisponde ad una delle due scuole al-

le quali può ispirarsi oggi la trasformazione delle preesistenti organizzazioni non basate su automezzi.

Più precisamente la « *meccanizzazione* » si riferisce alla soluzione più vasta e totalitaria del problema nel senso che con essa si vuol battere una strada completamente nuova così che il motore incida profondamente anche sulla organizzazione delle truppe il cui impiego dovrebbe trasformarsi tanto radicalmente da sconvolgere le antiche tradizioni delle varie armi e specialità.

Colla « *motorizzazione* » invece, si vuole semplicemente sostituire ai quadrumepi il motore meccanico nel trasporto, oppure per il traino, tanto su strada che in terreno vario, degli uomini, delle armi, degli equipaggiamenti e rifornimenti vari, nonché essenzialmente delle artiglierie, da impiegarsi però in postazione fuori del mezzo di trasporto e con modalità conformi ai tradizionali principi delle singole armi: fanteria, cavalleria ed artiglieria.

Verso la Scuola della « *meccanizzazione* » si è indirizzato l'Esercito Inglese che nel dopo guerra ha per primo impostato lo studio ed attuato le prove sperimentali indispensabili alla graduale soluzione del difficile problema.

Come capo-scuela è generalmente ri-

conosciuto il Colonnello Fuller: però la più gran parte di merito per l'impulso applicativo spetta all'attuale Capo di Stato maggiore, maresciallo Milne.

La Scuola francese, ispirata dapprima dal Generale Camon e poi dal Colonnello Allehaut, si è orientata invece verso la « *motorizzazione* » spinta al massimo limite consentito dalle esigenze d'impiego e da quelle finanziarie.

Colla « *meccanizzazione* » l'Esercito deve poter disporre di una appropriata gamma di tipi diversi di macchine, dalle più piccole molto manovriere e veloci per l'esplorazione, alle grandissime per le potenti azioni di artiglieria, per aver modo di operare in terra analogamente a quanto si verifica in mare per il naviglio della Marina da Guerra.

In questo caso cioè le armi da fuoco e gli uomini debbono costituire parte integrante delle macchine, che non abbandonano mai.

La « *motorizzazione* » esige per contro delle macchine che siano in grado di far circolare velocemente su strada, e ad andatura ridotta in terreno vario, sia gli uomini che il materiale bellico: questo deve perciò essere posto in condizione di tenere quelle più alte velocità su strada che non erano state previste coll'impiego dei cavalli.

Da quanto sopra consegue che le due Scuole possono simbolicamente considerarsi rappresentate:

— dai ben noti « *carri armati* », quella della « *meccanizzazione* » (vedi fot. in alto di questa pagina).

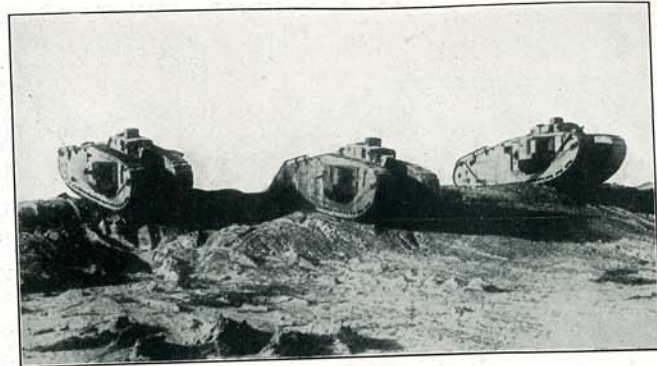
— dai trattori per artiglieria, quella della « *motorizzazione* » (vedi in basso idem).

Rappresentazione simbolica che risponde proprio alla realtà dei fatti inquantochè il « *carro armato* » possiede in sé tutti gli elementi necessari per combattere: movimento, fuoco e potenza d'urto; può cioè risolvere da solo la lotta, precisamente come si presumerebbe poter fare colle macchine dell'Esercito « *meccanizzato* ».

Il « *trattore* » invece rappresenta solo un aiuto — sia pur potente — per l'impiego dei mezzi ordinari da combattimento, propriamente come la « *motorizzazione* » vuol esserlo per l'Esercito comune.

L'Esercito Inglese, fin dal primo impiego dei carri armati nel 1916, dimostrò tendenze totalitarie colla costruzione e lo impiego a massa di carri pesanti armati con cannoni e mitragliatrici.

Ciò in embrione significa appunto



La « scuola » della meccanizzazione è rappresentata dal carro armato.

voler decidere la lotta coi soli carri armati.

L'Esercito Francese si orientò invece quasi subito verso il carro armato leggero — il Renault — che poteva essere bensì impiegato anche a massa, ma che ebbe più specialmente il compito di accompagnare, o meglio precedere immediatamente, la fanteria.

Ecco come da questi due diversi concetti fondamentali di impiego sono derivate le due scuole.

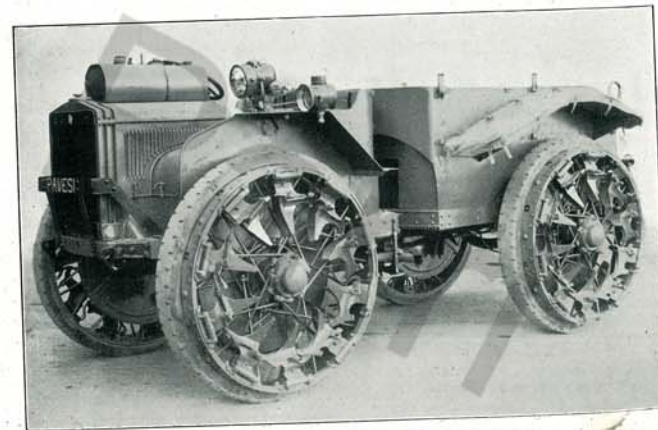
Secondo il Fuller, si potrà tornare alla guerra di movimento — e perciò di breve durata — solo colla « *meccanizzazione* » degli Eserciti. Senza essa a nulla varrà la dottrina attuale in auge presso tutte le Nazioni e si ripeterà l'identico fenomeno del 1914. Anche allora (pur essendo stata posta in evidenza

la difficoltà al movimento creata dall'efficacia del fuoco e della trincea con reticolato durante le due ultime guerre dell'epoca: la russo-giapponese e l'anglo-boera), si era proclamata l'indispensabile necessità della manovra. Ciò nondimeno la potenza del fuoco e la difesa accessoria imposero la guerra stabilizzata, e questa a sua volta originò il carro armato.

A tali risultati — secondo il Fuller — si sboccherebbe inesorabilmente in avvenire, salvo il caso di poter fare assegnamento su due categorie di macchine: l'aeroplano ed il carro armato.

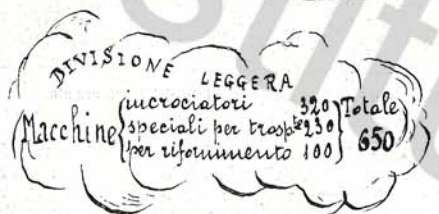
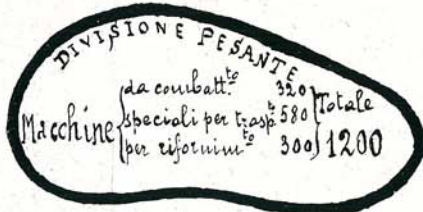
Il primo per vedere; il secondo per agire di sorpresa, sfidando i gas dai quali potrebbe premunirsi con appositi accorgimenti.

Così non più la massa numerica do-

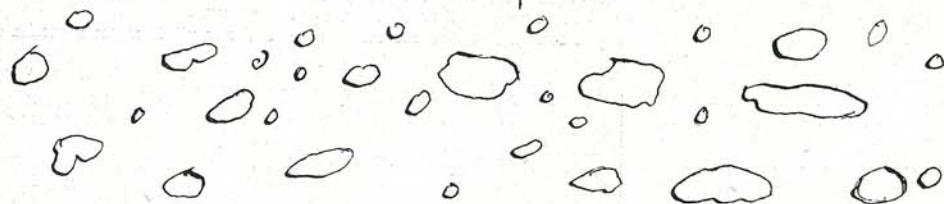


Quella della motorizzazione dal trattore per artiglieria.

## Esercito Meccanizzato



## Esercito di occupazione



Schema di raggruppamento di un esercito meccanizzato (forza 60.000 uomini).

rebbe rappresentare il problema dell'avvenire, ma bensì la superiorità di mobilità e le battaglie si dovrebbero combattere non su linee come finora, ma su vaste superfici. Tutte le comunicazioni dovrebbero far capo ad una base d'importanza capitale organizzata come una fortezza mobile su due scaglioni: uno sempre pronto ad operare mentre l'altro opera.

La base provvederebbe a tutti i ri-

fornimenti e darebbe rifugio tanto ai carri armati quanto alle fanterie.

Siccome poi è troppo evidente che non tutti i terreni si prestano ugualmente ai fini dell'impiego di autoveicoli, così il Fuller divide i teatri d'operazione in due regioni principali e cioè: regione da carri armati e regione da fanteria.

Conseguentemente l'Esercito dovrebbe essere formato da:

1 Esercito meccanizzato;

1 Esercito d'occupazione o milizia.

L'Esercito meccanizzato, costituito con personale permanente, cioè professionale, avrebbe il compito principale di tendere alla distruzione di quello avversario, aiutato in ciò dall'Esercito, o milizia d'occupazione, formato con personale di coscrizione.

La piccola armata meccanizzata, col suo rapido spostarsi preceduta e seguita

dall'aviazione, dovrebbe poter operare sotto l'impulso diretto del suo Capo, cosa che, a causa dei gas e degli aerei non si riterrebbe di facile attuazione coi grandi eserciti moderni che espongono notevoli masse, magazzini, depositi, etc. etc. all'azione distruttiva dell'aeroplano nemico.

L'esercito meccanizzato si comporrebbe di 6 divisioni formate ognuna da due brigate, più nuclei di appoggio e complemento costituiti in parte anche da artiglieria, cavalleria, genio, squadriglie di aeroplani e servizi.

Delle divisioni, due sarebbero pesanti con le macchine da combattimento più potenti, due leggere con macchine aventi funzioni d'incrociatori ed infine due da inseguimento con macchine veloci.

In conclusione le forze armate risulterebbero raggruppate schematicamente come dallo schizzo pubblicato nella pagina di fronte.

Complessivamente si avrebbero circa 5000 macchine con 60.000 uomini ed, all'ingrosso, è stata computata in 20 milioni di sterline la spesa di primo impianto ed in 2 milioni di sterline annue quella per il rinnovamento del materiale.

Il materiale impiegato finora dall'Esercito Inglese si può raggruppare in:

- materiale corazzato da combattimento;
- materiale da trasporto, corazzato o no.

Caratteristica comune è l'attitudine al movimento non solo su strada ma anche in terreno vario, dove cioè devono svilupparsi le azioni di guerra.

Il materiale corazzato da combattimento si distingue nei vari tipi di carro armato: *leggero*, *medio*, *artigliere*, *mitragliere*, *antiaereo* e nella *autoblindomitragliatrice*.

Il materiale corazzato da trasporto ha in genere il compito di muovere e proteggere dal tiro uomini e materiali, nella zona soggetta ad offese nemiche.

Come esempio riporto a pag. 31 i tipi impiegati come «carro armato leggero», «carro armato medio», «carro armato artigliere».

Per quanto concerne l'esercito motorizzato possono valere i seguenti concetti che corrispondono a quelli esposti dal Colonnello francese Allehaut e che trovano una rappresentazione sintetica nello schizzo riportato a pag. 32.

Una massa principale di grandi unità — preceduta da Divisioni motorizzate e da avanguardie di Divisioni leggere. Poi, Riserve generali di unità d'ar-



Le fotografie rappresentano i vari tipi di auto-materiale corazzato da combattimento: in alto, carro armato leggero; nel centro, carro armato medio; in basso, carro armato artigliere.

L'insuccesso del De Giorgio, partito coi favori del pronostico, è imputabile alla cattiva distribuzione di forze durante i vari combattimenti e alla nera giornata in cui il Palermitano è incaputo. Egli appariva legato e la sua scherma non è apparsa chiara.

**Gara di sciabola per seniores:** 1. Gabrielli, 10 vittorie e 22 stoccate ricevute; 2. Santostefano, 9 vittorie e 16 stoccate; 3. Grata, 9 vittorie e 18 stoccate; 4. Antonelli; 5. Sormano; 6. Palizzolo; 7. Vandrigh; 8. Del Chicca; 9. Tagliaferri; 10. Rosano; 11. Gambodotti; 12. Galli.

Il giovane ufficiale torinese Gabrielli si è aggiudicata l'ultima prova riserva-

ta ai seniores.

La sua vittoria è stata brillante e meritata, sebbene opposto a degli avversari fortissimi ed esperti della pedana forse più di lui. Gabrielli ha guadagnato ben dieci vittorie perdendo di misura soltanto contro Santostefano e in seguito ad una stoccata finale che ha sollevato le più vive discussioni.

Il vincitore della sciabola è stato — una volta tanto — anche uno schermidore perfetto stilisticamente. Ricordiamo Gabrielli del Campionato universitario italiano di Pisa alcuni anni or sono; sempre lo stesso gioco elegante e armonico, lo stesso portamento di ferro sicuro, la stessa meccanica profonda

dello sciatore di razza. Perché è bene ricordare che Gabrielli non fa altra scherma che quella di sciabola.

Santostefano, che è finito al secondo posto, molto a ridosso del vincitore, si è confermato il tiratore più completo e multiforme del torneo. Si distinsero inoltre Grata, Antonelli e Sormano, che ha vinto la stessa prova lo scorso anno.

Alcuni *matches* fra i fuori-classe Puliti, Ragno, Salafia, Pignotti, Rusconi, ecc. hanno degnamente chiuso gli interessanti Campionati. Impeccabile l'opera delle Giurie e degno del massimo elogio il maestro comm. Camillo Rodolfi, direttore della manifestazione.



S. E. il generale Teruzzi e il Maestro Rodolfi, animatore e organizzatore delle gare, fra i concorrenti al Campionato. (foto Del Papa)



S. E. Teruzzi fra i militi di Gemona, vincitori della gara di fondo per pattuglie (foto Ottolenghi).

## I Campionati dei militi sciatori

Anche il III Campionato nazionale di sci della Milizia ha segnato un lusinghiero progresso nella storia sportiva delle Camicie Nere. Valore e numero di gareggianti, capacità organizzativa di capi, esprimono questo progresso, e nettamente.

Più di 200 militi-atleti, inquadrati da una trentina di ufficiali, si sono radunati verso il finire del febbraio scorso a Lirone Piemonte, per disputarvi i loro Campionati e per quattro giornate effettive essi hanno gareggiato con impegno e con cavalleria nelle diverse prove in programma. Nella prima giornata si sono avute le gare di slalom e di tiro individuale. Il congegno della prima gara era prettamente militare: fare dello sport sì, ma sport duro da combattimento. Vi erano infatti tre passaggi obbligatori (una siepe, un sottopassaggio e una trincea di due metri) da superarsi con salto. Questo per quanto riguardava le due categorie dei campioni e dei confinari, chè per la terza (allievi) il percorso era un po' più facile. Le gare di tiro individuali riguardavano tiri di rivoltella

alla distanza di 20 metri per ufficiali e tiri di moschetto da 100 metri per camicie nere. Le due prove, di slalom e di tiro, sono state abbinate e s'è formata una classifica unica, che ha dato vincitori il cap. man. Ariano e la c. n. Sertorelli nella categoria allievi, il seniore Gresele e la c. n. Ollier e Faustinelli nella categoria campioni, il cap. man. Fiaccarini e la c. n. Tani nella categoria confinari.

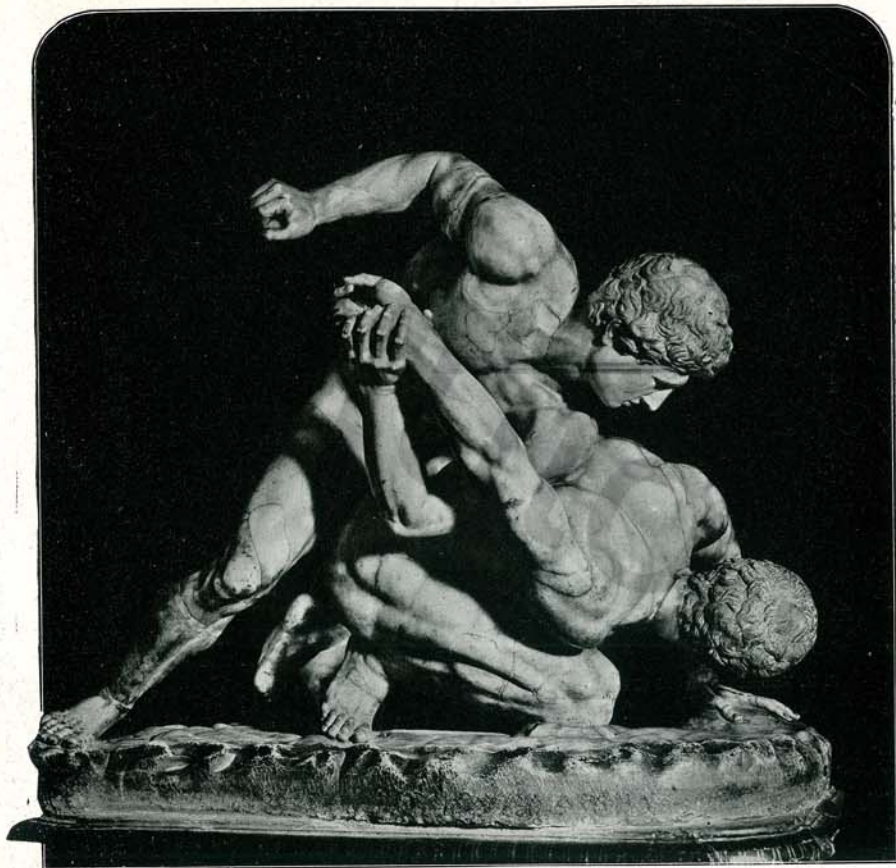
La seconda giornata è stata riservata alle gare di salto per campioni e confinari. Il giovane Tani si è distinto come il migliore dei partecipanti ed ha totalizzato il maggior punteggio. Egli assieme al cap. man. Rieppi, ha vinto la gara per confinari, mentre quella per campioni è stata vinta dal cent. Gozzoli e dal c. s. Petrucci.

Terza e quarta giornata hanno visto lo svolgimento delle prove più importanti, quelle che son servite a dimostrare la bravura dei nostri militi sciatori, le gare di fondo per pattuglie e individuali. Nella prima, ventun pattuglie si son presentate alla partenza. Bisogna subito dire che la gara è riuscita pienamente. Si tratta di un Cam-

pionato in cui conta assai lo stile e la tecnica, ma conta soprattutto il cuore, perché questo è quello che più vale nel soldato. Ebbene i militi che presero parte a questa competizione, come a quella individuale, dimostrarono tutti di possedere cuore e coraggio, e molti dimostrarono anche di possedere dell'ottima tecnica. Nella categoria allievi la vittoria è spettata alla squadra di Bormio, un aggruppamento di cinque giovanissimi, il maggiore dei quali non superava i 19 anni.

Nella categoria campioni ben preparata e perfetta nella sua omogeneità la squadra di Gemona dei fratelli Vuerich, s'è aggiudicata per il secondo anno e meritatamente la vittoria guadagnando la Coppa Mussolini. Pure fra i confinari, gli uomini di Gemona han vinto nettamente.

Nella prova individuale, la camicia nera Dante Vuerich ha trionfato. E' stato il migliore senza dubbio questo ottimo campione pontebbanco, nei mezzi fisici e per lo stile. Oltre a lui sono però da elogiare Faustinelli, Gozzoli, Rieppi, Sertorelli e Ariano.



Galleria degli Uffizi - I LOTTATORI (da un originale greco del III sec. a. C.)

## ATLETI E GARE NELL'ANTICHITÀ

**L**e prime gare sportive dell'antichità, di cui si ha una diffusa e colorita descrizione nei poemi omerici, sono quelle indette sulla tomba di Patroclo, morto in campo rivestito delle splendide armi di Achille, che le aveva concesse all'amico perchè la vista di quelle sgomentasse i Teuceri. Ma dopo il primo sbandamento, ai Troiani fu facile accorgersi che il guerriero rivestito dalle divine armi non

*In quale considerazione fossero tenuti nel mondo greco e romano i ludi atletici, qui ricorda il nostro collaboratore, non senza accennare alla profonda ripercussione che essi suscitano nelle manifestazioni d'arte che risultò immortale.*

era Achille: Patroclo cadde e la salma fu salvata a stento dai compagni. Vegliato dallo stesso Achille davanti al risonante mare, arso il corpo, raccolte le ceneri e composto il tumulo, il dolente eroe radunò i compagni d'arme e volle che in memoria dell'estinto si celebrassero solenni giuochi. La grande competizione si aprì all'alba con la corsa dei cocchi: una schiava in premio al primo arrivato, una giumenta al secon-

do, un ricco lebete al terzo. Tra gli animosi guidatori erano il forte Diomede e il famoso Menelao; i volanti cavalli sollevavano nubi di polvere, superandosi a vicenda e tenendo in sospenso gli animi sull'esito finale; non mancarono le scommesse, pegno un tripode, e le contese tra gli spettatori. Vinse Diomede, e la corsa ebbe un momento drammatico quando Eumelo, volendo a ogni costo passare davanti al vincitore, rovesciò il cocchio e giacque nell'arena, pesto e sanguinante.

Per il pugilato fu posta in premio una gagliarda mula. Il Carnera del tempo era un certo Epeo, fortissimo, membruto, imbattibile, che stese subito la mano alla mula, affermando che avrebbe rotto l'ossa a chi avesse ardito contendergliela. Tutti ammutirono. Si trovò soltanto un greco, a nome Euriclo, che per il buon nome dei compagni ardì misurarsi con l'atleta ma tale fu la furia con cui questi lo investì coi forti pugni rivestiti di duro cuoio, che l'altro giacque al primo incontro a terra fuor dei sensi.

Seguì la lotta, per cui fu messo in giuoco un ricchissimo tripode. Si presentarono a competizione il grande Ajace e l'astuto Ulisse. Nonostante la forza fisica del primo soverchiasse molto quella del furbo Itacense, quest'ultimo con un'arte intessuta di finissime malizie riuscì sempre a eludere i violenti assalti dell'altro. L'esito rimase incerto per diverse riprese e finalmente i due vennero classificati alla pari.

Per quanto la critica veda in questa descrizione un'aggiunta di tempi postomerici, non c'è dubbio che la rappresentazione risale sempre ad antichissima data e il vivo colore con cui ci è stata tramandata rivela anche che l'epigono omerico la ritrasse da una competizione sportiva che dovette svolgersi sotto i suoi occhi secondo le classiche regole dei giuochi panellenici. La prima olimpiade storica fu tenuta nell'irriguo piano d'Olimpia nel 776 a. C.: ma quasi certamente essa fu la consacrazione ufficiale di un costume che appassionava da molto tempo tutta la razza ellenica, impaziente di passare dai cimenti degli stadi a quelli più duri dei campi di battaglia.

La seconda e più grande testimonianza dell'immensa importanza che avevano per i Greci le gare sportive è la lirica di Pindaro. Non si ritrova nulla di simile in tutta la letteratura del mondo, nè prima nè poi. Le grandi odi pindariche sono la più splendida esaltazione delle vittorie olimpiche: vi si cantano le gesta di auriga, corridori, lottatori e pugili, tra cui il fortissimo Diagora, che vantava tutta una tradizione di atleti in famiglia, e che si rese famoso in tutto il mondo greco per aver vinto in tutti e quattro i giuochi panellenici.

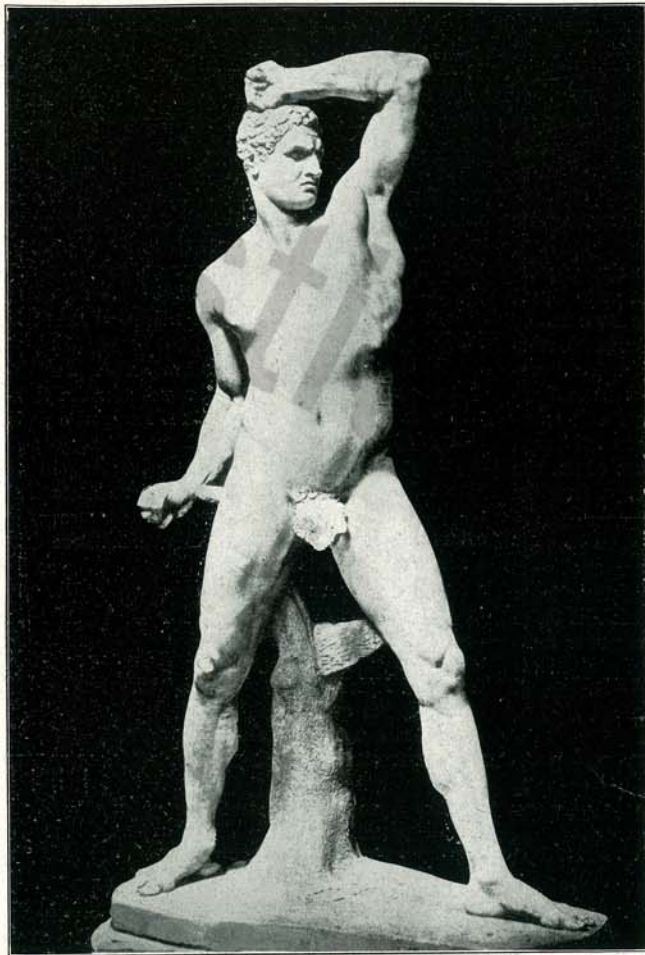
E' curioso notare che dei moltissimi libri (una ventina circa) attribuiti all'immaginoso poeta tebanico — che alcuni vogliono ravvicinare al nostro Gabriele d'Annunzio — ci sono stati tramandati interi soltanto i quattro libri delle odi composte in onore dei vincitori olimpici: segno, forse, della grande diffusione che quei libri ebbero per il loro soggetto a paragone degli altri. Altissima era la gloria che si accompagnava al nome dell'atleta quando la sua vittoria destava la commossa ammirazione del poeta, perchè, mentre onori e ricompense potevano un giorno dimenticarsi e sparire, solo il canto del poeta restava immortale, perpetuando nei secoli la gloria dell'Olimpionico.

Ma la poesia pindarica non è soltanto una splendida creazione artistica: è anche una preziosa testimonianza leggendaria e storica delle origini e dello svolgimento delle gare nell'antichità. Secondo la celebrazione poetica, l'istituzione dei giuochi vien fatta risalire al grande Ercole, che corse fino ai lontani Iperborei per cogliere l'oleastro, di cui si usava coronare i vincitori. Fu l'Ero a consacrare gli altari agli Dei, a stabilire le norme delle gare e la loro ricorrenza, che avveniva ogni quattro anni, e finalmente ad affidare il governo delle Olimpiadi ai Dioscuri, pei quali i Greci nutrivano una particolare venerazione. Il culto di Castore domatore di cavalli e del germano Polluce, pugile ma anche buon cavaliere, si estese poi al mondo romano: si diceva che i Dioscuri apparissero qualche volta in battaglia, annunziatori di vittoria ai Romani; ed erano due bellissimi semidei, giovani e gagliardi, che si vogliono riconoscere nei



Roma - Museo Nazionale - ATLETA





Roma - Museo del Vaticano - IL PUGILATORE CREUGANTE (Canova)

due colossi del Quirinale, salvati dalla distruzione medievale dalle apocriefe iscrizioni: *Opus Fidae - Opus Praxitelis*.

Tuttavia presso i Romani le competizioni sportive smarrirono quel carattere di alta idealità che animava i giochi in Grecia, ove tutta la gioventù veniva addestrata perchè le qualità fisiche rendessero più vigorose quelle morali, e divennero più che altro spettacolo di forza materiale.

Ma ciò avvenne verso la decadenza, mentre non mancano testimonianze letterarie latine, come quella splendida del V Libro dell'*Eneide* rievocata con commossa ammirazione da Lando Ferretti nel suo

*Libro dello Sport*, e come il famoso *Carme Secolare* di Orazio, che rileva col suo forte lirismo quale fiamma di senso patrio e religioso suscitassero nel secolo d'oro i ludi presso i Romani.

Ma la rappresentazione viva e appassionata delle classiche competizioni si ha nel *Viaggio di Anacarsi* del Barthélemy, che sebbene frutto di fantasia è condotto così rigorosamente sulla scorta degli antichi scrittori da sembrare un documento dell'epoca, che ci offre un quadro quanto mai fedele sia nell'insieme sia nei particolari di tutto il mondo sportivo greco.

Per partecipare alle gare olimpiche gli atleti si allenavano severamente per dieci mesi sotto gli occhi dei maestri, dei parenti e degli amici; il giorno della prova dovevano prestar solenne giuramento di non ricorrere a mezzi sleali; tale era lo spirito di emulazione che i perdenti non sapevano darsi pace della sconfitta e si sottraevano piangendo alla vista; i vincitori venivano portati in trionfo e ricoperti di fiori.

Sebbene i regolamenti proibissero d'incitare con grida gli atleti e nonostante che numerosi maestri d'ordine fossero disseminati tra gli spettatori, questi rompevano spesso il divieto tanto era l'ardore con cui venivano seguite le gare: non mancavano gli insulti se un campione deludeva la legittima aspettativa degli ammiratori e altissimo era il grido d'indignazione che si levava d'ogni parte del campo

quando un atleta provocava ad arte la caduta di un altro.

Questa intensa, continua, commossa partecipazione degli spettatori ai giochi, nonostante qualche inevitabile eccesso, era il segno della profonda educazione sportiva del popolo ellenico; non c'è mai stato al mondo nessun pubblico più sanamente sportivo del greco, al punto tale che, essendo insorta un giorno una disputa tra giudici di due città greche che si contestavano il diritto di giudicare le gare, ed essendosi dalle parole passati ai fatti, accadde questo singolarissimo fatto: il numeroso pubblico che doveva assistere ai giochi, anzichè scendere in campo e inter-

venire a difesa dei contendenti, si dispose ordinatamente in cerchio per goder meglio l'inatteso spettacolo e commentando e ammirando prese ad applaudire lungamente ai migliori colpi.

Questo potrebbe sembrare un semplice interesse di curiosità; ma lo storico greco riferisce che gli spettatori applaudivano con lo stesso entusiasmo tanto ai colpi dell'una quanto dell'altra parte, il che dimostra che il loro amore alla pura competizione sportiva aveva trascorso ogni senso di partigianeria e di campanilismo.

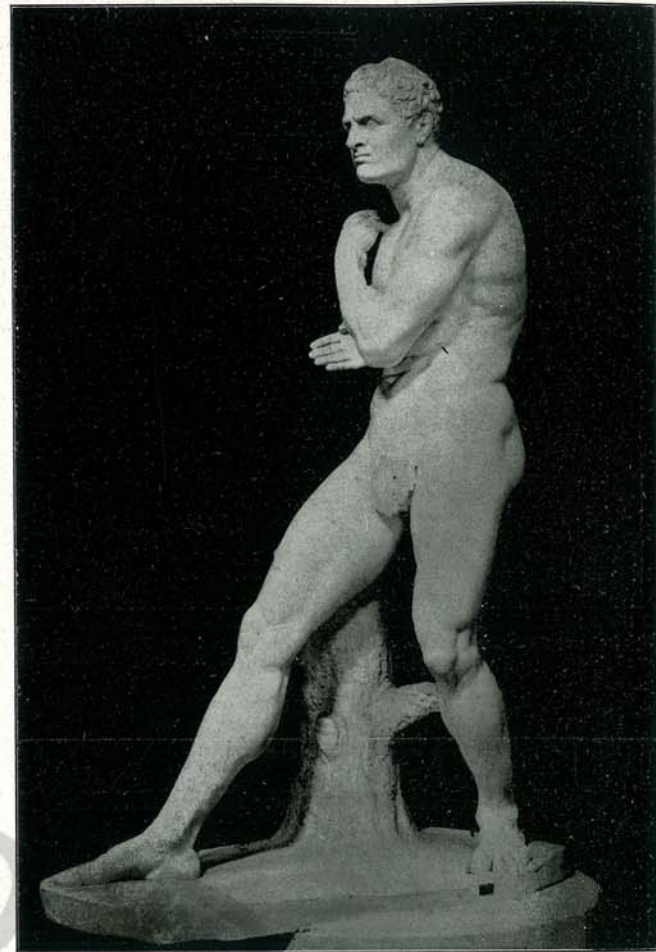
Non è senza significato notare che fra tutti gli sport il pugilato era quello che aveva minor favore: veniva apprezzato più che altro dal basso popolo e non mancarono scrittori che lo condannavano acerbamente.

Bisogna pensare che questo esercizio, a differenza di quanto si pratica oggidì, veniva spinto fino all'ultimo sangue: anche perdente, anche gravemente ferito l'atleta ricusava di abbandonare il terreno e finchè gli rimaneva un filo di speranza, combatteva fino all'esaurimento di tutte le sue forze fisiche e morali.

Ne risultava uno straordinario accanimento che conduceva sovente a conseguenze mortali, sebbene la legge comminasse pene severissime a chi avesse procurato la morte nel pugilato; ma indomabile era lo spirito di offesa e di resistenza dei pugilatori greci, addirittura spartana la loro fortezza nel nascondere sotto un'apparente insensibilità le sofferenze più atroci.

Eliano racconta che un atleta, a cui un colpo tremendo aveva fatto saltare i denti, li inghiottì prestamente per non mostrare all'avversario l'effetto micidiale del suo pugno; incassatori straordinari, questi campioni resistevano ai colpi più terribili e finivano col rimanere sfigurati e malconci per tutta la vita.

I più famosi tra questi formidabili atleti salirono ad altissima considerazione; narra Cicerone che al pugile Diagora si accostasse uno Spartano e gli dicesse: « Muori, Diagora, tu puoi ascendere in cielo! ». E l'ode di Pindaro dedicata al celebre pugile, la più



Roma - Museo del Vaticano - IL PUGILATORE DAMOSSENSO (Canova).

bella tra le odi pindariche, fu scolpita a lettere d'oro nel tempio di Atena. Ma se ne eccettui la poesia di Pindaro, le gesta di questi campioni non risvegliarono mai il canto dei poeti olimpici e raramente dettero alla statuaria ellenica motivi di rappresentazione estetica, come la dettero sempre i corridori, i lottatori, i lanciatori di disco coi loro plastici atteggiamenti. Con rara intuizione li riprese però il Canova dagli antichi modelli nella loro potente e composta espressione e i suoi due vigorosi pugilatori sono oggi tra gli ornamenti più splendidi del Belvedere Vaticano.

EMANUELE CORREA D'OLIVEIRA



Due grandi campioni della velocità, vincitori del classico Grand Prix di Parigi nel 1906; a sinistra l'americano FRANK KRAMER (professionista), a destra l'italiano FRANCESCO VERRI (dilettante) sorretto dal campione italiano dell'epoca: GARDELLIN.

## FULGORI E TRAMONTO DEL CICLISMO SU PISTA

**S**i parla con insistenza di una non lontana ripresa in Italia del ciclismo su pista, sport fra noi evidentemente decaduto da qualche anno a questa parte.

Decadenza dovuta a cause diverse, imputabili tanto ai corridori quanto agli organizzatori che, per mancanza di vedute o di sensibilità, si sono alienati le simpatie delle masse che hanno preferito le emozioni che il gioco della palla al calcio dà agli spettatori o la pratica di altri sport.

Strana, soprattutto, la mentalità degli *sprinters* che per lunghi anni hanno avuto la pretesa d'inte-

*Per la grande parte che ebbe in Italia quando la coscienza sportiva era appena ai suoi albori, per la vastità delle passioni che accese in ogni terra, il ciclismo su pista merita che si parli di lui ora che la sua popolarità sembra definitivamente avviata al tramonto. La rievocazione è fatta da uno che visse i « tempi eroici », quando attorno ai velodromi si accalavano le folle che oggi, invece, impazziscono pel giuoco del calcio. Abbiamo guadagnato nel cambio?*

ressare il pubblico con delle « sedute » equilibristiche precludenti « volate » di 150 o 200 metri al massimo, trasformando la bella gara di movimento in piatta esibizione d'attesa e falsando totalmente in tal modo le belle gare di velocità, cioè l'espressione più pura dell'atletismo che non ammette, certo, virtuosismi... acrobatici.

Un altro paese ove il ciclismo su pista è completamente decaduto è l'Inghilterra. L'unica pista sopravvissuta al piccone demolitore è quella di Herne Hill, a Londra, ove però si svolge una sola riunione all'anno, quella classica del Venerdì Santo,

dal valore tecnico molto problematico poiché l'unico corridore professionista di classe tuttora superstite è il veterano Bailey al quale vengono opposti da anni a questa parte, avversari compiacenti. Le cose procedono meglio in Francia, specialmente a Parigi che dà sempre vita florida a quattro velodromi (Vel' d'Hiv', Buffalo, Vincennes e il nuovo Parc des Princes) sufficientemente alimentati da un pubblico fluttuante.

Pure redditizia è la gestione dei velodromi nei dipartimenti francesi, mentre nel Belgio cominciano le dolenti note avendo il pubblico disertato gli spettacoli delle piste diventate teatro di sole gare all'americana. Anche in Germania, ove gli sportivi prediligono le gare riservate agli *stayers*, quegli organizzatori hanno dovuto stringere i cordoni della borsa obbligando i corridori a condividere i rischi dell'impresa prestando l'opera loro in base alla percentuale sugli incassi.

Più florida è invece la situazione del ciclismo su pista in Danimarca. A Copenaghen, quel velodromo d'inverno, diretto dall'ex-famoso campione Thorwald Ellegaard, lavora in pieno durante tutta la buona stagione. Nell'inverno i corridori danesi, capitanati da Falk Hansen, trasportano i propri penati a Parigi ove convergono fra i rappresentanti delle diverse nazioni anche gli Svizzeri, che in patria svolgono sporadica attività sulle piste di Zurigo e di Basilea.

Tutto sommato, dunque, il ciclismo su pista vive vita florida unicamente in Francia, o meglio a Parigi, principale centro europeo che col suo grande movimento cosmopolita può permettersi il lusso di piste ciclistiche, come i principali teatri si concedono quello di superare la millesima replica dello stesso spettacolo.

\*\*\*

Tuttavia, anche a Parigi si avvertono i segni dei tempi: i direttori di quei velodromi, pur essendo favoriti dall'immigrazione di tanti corridori, devono compilare, volta per volta, programmi nuovi ed interessanti, includendo naturalmente fra i protagonisti gli uomini del momento fra i quali gli Italiani occupano adesso un posto non secondario.

I gusti del pubblico esigono soprattutto gare movimentate, cioè « tirate » dall'inizio alla fine e ciò spiega come questo pubblico, che ha disertato i velodromi in Italia, prediliga a Parigi le corse « Omnium » costituite da una terna di competizioni: velocità a cronometro, inseguimento ed individuale con classifica a punti, cioè tre specialità in cui il corridore è chiamato a dar tutto se stesso. Questi « Omnium » internazionali, oppure grandi « americane », costituiscono il « clou » dei programmi ove la parte dedicata alla velocità pura non figura sempre in primo piano.

E' infatti oramai pacifico che i Raynaud, Binda, Dayen, Guerra, Wambst, Linari, Pelissier, Leducq, ecc., interessano maggiormente gli spettatori che non i Michard, Faucheux, Mourand, Girardin, Beaufrand, ecc.

Gli è che il pubblico non trova più di suo gusto la solita volatina di duecento metri al massimo, maturata in seguito ad una lunga quanto stucchevole serie di finte « da fermo » di due corridori ben decisi a non partire in testa, ma di comandare la gara, guizzo finale compreso, dalla seconda posizione. Altra balordaggine, ch'è non può essere definita altrimenti e che diede il definitivo tracollo alle gare di velocità, fu la trovata di quell'esperto francese che lanciò la formula delle prove a due; formula che finì per deformare completamente le corse veloci ridotte a puri « matches » nei quali la gara di movimento, basata prevalentemente sulla lotta di posizione, cessò di esistere. Quale scusante delle



Dotato d'una velocità sorprendente, il brecciano GIANFRANCO TOMASELLI fu, intorno al 1900, una delle stelle di prima grandezza nel firmamento degli *sprinters* internazionali.



L'americano A. A. ZIMMERMANN venne in Europa agli albori del ciclismo su pista, e non trovò rivali nelle corse di pura velocità.

prove a due venne invocata la necessità dell'abolizione di ogni intesa fra i concorrenti: intesa inevitabile con diversi corridori in gara, come se essa non fosse possibile tra due soli.

A compire l'opera non mancarono reiterati tentativi di instaurare il sistema delle finali in diverse prove; sistema assolutamente irrazionale per gare riservate agli *sprinters* vale a dire ai puro-sangue. Quanto appare oramai lontano nei tempi il suggestivo spettacolo di batterie e finali dense di corridori lontanti dal segnale della partenza per la conquista della posizione migliore, per poi partire a fondo magari a 500 metri!

Visioni indimenticabili del buon tempo antico, quando un Zimmermann, lanciato come un razzo roteando un rapporto sviluppante meno di cinque metri realizzava velocità di ben poco inferiori alle attuali. Quanta potenza in quel corpo di spilungone, in quelle due gambe interminabili, ma massicce, una specie di *silhouette* dell'odierno Moeskops! Tanta era la facilità della sua azione che si subiva l'im-

pressione che egli volesse correre ancor più forte solo che l'avesse voluto. Sembrava proprio che i suoi piedi lambissero i pedali con tenue carezza mentre nel culmine dell'azione le gambe giravano turbinosamente con la regolarità di stantuffi.

Senza dubbio alcuno, anche malgrado l'evoluzione dei tempi, la generazione odierna degli sportivi ritornerebbe tutta la sua simpatia per le belle gare di velocità pura, sol che i migliori elementi attuali concepissero la gara sotto i suggestivi aspetti del tempo che fu.

\* \* \*

Una specie di resipiscenza si è avuta, or non è molto, fra qualcuno dei *cracks* più in vista, precisamente Michard e Martinetti; resipiscenza dovuta più a gelosia di mestiere che non proprio a vera crisi di coscienza. Questi due *sprinters*, punti nell'amor proprio per le migliori accoglienze del pubblico ai colleghi mezzofondisti, hanno voluto tentare un'incursione nel campo dell'Omnium.

All'uopo hanno naturalmente dovuto impostare su altra base l'allenamento che non è certo quello sul quale si plasma lo *sprinter*. Forte di una severa preparazione, Michard riuscì a spuntarla e Martinetti a figurare ono-



L'idolo delle folle francesi, il popolare JACQUELIN. Guadagnò somme fantastiche, finì all'ospedale.



Questo è MAJOR TAYLOR, il famoso « negro volante » che corse anche in Italia.

revolente. Ma Michard e Martinetti non tardarono a scontare il grave sforzo concretatosi in un sensibile grado di minor scioltezza dovuto specialmente alla tensione prolungata richiesta dalla dura prova ad inseguimento, tanto nociva alle peculiari doti dello *sprinter*, chiamato a produrre i suoi massimi su poche centinaia di metri. Comunque, un piccolo episodio nel quadro dell'attività delle piste odierne è tanto più significativo in quanto rimane a confermare che il pubblico è solo attirato da gare combattute e movimentate, pertanto accorderebbe ancora i suoi favori a quelle di velocità se potessero offrire fasi interessanti come le offrono gli « Omnium » e le « americane » più importanti tirate a tutta andatura.

Ben altra era una volta la risonanza, per esempio, della classica fra le classiche corse di velocità, il Gran Premio di Parigi, il cui libro d'oro registra i nomi dei più celebri *sprinters* del mondo delle diverse epoche, dall'americano Banker nel 1894, a Lucien Michard nel 1930. Le prime edizioni furono intonate alle gare di movimento, poi la malaugurata tattica dei *surplace*, che aveva fatto capolino nei matches a due, finì per essere adottata su tutta la scala; e primo a soffrirne fu appunto il Gran Premio di Parigi.

Nell'epoca aurea del ciclismo su pista, quando le batterie di eliminazione riunivano circa cento concorrenti, dei quali una trentina erano in grado di coprire in 12 secondi netti i 200 metri finali, queste eliminatorie e poi il *répêchage*, le semifinali e la finale offrivano fasi emozionanti.

Generalmente la lotta era rivolta per la conquista della seconda posizione all'inizio dell'ultimo giro. Se il corridore in testa non cedeva, quello che lo seguiva non lasciava la sua ruota fino verso l'uscita dell'ultima curva: anzi, se prima di quel momento nessuna ruota minacciava spuntava ai fianchi, si lasciava distaccare di qualche metro, in modo di poter approfittare del punto d'appoggio e di balzare letteralmente addosso all'avversario che, superato così di colpo, cedeva di schianto.

Non sempre, però, com'è facile immaginare, le cose si svolgevano così lisce ed allora i corridori in seconda, in terza ed anche in quarta posizione, incalzati dagli uomini delle posizioni retrostanti, si vedevano costretti a partire a fondo senza indugio, salvo poi a temporeggiare un attimo nell'ultima curva per gettarsi infine a corpo perduto nel rettilineo finale.

Naturalmente in questi balzi avevano buon gioco i corridori dallo scatto pronto e potente, talvolta però costretti a cedere all'irresistibile punta fi-



Sei volte campione del mondo, atleta eccezionale per la continuità e la purezza della sua carriera: THORWALD ELLEGAARD, danese.

nale di *sprinters* particolarmente veloci negli ultimi metri quali Zimmermann, Ruscelli, Morin e Singrosi della prima epoca, Kramer, Taylor, Friol, Poulain, Verri, Spears, in seguito, e Michard, Martinetti, Mathias Engel, attualmente.

Potenti uomini di « scatto » sono esistiti in tutti i tempi. Su tutti sono emersi i francesi Bourillon, Poulain e Friol ed i nostri Pontecchi, Conelli, Magri, Bixio, Verri, Polledri ed altri.

Nel lontano 1902 sulla pista di Porta Salaria, a Roma, il compianto Bixio, scattato magistralmente a 400 metri dal traguardo, per poco non conquistò l'ambito titolo di campione del mondo toccato invece ad Ellegaard, primo per pochi centimetri davanti all'olandese Meyers e a Bixio, battuti sul traguardo. Bixio, tattico finissimo, veramente senza uguali, possedeva un'abilità tutta speciale, quella d'infilarsi all'interno anche quando lo spazio non lo consentiva, ciò che gli valse diverse squalifiche poichè, come è noto, il regolamento delle corse proibisce di passare l'antagonista a sinistra quando questi si trova alla corda.

Ma tanta era l'abilità di Bixio che, in un Gran Premio disputato al Velodromo Umberto I di Torino non esitò a rimontare a sinistra Eros che, a sua volta, stava tentando di rimontare all'interno l'olandese Meyers filante in testa. Bixio giunse

primo, ma venne passato inesorabilmente all'ultimo posto.

Sequirono le annate di stasi, ed anche allora i corridori italiani si videro costretti a svolgere la loro attività sulle piste estere ove, a poco a poco, l'arte del *surplace* aveva detronizzato la tattica basata sulla gara di movimento. Tramontati definitivamente i corridori della prima generazione, i nuovi, capeggiati da Friol e da Poulain in Francia e da Verri e Gardellin fra noi, si dimostrarono maestri del *surplace*.

Le finalità del deplorato *surplace* sono state spiegate dal famoso Poulain, campione del mondo nel 1905, corridore completo, acuto osservatore quanto brillante scrittore, in un suo trattato riguardante la tattica nelle corse su pista. Perfetto equilibrista, si ricorda di Poulain un singolare episodio che risale al 1906, epoca in cui disputò a Vincennes un match col tedesco Mayer; match passato alla storia appunto per le lunghe... sedute di *surplace*. Infatti i due corridori, dopo aver vinto una prova ciascuno, si accinsero a disputare la « bella » che non vide la fine per il semplice motivo che Poulain e Mayer compirono in totale 3 ore e 36' di *surplace*; al punto che i giurati, stancatisi per tanta attesa, li abbandonarono al loro destino.

— Il *surplace*, dichiara Poulain, è un sistema per smontare l'avversario. Fermarsi subito dopo la partenza ha influenza relativa sul seguito della corsa. Lo spettatore si chiede infatti il perchè di tale procedimento. Molti corridori che lo praticano, in verità non lo sanno neppure loro. Comunque, il *surplace* è un'ottima arma per deprimere l'avversario, e per obbligarlo a partire in testa anche se non ne ha volontà, anzi occorre insistere se egli non è abituato a produrre lo sforzo finale dalla prima posizione. Se l'avversario adotta un grande rapporto ed è abituato a scattare a 180 metri dal traguardo, sarà ottima tattica prevenirlo e scattare decisamente un po' prima di tale distanza. In tal caso la vittoria è sicura perchè egli non riuscirà mai a recuperare totalmente le tre o quattro lunghezze di vantaggio acquistate di sorpresa con uno scatto secco e potente.

Poulain era effettivamente un maestro nell'arte del *surplace* e scattava in modo magistrale. Così, dopo aver obbligati gli avversari a prendere il comando della gara e a marciare lungo il bordo esterno della pista, egli partiva come una freccia dall'ultima po-



Florentino di Padova, ANGELO GARDELLIN fu campione d'Italia ed ebbe buoni momenti sulle piste estere.

sizione e raramente gli antagonisti riuscivano a rimontarlo completamente. Oppure partiva audacemente, sempre da fermo, dalla prima posizione lasciando lateralmente sul posto l'avversario.

Poulain, corridore intelligente, non induriva i muscoli delle gambe con grossi rapporti, non curava molto la *souplesse* facendo uso di rapporti da 6 metri e 95 a 7 metri che gli consentivano di mantenere la gamba elastica al massimo grado, segreto del suo superbo scatto.

Un altro *sprinter* fra i più veloci fu il compianto Friol, capace di partire anche da lontano e di percorrere quattrocento metri alla media di 11' 4/5 o 12" per ogni duecento. Friol possedeva inoltre la specialità di produrre due o tre scatti in piena volata coi quali riusciva talvolta a distaccare i concorrenti aggrappati alla sua ruota.

Alla scuola di Poulain e di Friol crebbero i nostri Piani e Polledri, stabiliti con la famiglia a Parigi. Il compianto Polledri diventò presto un tattico di prima forza imponendosi in quei velodromi fra i migliori specialisti della velocità pura. Nel 1912 egli venne per la prima volta in Italia in occasione del Campionato, che quell'anno si disputò a Mantova sulla pista del « Te », vale a dire sulla pista ove il campione Francesco Verri, *sprinter* completo e tattico superiore, aveva colto tante brillanti vittorie. Contrariamente all'attesa generale, Verri fu battuto davanti agli occhi dei suoi conterranei da Polledri, partito deciso in testa prima degli ultimi duecento metri. Terzo fu Moretti, sorpreso come Verri dalla estrema decisione di Polledri, che aveva adottato la tattica migliore per quella pista di terra, piazzando cioè uno scatto magistrale nel momento in cui era indispensabile prendere il comando della gara.

Verri accusò, a sua attenuante, uno slittamento in curva che gli costò terreno prezioso; sta di fatto che Polledri, con pronto intuito, aveva compreso quale doveva essere la tattica capace di fruttare la vittoria. Due anni più tardi, Polledri coglieva ancora la vittoria nel Campionato disputatosi sullo scomparso velodromo del Sempione, davanti allo stesso Verri invano venuto all'attacco prima dell'uscita dall'ultima curva. Scattato, molto a proposito subito dopo il segnale della campana all'ultimo giro, Polledri riusciva a prendere la preziosa prima



Una « storica » finale di Campionato, quella del 1914: POLLEDRI batte VERRI e GARDELLIN sulla pista del Velodromo Sempione a Milano. A destra, AMEDEO POLLEDRI. Valoroso soldato, morì nel 1918 per caduta dall'aeroplano.



posizione e vivendo sul lancio nell'ultima curva ripartiva a fondo prima d'imboccare il rettilineo finale ove poteva sviluppare l'azione massima che impediva a Verri di passare.

\*\*\*

Comunque, Francesco Verri, che ha avuto il grave torto nei suoi anni migliori di gareggiare quasi esclusivamente in patria, è stato uno dei migliori *sprinters* che l'Italia abbia annoverato. La prova da lui realizzata nel 1906, l'annata che lo vide, da dilettante, trionfare nel Gran Premio di Parigi, alle Olimpiadi di Atene e nel Campionato del mondo a Ginevra, è unico negli annali del ciclismo su pista. Dotato di scatto e punta finale notevolissimi, Verri si faceva particolarmente notare per l'abilità tattica, per le sue entrate in azione tempestive, per il pronto intuito col quale sventava i disegni e le manovre avversarie.

Soprattutto conosceva a fondo l'arte di cogliere al volo la ruota migliore e di venire all'attacco nell'istante preciso, perchè, com'è risaputo, in velocità pura la concezione dello *sprinter* non ammette che frazioni di secondo fra pensiero ed azione. Così egli, per lunghi anni, detenne il titolo di campione italiano e sulla pista del « Te » a Mantova colse una

serie di successi su campioni di gran classe quali Rütt, Mayer, Vandeborn, Dupré, Poulain.

Decisosi finalmente a correre all'estero, Verri compì una lunga *tournee* agli Stati Uniti in cui brillò fra i primi astri del firmamento ciclistico nord-americano, fra i quali spiccavano il famoso Frank Kramer — invito quanto imbattibile campione — nonchè Eaton e Arthur Spencer. Anche Kramer dovette abbassar bandiera, più di una volta, di fronte a Verri che, in gran forma, sfoggiava velocità e tattiche superiori, dimostrando, più tardi, particolari attitudini per le « Sei giorni », vincendo, fra l'altro, a tempo di record, in coppia con lo svizzero Oscar Egg, un'edizione della tradizionale prova a coppie di Chicago.

Anche dopo la guerra, Verri apparve all'altezza

dei migliori specialisti: Möeskops, Leene, Spears, Kaufmann, ma la decadenza delle gare su pista fra noi segnò, si può dire, la fine della sua lunga e brillante carriera non essendosi egli acconciato, per evidenti ragioni di età a trasferirsi a Parigi, diventato quartiere generale di corridori d'ogni nazionalità in cerca di scritture.

Degli « anziani », solo Piani e Moretti rimanevano sulla breccia ove si trovano tuttora. Segnatamente Piani, raro esempio di longevità sportiva, dopo essersi distinto per lunghi anni sulle piste nord-americane brillando fra i campioni d'oltre Oceano, continua oggi a battersi sulla stessa linea dei *leaders* attuali. Moretti, che da tempo ha superato lo scoglio della quarantina, ed ha fatto sempre uso di grossi rapporti durante la lunga carriera svoltasi in maggior parte all'estero, può oramai considerarsi un giubilato dello sport attivo in cui fu uno dei nostri più validi rappresentanti, come lo furono Messori e Gardellin; abulico, pur essendo dotato di grandi mezzi, il primo; pieno di vita e di slancio il fiorentino di Padova, riuscito a mettere tutti nel sacco nel 1913 nel Campionato italiano disputato sulla pista in terra di Faenza.

Così è avvenuto il cambio della guardia che nel 1927 poneva in piena luce Avanti Martinetti, dotato di un'eccezionale punta finale, che lo rende imbattibile... quando si allena sul serio.

Con Martinetti si fa notare sulle piste parigine Mario Bergamini, che sorretto da grande passione, malgrado i postumi di una grave caduta a New York, sfoggia continuità di forma che lo rendono temibile per chicchessia.

Naturalmente, ovunque il cambio della guardia si è verificato su larga scala ed in Francia da anni Michard e Fauchaux hanno raccolto la successione dei compianti Friol, Hourlier e di Poulain, Pouchois, ecc. Si può anzi affermare che la Francia, la cui storia del ciclismo è ricchissima di campioni, non ha mai posseduto uno *sprinter* completo e regolare come Lucien Michard, da quattro anni a questa parte detentore del titolo mondiale. Ora, altri giovani incalzano i *leaders* e costoro sono il francese Gerardin ed i belgi Arlet e Scherens. Con tutto questo però, essi fanno, ripetiamo, compiangere, Michard compreso, le vedette di un tempo perchè non sanno infondere



Il mantovano VERRI fu l'ultimo dei nostri velocisti che non fece rimpiangere i celebri campioni dell'età d'oro. Brillò negli anni avanti la guerra ed anche dopo, su tutte le piste del mondo.

nelle loro gare l'interesse che è pur sempre la molla del successo.

La colpa, come si è detto, non è tutta loro, ma anche imputabile al balordo sistema col quale sono state impostate le gare di velocità. Prendiamo ad esempio l'ultimo Gran Premio di Parigi disputato lo scorso luglio sulla pista di Vincennes con la deplorata formula dei matches a due. Michard e Fauchaux, vincitori delle rispettive semifinali si sono ritrovati in finale comportante due prove. In entrambe Fauchaux è partito in testa scattando all'entrata dell'ultima curva e Michard, rinvenendo velocissimo, lo rimontava, quasi sul traguardo, grazie alla sua bruciante punta finale. Piani, vincitore del suo quarto di finale si classificava al terzo posto.

In tal modo è stata deformata la classica gara che avrebbe suscitato ben altro interesse ed assunto diversa fisionomia se disputata, come un tempo, a tre corridori e in un'unica prova. Altre possibilità poteva avere il nostro Piani, in ottima forma in quel momento, di fronte ai forti avversari dei quali avrebbe probabilmente potuto precedere almeno Fauchaux, dato che Michard appariva imbattibile.

Nel mese successivo Michard riusciva infatti a conquistare a Bruxelles il suo quarto Campionato del mondo.

\* \* \*

A Bruxelles, per la conquista del massimo titolo, si trovavano alle prese il gigante olandese Möeskops e il piccolo Michard, dopo la consueta laboriosa selezione a base di matches a due.

Entrambi vincevano una prova ciascuno e perciò si rendeva necessaria la « bella ». Così il pubblico, dopo essersi digerito lo spettacolo, monotono, per non dire asfissiante, di una cinquantina di corse « a due », riusciva ad assistere alla conclusione del *meeting* con l'eterno duello fra il francese e lo spilungone olandese, che si faceva giocare dal più abile avversario nelle interminabili schermaglie a base di *surplace*.

Tutto il godimento offerto da questa importante decisiva si doveva infine ridurre al repentino guizzo sfoderato negli ultimi 250 metri da Michard, partito a fondo a quella distanza, invano inseguito da Möeskops. Spettacolo ben più suggestivo avrebbe invece offerto una finale disputata anche da Piani e da

Falk Hansen, classificatisi rispettivamente al terzo e al quarto posto, ben inteso, col sistema dei matches a due.

La presenza di questi due altri concorrenti capaci d'impegnare i due *leaders*, avrebbe forse fruttato risultati diversi, solo se si pensa che fra i valori in lizza la differenza poteva essere compresa in una scarsa ruota. Questione quindi di « posizione » per la conquista della quale la lotta sarebbe stata accanita dall'inizio alla fine e avrebbe offerto al pubblico palpitante interesse, quello che esso crede di scorgere negli « Omnium » et similia.

Così stando le cose, non riesce difficile comprendere che le cause tuttora permanenti della decadenza delle belle gare di velocità, difficilmente potranno consentire la resurrezione di esse in un paese come il nostro ove la lotta fra atleti, in ogni tempo, è apprezzata in tutta la sua bellezza a patto che essa non venga mai meno un istante, non registri pericolose soste. Ragione tanto più logica e naturale in quanto il ciclismo, pur permanendo uno sport squisitamente popolare, si è visto superare da altri sport che da esso hanno avuto punto di partenza.

V'ha di più: malgrado l'evoluzione di atleti e di macchine, il ciclismo su pista, per quanto concerne la velocità pura, è rimasto stazionario. Contro gli undici secondi e quattro quinti impiegati da Michard a percorrere gli ultimi 200 metri nella prova decisiva del campionato del mondo 1930 stanno gli stessi undici secondi e quattro quinti di Jacquelin nel match col negro volante Major Taylor nel 1900 al Parc des Princes di Parigi; anno in cui si può dire con certezza che altri cinque *sprinters* « fuori classe », quali Meyers, Cooper, Conelli, Ellegaard, Rütt, e qualche altro ancora, erano in grado di uguagliare questo tempo, mentre, normalmente, una ventina circa di corridori di nazionalità diversa coprivano, in gara, i 200 metri in 12 secondi netti.

Ciò, una trentina d'anni fa; mentre quindici anni prima l'americano Zimmermann, con un rapporto sviluppatissimo poco più di 5 metri, macchina pesante e ruote che ora non si applicherebbero neppure alle macchine multiple, realizzava velocità di pochissimo inferiori, se non proprio uguali, alle odierne.

Si deve concludere che l'atleta non ha potuto, malgrado i perfezionamenti apportati alle macchine ed il notevolissimo vantaggio delle gomme e delle ruote più leggere, realizzare sensibili progressi in fatto di velocità. Non solo, ma è pacifico che i corridori odierni hanno perduto molto terreno in fatto di stile. Ciò è avvenuto in seguito al trapasso dei piccoli rapporti che consentivano al corridore di lavorare perfettamente appostato ed in pura *souplesse*.

Coll'avvento delle grosse multiple, le posizioni vennero spostate in avanti per poter lavorare di forza con evidente danno della linea e dello stile. Per-

tanto sono sempre più apprezzabili le *performances* dei campioni di una volta perchè stabilite in condizioni sfavorevoli, come, d'altra parte, bisogna riconoscere che i brillanti risultati di un tempo costituivano il frutto di un lavoro serio e coscienzioso, oggi giorno sconosciuto e deformato per circostanze di forza maggiore, avendo dovuto gli *sprinters* compiere incursioni nel campo del « mezzofondo ».

A questo punto ci si chiede se è ancora possibile la rinascita del ciclismo su pista fra noi, malgrado l'attuale situazione in cui è venuto a trovarsi e che appare senza via d'uscita.

Veramente una via d'uscita esiste, ma comporta un taglio netto a tutte le odierne mentalità che, per molti aspetti coincidono con quelle riscontrate in campo pugilistico.

Intendiamo alludere alle assurde pretese degli atleti professionisti che non corrono e non



Un campione che avrebbe vinto contro chiunque se la volontà di vincere fosse stata pari alla poderosità dei mezzi atletici di cui disponeva: ORLANDO PIANI.

vogliono correre l'alea dei rischi come gli organizzatori che da tempo hanno dovuto chiudere i battenti dei velodromi. Unico valido rimedio in tanto male, un netto taglio al tronco consistente, non solo nel ripristino dell'antica formula delle belle gare di velocità, ma nell'allevamento, se così si può definire, di una nuova generazione di velocisti fra i quali non tarderanno ad emergere gli elementi degni di continuare le tradizioni degli attuali Martinetti, Piani, Bergamini, Pelizzari e Malatesta.

Bando quindi alle illusioni. Gli spettacoli costosissimi a base di « Omnum » e di « Americane » potranno far presa sul pubblico due o tre volte al massimo durante tutta una stagione: invece una nuova attività impostata esclusivamente su gare di velo-

cià dense di concorrenti, potrà creare una atmosfera di simpatia prelude al ritorno degli sportivi alle veramente combattute battaglie su pista.

Ma per far risorgere queste corse di velocità bisognerà mettere i corridori « alla frusta », con l'istituzione nelle batterie semifinali e finali di premi per coloro che stabiliranno il miglior tempo sul percorso totale. Così, coloro che non avranno grande possibilità di battersi in volata impegneranno dall'inizio alla fine gli antagonisti con andature da record, forzandoli a seguirli in un passo che non vedrà mai languire un momento la corsa stessa. Tutto il segreto della bellezza della gara di velocità sta nella movimentazione di questa.

CARLO MISSAGLIA



Prodigatosi fino all'estremo



Pubblicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250

Molto spesso nelle competizioni sportive l'atleta deve sforsare ogni muscolo, ogni tendine ed ogni nervo per raggiungere la confesa vittoria. Distorsioni dolorose, stiramenti ai muscoli, stanchezza nervosa e mal di testa ne sono di solito le conseguenze. 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 del sangue senza danneggiare il cuore.



Una veduta del I Salone motonautico, tenutosi al Palazzo dello Sport di Milano nel 1929.

## Il terzo Salone della Motonautica a Milano

Nel Palazzo dello Sport di Milano, al IV Salone dell'Automobile, organizzato dall'A.N.F.I.A. che presenterà fra poche settimane i tipi di macchinario più vario e più perfezionato, si affianca, quasi integrazione dei modelli del traino lungo le belle strade d'Italia, tutta la locomozione acquea, adunata nella III esposizione motonautica italiana.

Al piano terra dell'imponente salone, in tutta la galleria circolare che abbraccia l'intero fabbricato, si insedieranno i motoscafi, i fuori bordo, le barche a vela e tutti gli accessori utili per la navigazione.

La grande navata superiore, ricoperta dalla larghissima cupola a vetri, darà a questa visione marinara una tonalità discreta di colorazione con l'immenso velario giallo, a sfumature rosa, scendente dall'alto.

La suggestiva parata motonautica riunirà nella prossima manifestazione,

Contemporaneamente al IV Salone dell'Automobile si avrà anche quest'anno, al Palazzo dello Sport di Milano, la mostra motonautica. Il successo che ha arriso alle due precedenti edizioni non mancherà anche questa volta di sanzionare la buona riuscita della mostra stessa, che il fior fiore dell'industria motonautica mondiale sarà ivi rappresentato.

in un quadro completo, i tipi più belli dei mezzi di trasporto e di turismo delle nostre marine. Più che un bisogno costituisce un alto dovere per gli Italiani dare il massimo incremento a questo turismo che temprerà gli spiriti e rafforza gli organismi. Si può affermare, con competenza medica e sportiva, che il canottaggio raggruppa tutti i vantaggi per lo sviluppo fisico, dalla ginnastica agli arti, alla respirazione larga e ritmica, che gli sport a vela e a motore rinvigoriscono l'organismo e abi-

tuano l'occhio dei navigatori ai futuri e più seri cimenti del domani.

Nel III Salone della Motonautica saranno esposte, in prevalenza, le tipiche imbarcazioni da passeggio e da turismo; il fuoribordismo nella sua pratica affermazione utilitaria sarà presente con tipi ricchi di pratici adattamenti. La motonautica, in uno con l'automobile, dimostra di essersi sempre più sviluppata e migliorata, sia nei soggetti tecnici e nelle applicazioni, sia nell'entusiasmo di quanti si dedicano al bellissimo e sano sport.

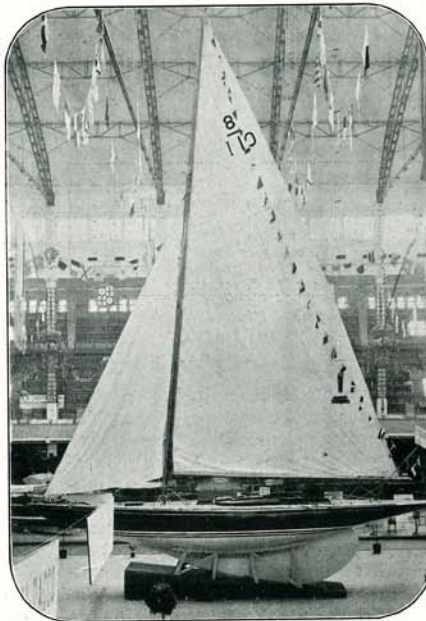
Nel campo motonautico l'impiego dei motori fuori bordo per piccole imbarcazioni da turismo e da trasporto merci è molto recente e si è andato rapidamente diffondendo negli ultimi anni con l'adozione di motori leggeri, facilmente adattabili, di manutenzione sem-

plice e di buon rendimento. A questa particolare industria si è dedicata specialmente la produzione nord-americana, che si è affermata in pochi anni largamente anche sui mercati esteri, favorita in molti casi dalla mancanza della concorrenza locale e sostenuta in altri dalla reclame dei risultati già ottenuti e da una costante e abile propaganda.

Attualmente i motori fuori bordo di produzione nord-americana dominano i vari mercati di assorbimento: un indice dell'importanza di tale commercio si può ricavare dall'esame delle statistiche ufficiali nord-americane che registrano un'esportazione totale di motori fuori bordo a 10.479 unità nel 1928, a 11.321 nel 1929 e a 7.119 nei primi undici mesi del 1930.

La produzione europea, quantunque assai meno sviluppata, è pure andata aumentando e perfezionando i suoi tipi offerti sul mercato: si annoverano oggi, fra le altre ottime case produttrici di tali motori in Svezia, in Norvegia, in Germania, in Inghilterra e in Francia.

Per quanto riguarda in particolare l'Italia, tale industria è del tutto recente, risalendo a pochissimi anni or sono la costruzione dei primi motori; essa si è affermata decisamente nel corso del 1930, conquistando tre record mondiali. Come è noto infatti, i motori italiani fuori bordo, oltre a trionfare nelle regate internazionali di Venezia dell'autunno scorso, conquistarono successivamente nelle prove eseguite a Gardone, i record mondiali di velocità per i tipi di 250, di 500 e di 1000 centimetri cubi di cilindrata.



Un'imbarcazione a vela molto ammirata al Salone motonautico dello scorso anno.

L'applicazione dei motori fuori bordo alle imbarcazioni sportive è tuttavia ancora poco sviluppata nel nostro paese, in confronto ad altre nazioni; si può calcolare, a un dipresso, che esistano attualmente in Italia non più di 5.000 piccole imbarcazioni per usi sportivi provviste di motori, inclusi i fuori bordo. Questi ultimi sono stati finora importati in grande prevalenza dagli Stati Uniti: le statistiche della Repubblica registrano infatti un'esportazione verso l'Italia di 464 motori nel 1928 e di 544 nel 1929. Si può ritenere che tali cifre rappresentino all'incirca il 70-80 per cento delle importazioni totali italiane, e che il resto vada suddiviso fra quelle provenienti dalla Svezia, dalla Gran Bretagna e dalla Germania.

Comunque la splendida affermazione del turismo italiano aprì il campo a buone prospettive sia per i successi avvenire sia per l'affermazione dei nostri motori che in ogni ramo della meccanica hanno ottenuto un notevole successo.

Con i motori fuori bordo i giganti usufruiscono di una velocità comoda in scafi adatti per gite, per la caccia, per la pesca, per il campeggio. I piccoli e potenti motori moderni, pieghevoli o no, si possono trasportare comodamen-

te come una qualsiasi valigetta e applicati istantaneamente a una barca qualsiasi, permettono, senza fatica del remo e l'imprevisto della vela, di andare ovunque si voglia. E la grande massa del pubblico ritorna convinta ai veri scopi del motore fuori bordo obbligando i costruttori ad abbandonare la corsa verso le maggiori cilindrature, per ritornare, come ha dimostrato il recente salone motonautico di New York, verso i piccoli motori di tre o quattro H.P. al massimo, più che sufficienti per la maggior parte dei bisogni.

Questo fattore di sviluppo è anche giustificato dalla spesa relativa dei fuori bordo in confronto alle lancia e ai motoscafi da diporto e da grande velocità.

Non si può escludere però che negli ultimi anni i motoscafi hanno acquistato grande popolarità presso molti ritrovi balneari e i villeggianti hanno potuto procurarsi l'emozione di correre su motoscafi veloci. Coloro che hanno provato ogni mezzo di locomozione veloce terrestre, marittimo e aereo affermano che quella sensazione è ineguagliabile.

Il III Salone della Motonautica ci darà dei saggi plausibili della bellezza e della pratica di questi meravigliosi mezzi di trasporto marini e fluviali.

La rassegna motonautica del 1931 costituirà indubbiamente una degnissima affermazione per la larga partecipazione delle case estere e per il consenso unanime delle case italiane che scenderanno in gara con la previsione di un sicuro successo e di ottimi risultati.

ANGELO TODRI

*gohia*

**MILANO**  
**16-27 APRILE**

**IV SALONE**  
**INTERNAZIONALE**  
**DELL' AUTOMOBILE**  
**MOTONAUTICA**  
**ACCESSORIO**

# IL IV° SALONE DELL'AUTOMOBILE

si terrà a Milano dal 16 al 22 Aprile

**A**nche quest'anno Milano ospiterà il Salone italiano dell'Automobile in quel Palazzo dello Sport oramai consacrato a questa grande e significativa manifestazione dell'automobilismo nostrano. Ed anche quest'anno la mostra coinciderà con la Fiera di Milano, restando aperto dal 16 al 26 aprile.

Riteniamo superfluo esprimere l'augurio che tutte le nostre Case costruttrici di vetture, di auto-trasporti, di carrozzerie, di organi o parti staccate e di accessori siano presenti a questa annuale rassegna il cui carattere, più industriale e commerciale che tecnico, bene si attaglia alla data ormai tradizionale. L'inizio della primavera è infatti l'epoca più adatta per... sedurre il pubblico, per convincerlo e attirarlo a diventare automobilista. Non solo perchè si è sulla soglia della buona stagione, la più favorevole all'automobilismo, ma anche perchè gli affari, dopo l'inevitabile e pressochè generale contrazione invernale, stanno prendendo un ritmo più accelerato ed allargando la loro sfera d'influenza, richiedendo quindi una attività più intensa e rendendo più utile che mai, se non addirittura necessario, l'uso sistematico dell'auto-veicolo.

Nè i difficili momenti economici che si attraversano (è il caso di aggiungere, per l'ennesima volta, « in tutto il mondo »?) possono consigliare o giustificare diserzioni. Nelle ore critiche, più che in qualsiasi altra, l'industria deve prendere il suo posto sul fronte del combattimento e reagire energicamente contro ogni tendenza di carattere pacifistico che costituisce il pericolo più grave.

Potranno anzi le Case italiane approfittare delle circostanze che determinarono la diserzione quasi completa della concorrenza straniera, riconquistando così quell'assoluto dominio sul mercato interno che non si può proprio dire che fosse compromesso, ma che in questi ultimi anni aveva subito, pur resistendovi magnificamente, ben duri attacchi.

Avremo dunque un Salone prettamente italiano che darà modo ai visitatori di tutto il mondo, convenuti a Milano in occasione della Fiera, di farsi una idea completa ed adeguata di ciò che sia e di ciò che rappresenti l'automobilismo nostro. Non soltanto per eccellenza e genialità di prodotti, ma anche per potenza di industria e capacità organizzativa.

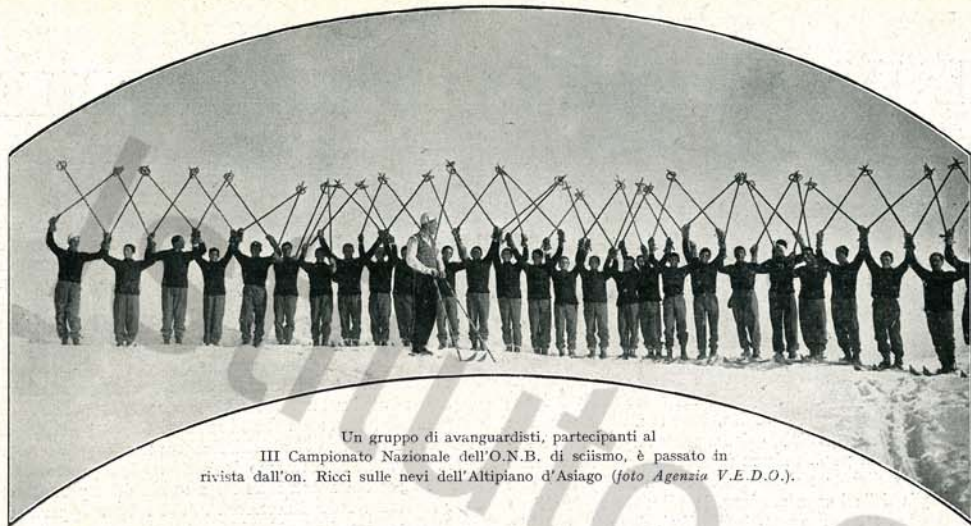
Perchè l'esposizione non si limiterà alle vetture, agli autocarri e agli accessori, ma si estenderà a quello che, traducendo letteralmente un vocabolo inglese, si è

chiamato servizio dell'automobilista. Ma che con maggior precisione e con migliore espressione può essere in italiano detto assistenza all'automobilista. E' questa una attraente novità della mostra della quale va data ampia lode all'Unione Fabbriche Automobili che l'organizza. Il pubblico potrà infatti visitare un'officina modello di riparazioni, del tipo che oramai non è più sconosciuto in Italia, e vedere in funzione tutta l'opera assistenziale che viene assicurata all'automobilista ovunque si trovi. Così da soddisfare ogni sua esigenza ed ogni sua necessità. L'Esposizione sarà quindi più completa di tutte quelle che l'hanno preceduta perchè apre le porte ad un ramo di attività finora molto trascurato, che per la diffusione e lo sviluppo dell'automobile si può considerare di importanza non inferiore a quella della produzione delle macchine e degli accessori. E che integra opportunamente il quadro dell'automobilismo italiano.



Il Palazzo dello Sport di Milano, che anche quest'anno ospiterà il Salone dell'Automobile.





Un gruppo di avanguardisti, partecipanti al III Campionato Nazionale dell'O.N.B. di sciismo, è passato in rivista dall'on. Ricci sulle nevi dell'Altipiano d'Asiago (foto Agenzia V.E.D.O.).

## Avanguardisti campioni di sciismo

Il terzo Campionato Nazionale di sci per Avanguardisti, che ha radunato sull'Altipiano di Asiago, santo e memorabile calvario di guerra, una magnifica e forte legione di Avanguardisti d'Italia, è stata la dimostrazione più saliente e più significativa di quanto l'Opera Nazionale Balilla ha saputo compiere in questo sport invernale, nella pratica attuazione del suo scopo di addestramento fisico della razza. Questo esercizio che l'O.N.B. ha elevato fra più notevoli sussidi dell'educazione fisica della gioventù, ha, in questa manifestazione, beneficiato i giovani di tanta salute e di tanta vigoria, armonicamente fuse insieme.

Milleduecento giovani fascisti si sono radunati ad Asiago, sui campi di neve dell'Altipiano glorioso, per reggiare e per contendersi un ambito primato. Provenivano essi da tutte le regioni d'Italia; ogni Comitato Provinciale dell'O.N.B. aveva mandato lassù i suoi rappresentanti: da Bolzano, avanguardia della Patria, a Catania, dal forte Piemonte alla Venezia Giulia. Milleduecento giovani, milleduecento sportivi, e sportivi nel vero senso della parola, che hanno corso in modo magnifico, da campioni consumati, è un fatto che dice da solo la grandiosità della manifestazione. Di fronte ad esso l'importanza di una partita di *foot-ball* con cinquantamila spettatori, forse ammalati di mal di cuore per gli alti e bassi della loro squadra, scompare completamente come valore intrinseco. Qui ci sono ventidue sportivi che s'affannano attorno a un pallone, là ve ne sono milleduecento che lottano fra di loro, muscoli e nervi tesi, per il rag-

*Lo sciismo ha preso grande sviluppo, in breve volgere di tempo, anche fra le Camicie nere inquadratesi dall'O. N. B. Lo dimostra chiaramente il III Campionato annuale per Avanguardisti, che ha raccolto recentemente ad Asiago milleduecento giovani atleti, di buon valore attualmente, sicuri campioni di domani.*

giungimento di un traguardo materiale e di una mèta morale.

Il III Campionato di sci per Avanguardisti ha quindi avuto un successo grandioso, non fosse altro che per l'imponenza della partecipazione dei concorrenti. Il successo non ha però sollevato tanto scalpore, perchè è ormai una realtà d'ordinaria amministrazione la piena riuscita di una manifestazione fra le forze giovanili inquadrata dal Regime. Anche il Campionato d'atletica per Avanguardisti, quello del « Littore », aveva conseguito, come si ricorderà, un successo completissimo, eppure è passato se non proprio inosservato dalla massa degli... sportivi per modo di dire, cioè di coloro che assistono alle riunioni sportive, con una attenzione di molto inferiore a quella che il Campionato si meritava, chè tutti siamo ormai abituati alle grandiosità dell'O.N.B.

I Campionati di sci hanno occupato due giornate effettive di gara, il 7 e l'8 febbraio. Il giorno 7 ha avuto luogo la gara a squadre per la disputa della Coppa Mussolini, su un percorso di Km. 6, che ha visto allineate ben 166 pattuglie di 5 elementi cadauna. Il giorno 8 si è svolta la gara individuale per la disputa della Coppa Giurati, su un percorso di Km. 8, con oltre 600 concorrenti.

E' da rilevare che, nella gara pattuglie, i singoli concorrenti dovevano sottoporsi ad un sommario esame sul funzionamento del moschetto 1891, passato da Ufficiali della M.V.S.N.; cognizione, questa, indispensabile agli effetti della classifica.

Vicenza è stata la vincitrice della gara per pattuglie,



L'on. Ricci, Sottosegretario all'Educazione Fisica e Presidente dell'O.N.B., premia i vincitori della Coppa Mussolini (foto Agenzia V.E.D.O.).

e un Avanguardista di Trento il vincitore di quella individuale. Tutte le altre rappresentative si son fatte onore, dimostrando coi fatti che nell'O.N.B. si vive e si opera senza soste.

Le due giornate di gare hanno messo in risalto, oltre al valore dei giovani concorrenti che hanno segnato tempi da campioni, anche la perfetta organizzazione curata dal Comitato Provinciale di Vicenza, organizzazione che ha permesso, malgrado il contingente fortissimo dei partecipanti, lo svolgimento delle prove con una regolarità e una precisione semplicemente ammirevoli. Nè bisogna dimenticare che all'ottimo esito della riuscita della manifestazione ha grandemente influito l'alto spirito di disciplina dei giovani avanguardisti che hanno reso più facile il compito gravoso dei dirigenti.

S. E. Ricci, Sottosegretario per l'Educazione Fisica, ha voluto, come l'anno scorso ad Oropa, essere presente anche ad Asiago. La presenza del Capo delle giovani camicie nere è stata significativa. Egli era là, non solo per giudicare, ma per incitare, per consigliare per dividere con i giovani la gioia e la fatica.

Come abbiamo detto, le gare sono riuscite combattute per il valore di una fortissima percentuale dei concorrenti. Perchè quei milleduecento avanguardisti non erano stati mandati ad Asiago per far numero, scelti a casaccio

fra tutti quelli che sapevano stare sugli sci. Essi erano frutto di accurate selezioni, di laboriose eliminatorie regionali, che avevano tenuto in movimento una decina di migliaia di avanguardisti. Erano, in poche parole, i migliori di tutti i nostri giovani atleti della neve.

Così l'Opera Nazionale Balilla ha coronato un anno di fatica e di fede con un successo brillante, che per essa e per coloro che ad essa dedicano buona parte della loro attività ha lo stesso significato di un ambito premio.

Le prime dieci pattuglie e i primi dieci individuali sono arrivati al traguardo nell'ordine seguente:

**Coppa Mussolini** (gara a squadre): 1. Vicenza in 31' e 2 quinti. (Capo squadre Nico Lorenzo, Stella Cristiano, Dal Sasso Giuseppe, Rigoni Vicenzo, Caneva Giovanni tutti di Asiago); 2. Sondrio in 31'40"; 3. Bolzano in 31'54" e 3 quinti; 4. Vicenza in 32'10" e 3 quinti; 5. Trento in 33'08" e 3 quinti; 6. Bolzano; 7. Torino; 8. Brescia; 9. Bolzano; 10. Trento.

**Coppa Giurati** (gara individuale): 1. Schio Bruno di Trento in 33'35"; 2. Stella Cristiano di Vicenza in 33'50"; 3. Lorenzi Domenico id. in 34"; 4. Prens Luigi di Bolzano in 34'16"; 5. Tommasi Camillo di Trento in 34'21"; 6. Compagnoni Mario di Sondrio; 7. Skranz Ettore di Novara; 8. Cadorini Bruno di Belluno; 9. Senoner Vittorio di Bolzano; 10. Pedrini Angelo di Sondrio.



Il signor Butler, donatore del famoso trofeo che porta il suo nome, premia il vincitore Cochet — vincitore del singolare uomini a Montecarlo.

## TENNIS DI STAGIONE

Stagione magra, e magra particolarmente per noi Italiani quella di quest'anno sulla Costa Azzurra. Assente De Morpurgo per impegni professionali, ancora militare De Stefani, il tennis italiano ha dovuto accontentarsi di affidare a Gaslini, Del Bono, Minerbi e De Martino la difesa dei propri colori nelle grandi prove internazionali della Riviera. Sono noti i risultati ch'essi vi hanno ottenuto e che non vanno al di là delle nostre più modeste previsioni: si pensi che di tutti il più notevole è forse quello di Gaslini-Del Bono, finalisti dei Campionati internazionali monegaschi a Monaco e battuti in cinque sets da Boussus-Lesueur, e ci si farà presto convinti che non vi è da menare eccessivo vanto delle « performances » invernali dei nostri tennisti.

In campo femminile, invece, tutti i giornali francesi hanno concordemente rilevato i progressi realizzati dalla nostra Valerio, la quale,

*Il tennis è uno sport che non conosce soste. Col sopravvenire dell'inverno, esso ha abbandonato le città dai grandi freddi e dalle piogge continue ed è andato a piantar le sue tende sulla mite Riviera. La Costa Azzurra soprattutto è stata mèta dei più celebrati campioni della racchetta e i tornei tennistici sono stati colà abbondanti. Appunto di questi si occupa oggi il nostro collaboratore.*

pur non avendo partecipato a molti tornei della Riviera, ha al suo attivo una brillante vittoria sulla campionessa tedesca Aussem al torneo di Mentone ed altre buone prove ai Campionati internazionali di Monaco ed al torneo di Montecarlo. La Valerio invece, come quasi tutte le giocatrici presenti sulla Costa Azzurra, non è mai riuscita a spuntarla sopra l'anziana Satterwhaite che, sui campi della Costa Azzurra è un osso durissimo per chicchessia, nonostante i suoi quarant'anni già suonati. Lo scorso anno la nostra Valerio, ora vin-

cendo, ora perdendo, era riuscita a chiudere il bilancio in pareggio con la sempre giovane giocatrice inglese: quest'anno, invece, la nostra campionessa, nei quattro incontri disputati con la sua anziana rivale, non è mai riuscita a spuntarla.

Dei nostri giocatori Gaslini e Del Bono hanno formato indubbiamente la coppia più forte: però Gaslini, costretto a giocare a destra stenta a trovarsi in un posto che non è il suo, e Del Bono, proprio allorchè poteva dare nel Trofeo Butler la misura esatta del suo valore, fu colto a Montecarlo da una lieve indisposizione. E' difficile quindi dare un giudizio definitivo su quello che potrà rendere in avvenire la coppia Gaslini-Del Bono; è necessario che i due giuochino assieme ancora parecchie volte e per lanciare questa coppia, come propongono alcuni, negli incontri di Coppa Davis sarà prima opportuno sincerarsi di quello che potrà



Rappresentanti del tennis ungherese, francese, italiano e spagnolo sulla Riviera: da sinistra, Gabrovitz, Gaslini, Boussus, Sindreu e Mayer.

ancora rendere in doppio, Umberto De Morpurgo. La coppia De Minerbi-De Martino, d'altra parte, temperamento troppo diverso non può considerarsi assolutamente riuscita; il giuoco di De Minerbi è troppo regolare e lineare per adattarsi alla stravaganze ed alle discontinuità di rendimento di James, « lo squartatore... ».

Uno per uno in singolare i quattro Italiani non ci hanno fatto registrare nulla di trascendentale: Gaslini nei due tornei fatti è scomparso presto, chiuso da giocatori di classe a lui superiore, Del Bono ha preferito dedicarsi alle gare di doppio ed il miglior risultato l'ha forse ottenuto De Minerbi, il quale a Cannes batteva Aeschlimann e resisteva ottimamente per tre sets all'irlandese Rogers. Infine James De Martino, ammalatosi dopo il torneo di San Remo, non s'è più azzardato a giocare in singolare, limitando la sua partecipazione alle prove di doppio, specialità nella quale egli ha maggior possibilità di eccellere.

A proposito di De Minerbi e della sua attività

sulla Riviera, ricorderemo come egli abbia poi partecipato al torneo di Santa Margherita facendosi però battere dal giovane milanese Rado; e poichè sul grado di forma del Romano non vi potevano esser dubbi, bisogna ammettere che Rado, vincitore poi del torneo di Santa Margherita battendo in finale anche il tedesco Buss, quarto giocatore della Germania, ha realizzato nel passaggio da una stagione all'altra notevoli progressi: se il giovane campione degli juniores confermerà in piena stagione le prove più recenti, il tennis italiano potrà contare su di lui come

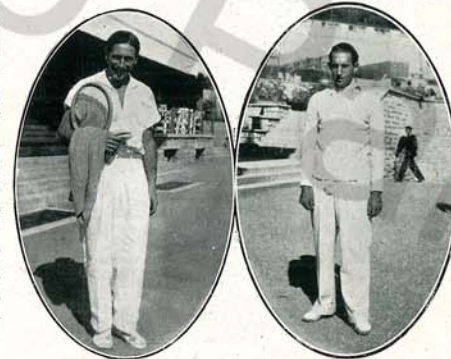
su qualcosa di più di una semplice promessa.

\*\*\*

Dopo aver accennato brevemente alle prove degli Italiani, prove che non ci possono fornire alcun lume, nè dare alcuna indicazione su ciò che potrà accadere nella stagione 1931, può essere interessante dare uno sguardo generale all'attività tennistica svoltasi sulla Costa Azzurra.

Le due maggiori figure preminenti in campo femminile e maschile rispettivamente sono state l'inglese Satterwhaite ed il lungo irlandese Rogers: della prima già abbiamo detto, del secondo ricorderemo la lunga collana di vittorie, interrotta solamente, fino al torneo di Beaulieu, da un inatteso successo di Brugnon al torneo del Gallia a Cannes: ancora a Montecarlo, Rogers riusciva a raggiungere la finale, mentre a Mentone, in cattiva giornata, si faceva inaspettamente eliminare dal brasiliano Garcia, di classe notoriamente inferiore alla sua.

La superiorità di Rogers e della Satterwhaite, i



Due italiani che hanno svolto molta attività nei tornei invernali: Giacomo De Martino e Oscar De Minerbi.



Eileen Bennett, vincitrice con Cochet del doppio misto a Montecarlo.

re, dominando facilmente in finale Rogers il quale ancora il giorno avanti aveva nuovamente confermato la sua superiorità sul terzo giocatore di Francia, Christien Boussus.

Cochet in coppia con Boussus si faceva invece inaspettatamente eliminare nel Trofeo Butler dagli ungheresi Kehrling-Gabrovitz, i quali formano una buona coppia, ma non certamente un accoppiamento eccezionale: prova ne sia che i nostri Gaslini-Del Bono, giocando assieme per la prima volta, ne avevano avuto ragione nello scorso autunno, a Bologna.

Di questo infortunio dei francesi approfittavano gli spagnuoli Maier e Sindreu, i quali formano veramente una bella coppia per merito soprattutto del primo, giocatore fortissimo, per vincere il Trofeo Butler: « exploit » questo che non sarà molto facile agli spagnuoli ripetere nelle prossime edizioni della classica prova.

Prima di chiudere il capitolo giocatori, ricorderemo le buone prove della coppia jugoslava, finora ai più ignota, formata da Schaeffer e Kukuljevic: quest'ultimo ha un servizio così tagliato che lo stesso Cochet era spesso in difficoltà per poterlo rispondere.



La campionessa d'Italia Lucia Valerio (a sinistra) e l'americana Andrus.

quali dal mese di dicembre si trovano sulla Costa Azzurra, sta a dimostrare come molto dipenda, per ottenere buoni risultati in Riviera, dall'abitudine al fondo dei campi ed alla luce intensissima della regione, ben diverse da quelle cui durante l'inverno sono abituati i tennisti cittadini.

Un cenno a parte fra tutti i tornei della Costa Azzurra merita poi il *meeting* di Montecarlo nel corso del quale si sono disputati il classico Trofeo Butler e la non meno famosa Coppa Beaumont. Quest'anno la presenza nel singolare del campione del mondo Cochet ha contribuito a dare alla prova grande importanza: dopo la finalissima della Coppa Davis dello scorso anno, Cochet non aveva più partecipato ad una prova di singolare e la sua *rentrée* a Montecarlo era perciò particolarmente attesa. Il campione del mondo una volta ancora ha dimostrato di essere ben meritevole del titolo che detiene: e, dopo alcune incertezze iniziali, Cochet vinceva *en beauté* il singolare.



Betty Nuthall campionessa d'America.

Ecco due giovani che faranno ancora parlare di sé nella prossima Coppa Davis.

\*\*\*

Ed infine due parole sulle giocatrici: il predominio alle inglesi, le quali, oltre a... saper giocare bene, hanno anche il merito, non indifferente, di essere quasi tutte... graziosissime. Miss Betty Nuthall e Miss Eileen Bennet, per esempio, le vincitrici della Coppa Beaumont oltre ad essere due ottime giocatrici di doppio sono anche... due belle figliuole: il che, su un campo di tennis, non stona mai. Quest'anno anche l'America ha voluto presentarci con Miss Andrus e Miss Hilleary delle giovani e graziose giocatrici, delle quali la prima in particolar modo è dotata di un bellissimo giuoco di doppio.

Graziose giocatrici, ottimi giocatori, campi magnifici ed una temperatura ideale: con tutte queste attrattive come può mancare l'interessamento della folla ai grandi tornei della Costa Azzurra?

U. MEZZANOTTE



L'on. Achille Starace, vice segretario del Partito e presidente della Società delle corse per *gentleman* a Tor di Quinto, fotografato fra i concorrenti all'ultima giornata di corse per dilettanti. Alla sua sinistra, il marchese Marignoli, presidente della Società italiana degli « steeple chase » (foto Del Papa).

## I DILETTANTI NELL'IPPICA

Tutti gli sport hanno tratto la loro origine dal dilettantismo, e lo dice persino la parola stessa « diporto », che stanno adottando i puristi italiani per rendere nella lingua nostra il concetto generale degli esercizi fisici, che ora passa comunemente sotto la terminologia internazionale. Sicché il « diporto » determina ben chiaramente il concetto di quanto poi l'esperienza e la storia ci insegnarono, e cioè che le usanze di qualsiasi atletismo abbiano avuto inizio dallo svago del corpo e della mente, nelle vicende lontanissime del passato come in quelle ben più recenti, a seconda delle tendenze dei popoli e degli uomini.

Il professionismo venne infil-

*Chi crede che lo sport ippico, sol perchè una sua parte si svolge sui campi di corse dove imperano le scommesse, sia privo d'intendimenti e di elementi puramente dilettantistici, sbaglia di grosso. Oltre a ciò, nella tradizione, anche nel presente il gentleman che non fa una speculazione della sua passione sportiva, è tutt'altro che raro, e del movimento che in varie città è sorto per favorire le corse dei dilettanti, qui si occupa il nostro collaboratore Manfredi Oliva.*

trandosi là dove affiorava la possibilità attraente di speculare sullo sport per la passione destata nelle masse dalle battaglie e dalle gare così dette cavalleresche..., anche quando di cavalleria non si può trovare nulla più che vestigia im-

pallide assai. Quindi non occorre fare citazioni ed elencare esempi per stabilire tale dato di fatto, da tutti riconosciuto non appena venga prospettato. Caccia, equitazione, scherma, nuoto, tennis, calcio insieme alle altre innumeri ramificazioni sportive incominciarono a svolgersi quasi spontaneamente per rispondere ad un bisogno di sano esercizio fisico e spirituale ad un tempo, senza di certo che affiorasse in origine il concetto speculativo negli attori e negli spettatori. E questo punto di partenza indubbiamente rappresentando la più bella libertà individuale e collettiva delinea chiaramente la nobiltà splendente dello sport in ogni campo. Ciò ho voluto premettere



Il capitano Zamolo, vincitore del Premio Reale a Tor di Quinto: a destra, il tenente Ramberti che ha riportato il Premio della Caccia (foto Del Papa).

semplicemente per raccontare come anche l'ippica, tanto modernizzata dalle corse di razza, abbia la medesima fonte pura nel diletantismo. Non accennerò ai ludi romani, ai pallii mediovali, alle gare di tutti i tempi, a suffragio dell'asserto: piuttosto sembra opportuno tutte le volte che ci s'intrattiene su temi storici dell'ippica concentrare l'attenzione alla sorgente inglese, perchè appunto è laggiù che troviamo sempre la materia iniziale utile per trovare la necessaria chiarificazione. Sebbene il cavallo da corsa provenga da razza africana, e precisamente araba, pure fu proprio l'Inghilterra il paese che lanciò verso i migliori destini il purosangue che doveva nel tempo evolversi e formare il nucleo centrale degli allevamenti di tutto il mondo. Dunque è nel 1700 che troviamo in Inghilterra le prime tracce sicure di riunioni tenute in aperta cam-



gna, in luoghi destinati a divenire in seguito ippodromi veri e propri, come quello di Ascot, appartenente ai domini dei Sovrani, i quali presiedevano codeste adunate con tutto lo sfarzo dell'epoca, attorniate da cortei di *lords*, di Pari, e di rappresentanti le famiglie aristocratiche dell'isola. Si narra come l'esempio di tali riunioni, già indette in forme regolari e periodiche risalga al principio del secolo XVIII per iniziative prese dalla Regina Anna, celebre per la pas-

sione sua dei cavalli di sangue. Il Duca di Cumberland, zio del Re Gustavo III, fu poi il vero creatore delle adunate campestri estive, in cui si svolgevano numerose corse al galoppo: questo gentiluomo pare sia stato davvero il primo effettivo organizzatore del nostro sport, che naturalmente veniva allora praticato esclusivamente da nobili cavalieri e non da quei palafrenieri che poi dovevano chiamarsi fantini.

Tracce di simili manifestazioni si rinvengono nei dipinti, nelle stampe, e negli scritti di epoche antecedenti, sempre in Inghilterra; ma effettivamente è dai primordi del 1700 che l'ippica elegante ha assunto una inquadratura sistematica, assai probabilmente già corredata dai suoi bravi programmi, con le iscrizioni di cavalli

riconosciuti per purosangue, con regali ai vincitori dapprima e in seguito con premi e in lire sterline del tempo. Fu dunque uno sport di Re, di Principi e d'aristocratici che, dilagando nelle passioni e nelle consuetudini delle masse, divenne tanto popolare nel secolo scorso ed in questo da estrinsecarsi in una grandezza mondiale per cui doveva necessariamente mutarsi in professionismo.

Nelle altre nazioni, naturalmente tutte accordate alle mode inglesi,

si verificò la medesima evoluzione tanto dal lato d'estensione quanto da quello del passaggio dal diletantismo al professionismo. Ciò non distrusse nè fece scomparire, nè nel Regno Unito, nè altrove, i *gentlemen-riders*, pei quali furono da per tutto riservate prove persino classiche e premi vistosi, non solo in riconoscenza di meriti fondamentali riconosciuti loro, ma certamente anche perchè le Società di Corse del mondo intero compresero la utilità pratica di mantenere vive il più possibile codeste manifestazioni riservate alla classe eletta dei possessori di cavalli.

Senza ritornare all'eterno e stucchevole esempio fornito dall'Inghilterra, ritengo interessante rilevare come in Italia la storia ippica, ben più recente che altrove, sia stata iniziata da quan-



Le amazzone concorrenti alle corse ostacoli a Tor di Quinto: in alto, la vincitrice signorina Varè, e, a lato, una fase della lotta lungo il percorso (foto Del Papa).



to fecero e prepararono i cavalieri stessi in sostegno delle corse pubbliche. Nel 1800 infatti gli appassionati ferventi, venuti al seguito di Carlo Alberto e di Vittorio Emanuele II, che per i primi importarono cavalli arabi ed inglesi allo scopo di fondare razze indigene nelle loro scuderie, furono tutti indistintamente dei dilettanti pieni di fervore per la soddisfazione personale di montare soggetti di gran sangue. Dal che nacque in quei signori il desiderio di

istituire autentiche gare al galoppo in recinti chiusi: ecco dunque anche qui la base dilettantistica ben stabilita e chiara.

Del resto, ai giovani non proclivi a dar retta ad un lontano passato forse non del tutto interessante per momento, basterà ricordare come incominciarono i notissimi e famosi proprietari di scuderie e d'allevamenti che ora vanno per la maggiore. Federico Tesio, Antonio dall'Acqua, Giuseppe de' Montel, Mario Crespi, Neni da Zara ed al-

tri ancora furon attratti allo sport ippico o montando in corsa oppure alle caccie a cavallo: da quell'esercizio affascinante e travolgente spuntava il germe potente dell'emulazione e la conseguente necessità di disporre pei propri colori di soggetti di razza. E ciò era stato il medesimo punto iniziale di carriera ippica per gli scomparsi indimenticabili: Conte Federico Scheibler, don Marino Caracciolo, Ferrati, Simonetta, Calderoni, Ferdinando Bocconi e cento e cento che non sarebbero familiari ai lettori del pari di questi più celebri. Del resto, tuttora sulla breccia abbiamo esempi identici da non passare sotto silenzio: Giulio Coccia, Pippo Gallina, Cino Corbella, per non citare che i più vicini a noi; tutti sono stati arditi *gentlemen-riders* ed ora spesso ne vediamo i colori sulle piste a rievocarci le loro gesta non troppo lontane e pronte a rinnovarsi.

A tal proposito non mi fermerò su quanto venne e vien fatto dagli ufficiali italiani delle armi a cavallo, che in larga misura praticano, là dove possono, lo sport delle corse, e con risultati degni di considerazione ben alta in rapporto ai mezzi troppo limitati di cui dispongono presentemente. Codeste premesse inconfutabili le ho volutamente annotate per giungere alla logica conclusione che le corse, lo allevamento, indispensabile nell'economia nazionale di pace e di guerra per la produzione dei cavalli, li dobbiamo al dilettantismo ippico. Quindi viene di conseguenza che la vitalità avvenire del nostro sport non può abbandonare questi fattori

individuali da cui sorgono e sorgeranno sempre i nuovi proprietari o dei rinunciari.

Ammetto che a fianco di gente appassionata al montare vi sieno stati parecchi sportivi puramente estetici, i quali fecero, e molto, per l'ippica senza esser mai saliti in sella, ma dichiaro subito che costoro furono di certo i meno costanti, i meno saldi, e tra costoro appunto si noverano i disertori di cui ci si va dolendo in questo scorcio di crisi generale.

Ma un po' ovunque, e molto in Italia, in questi ultimi anni è andata dilagando una corrente contraria alle corse riservate ai *gentlemen-riders*, e ciò perchè il pubblico sovrano se ne mostrava scontento ogni qualvolta si verificavano incidenti attribuibili all'inesperienza dei cavalieri. Tanto che per esempio in Inghilterra parecchi *gentlemen* finirono a ricercare e ad ottenere di correre in prove severe e classiche sugli ostacoli insieme a fantini. Però fu proprio qui ed in



L'avv. Emilio Badini è un appassionato e instancabile « gentleman rider ».

Francia dato il maggior ostracismo a simili corse di dilettanti, eliminandole dal quadro dei grandi programmi e confinandole alle piccole riunioni di provincia, sicchè dal dopo guerra, a poco a poco, i *gentlemen* finirono per essere sopportati dalle società minori e dimenticati dal pubblico dei grandi ippodromi di Roma e di Milano. Ciò non per tanto disarmò la schiera esigua e ridottissima di codesti appassionati, i quali coraggiosamente seppero sopravvivere all'abbandono non mancando di adunarsi a Tor di Quinto nelle invernate di quella riunione si bene accesa dall'entusiasmo dell'on. Starace. E là, nella affascinante campagna romana, si stabilì il campo di rinascita.

Infatti a Tor di Quinto il piccolo plotone di ieri adesso s'è infoltito: Luigi Gallina, Gigi Coccia, i due giovani Conti Visconti di Modrone, i fratelli Massicci, il signor Cottini, l'avvocato Badini, il nobile Locatelli, con altri nuovi, stan-

creando lo squadrone votato ad accrescersi da una stagione all'altra per quello spirito agonistico che finalmente caratterizza la generazione cresciuta all'ombra dello spirito rinnovatore del Fascismo.

Costoro, fiancheggiati da molti ufficiali di cavalleria e d'artiglieria, venuti su alla scuola antica dei Caprilli e dei Ferrati, e a quella recente dei Valenzano e dei Carbone-schi, formano il nucleo centrale destinato a tener viva una fiamma che non può spegnersi senza pregiudizio fatale allo sport nostro.

E mi piace citare appunto anche gli ufficiali sui quali si può fare maggior conto pel domani del dilettantismo e dai quali potrebbero

scaturire altri colori di giubbe nelle piste nostre: i capitani Corvino, Pacini, Barendson, Capone, Zamolo, i tenenti Guerrieri Gonzaga, Ramberti, Bocchino, e vari altri ancora, tutti ardenti di passione sana e tutti laureati dall'abilità e dall'esperienza, sì da non temere oltre paragoni coi predecessori e con gli stranieri.

Ecco come in Italia il plotone rarefatto dei dilettanti è divenuto adesso uno squadrone ricco d'energie e tale da inorgogliarci. Per di più proprio al principiarsi dell'annata ha cominciato ad agitarsi il movimento coordinatore cui ho già accennato. Infatti, attorno all'onorevole Starace, infiammato dalle manifestazioni ippiche alle quali si è dedicato personalmente pel fascino subito a Tor di Quinto dove diventò in breve l'animatore preziosissimo, venne formandosi una coorte di *gentlemen*, insieme a quelli ricordati, che sentirono insieme al Gerarca la necessità fattiva d'organizzarsi unendo forze spi-

rituali e finanziarie per realizzare le più belle loro aspirazioni.

Il 17 gennaio a Roma dunque si è formato il Club dei *Gentlemen-riders Italiani*, sotto la presidenza dell'on. Starace, con proponimenti seri di vero e proprio sviluppo che nè circostanze nè avversità potranno arrestare. Non solo ciò ormai costituisce il fatto compiuto, ma sappiamo anche come la nuova Società, naturalmente federata al Comitato Olimpico, debba espandersi rapidamente stabilendo sedi in altre città, e soprattutto a Milano ove non pochi *gentlemen* risiedono, e da dove si dipartono per le Cacce a Cavallo e per raggiungere le riunioni di provincia ospitanti le loro corse per dilettan-

ti. Codesto innestarsi di simili elementi nel quadro ippico generale della Nazione fu già accolto simpaticamente ovunque, e non poteva essere diversamente dal momento che il Regime vi stendeva sopra la potenza della sua protezione. Quindi immediatamente, non appena i giornali pubblicarono l'intenzione di costituire il Club dei *Gentlemen-riders*, la S.I.R.E. per la prima promise intero il suo appoggio, stabilendo subito di moltiplicare nei propri programmi le corse riserbate ai dilettanti, il che significa che a Mirabello, a Mirafiori, alle Cascine e forse nel 1932 anche a San Siro, queste prove speciali avranno un campo più ampio e più

aperto per continuarvi magnificamente quello svolgimento invernale ch'era localizzato a Tor di Quinto e l'altro estivo offerto dalle riunioni di Varese, alle Bettole, e di Livorno, all'Ardenza. Sicuramente la Società Romana non starà molto a seguire le orme della forte consorella dell'Alta Italia, sicchè ormai ci avviciniamo all'auspicata realizzazione delle speranze dei rinnovatori del dilettantismo dei quali mi feci interprete fervente, non solo per l'amore indimenticabile a questo sport, ma per la profonda convinzione di operare in vantaggio esclusivo della riedificazione e del rinsanguamento della classe dei nuovi proprietari.

MANFREDI OLIVA



# Allievi fantini

In questo articolo Angelo Sarno espone alcune giuste ed opportune osservazioni sulla carriera dei fantini, augurandosi che i suoi suggerimenti vengano tradotti nella realtà allo scopo di potenziare una categoria di sportivi, sia pure professionisti, necessari all'avvenire delle corse ippiche.



Giovani « fruste » italiane: in alto, Giovanni Milano una dei più promettenti allievi fantini; a sinistra, Dante Delpini fiore dell'ultima generazione di fantini.

Parlando di corse si suol generalmente dare risalto unicamente ai cavalli dimenticando la pur grande importanza che in esse hanno gli uomini. Nell'ippica, i cavalli predominano in quanto svolgono una attività di primo piano, che più si ha modo di osservare, ma essi, come tutto in natura, hanno bisogno dell'uomo che svolge una attività coordinatrice e porta il contributo della sua intelligenza.

Nell'ippica l'attività dell'uomo si manifesta sotto tre forme: allevatore, allenatore e fantino. Come allevatore asservisce al suo genio le funzioni naturali della riproduzione; come allenatore forma dell'amorfo puledro un corridore; come fantino infine cura l'esplicazione delle possibilità del cavallo in corsa.

Se l'allevatore e l'allenatore fanno però unicamente uso delle doti d'intelligenza, il fantino usa soprattutto dei suoi muscoli ed è perciò, anche lui, in certo qual modo, un atleta. Il fantino è in corsa il cervello motore del cavallo, ma gli ordini del cavallo vengono trasmessi non direttamente attraverso il

sistema nervoso, ma mediamente attraverso i muscoli.

Il cavallo è una macchina di cui l'uomo cerca di sfruttare nel miglior modo le possibilità; ma è una macchina bizzarra per governare la quale occorre sapersi prontamente adattare al carattere, alle condizioni di forma, fisiche e di ambiente, e a quel tanto di imprevedibile che può provenire da una macchina dotata di un sistema nervoso che, se è meno perfetto, non per questo è meno sensibile di quello dell'uomo.

Il fantino non nasce tale nè tale diventa automaticamente: il fantino si forma, si plasma attraverso difficoltà non certo minori ma forse anche maggiori di qualsiasi altro atleta.

In genere, in tutti gli sport, l'atleta di domani lo si trae dall'uomo che ha già rivelato le sue possibilità: il fantino lo si trae dal ragazzo, quasi dal bimbo. Per essere fantino a vent'anni bisogna averci pensato molto tempo prima, una decina d'anni durante i quali si verranno formando contemporaneamente l'uomo e il fantino. Risalta pertanto a prima vista la grande importanza di questo periodo preparatorio.

Necessità di peso costringono il ragazzo ad un tenore di vita e ad un sostentamento tutt'affatto speciali, tali da impedire o meglio da limitare entro vincoli restrittivi il normale corso della natura. Il fantino non deve essere altro che un fascio di muscoli e di nervi: un chilo di grasso non deve appesantire il suo corpo: da questa particolare cura dipenderà in gran parte il successo della sua carriera. Non vorremo noi qui soffermarci sulle salvaguardie morali: i nostri proprietari sono tutti uomini di sport e tutti hanno sempre dimostrato di sapersi preoccupare, anche da questo lato, dell'allevamento del ragazzo; i veri pericoli cominciano dopo, quando il ragazzo è

già quasi uomo e, acquistata una certa abilità, guadagna ed ha mille modi per sfuggire ai controlli più stretti. A quel tempo però essi debbono già possedere il senso della responsabilità di sé stessi che è unica garanzia di serietà e di carattere indispensabile a far carriera.

Il futuro fantino cresce tra i cavalli, vive con essi come garzone in un primo tempo, poi, assai presto, viene messo in sella; monta dapprincipio nelle quotidiane passeggiate, indi negli allenamenti ed infine in corsa.

Quando l'allievo debutta in pista sa già stare in sella magnificamente: ha pochi anni, ma monta i puro-sangue come un cavaliere provetto, ma non è un fantino; i muscoli sono formati, quello che gli manca soprattutto però è l'addestramento del cervello.

Il ragazzo in corsa si trova disorientato, non perchè abbia difficoltà a stare in sella — gli allievi non cadono più facilmente dei fantini — ma perchè non riesce a sfruttare appieno le possibilità del cavallo, ad adattarne i mezzi alle necessità della corsa, a risolvere con rapidità d'intuizione l'eventualità di passaggi all'interno piuttosto che all'esterno, eccetera.

E' questo il periodo in cui veramente si forma il fantino ed è appunto a questa metamorfosi che occorre rivolgere l'attenzione. Molto si è fatto finora, ma meglio sarebbe fare di più. Gli stessi progressi presenti e i prevedibili progressi futuri del nostro sport, preannunziano una prossima necessità di molti e buoni fantini e se potremo prepararceli in casa rendendoci gradualmente indipendenti, anche in questo, dall'estero, sarà tanto di guadagnato, anche economicamente.

Sono passati i tempi in cui sulle nostre piste erano in prima linea unicamente le « cravaches » d'importazione: già molti italiani si sono ottimamente affermati, ma questo non deve rassicurare ed accontentare, bensì deve essere sprona a progressi sempre maggiori.

\*\*\*

L'allievo di una grande scuderia è in genere fortunato ed ha grandi possibilità: egli monta molto in allenamento e su molti cavalli si forma la sua istruzione, studia diversi temperamenti adattandosi gradualmente ai più dispa-

rati caratteri; quando poi comincia a correre, la sua scuderia gli offre numerose occasioni di fare buona pratica. Ad allevare questo giovane pensa dunque la sua scuderia; ma vi sono altri ragazzi, che potrebbero essere buone promesse, che restano indietro perchè al servizio di piccole organizzazioni che non possono compromettere le sorti di molte corse affidando loro dei cavalli. Questi ragazzi cominciano a correre egualmente presto, ma restano delle mediocrità e la loro carriera ha una durata brevissima perchè presto l'aumento di peso, derivante anche dalla scarsa attività, li elimina.

Pretendere che le scuderie, per poter allevare un fantino lo allineino in corsa spesso contro i professionisti con un handicap che non può essere colmato dal disarcio, non è possibile: sono dunque gli organi centrali che dovrebbero preoccuparsi maggiormente dell'allievo.

Anzitutto vediamo il sistema del disarcio. Si concedono due chili e mezzo all'apprendista che non abbia vinto trenta corse. Il limite è eccessivo: le prime vittorie richiedono un periodo di tempo assai lungo perchè, oltre a tutto, l'allievo deve formarsi un nome, ma le ultime vengono conseguite rapidamente perchè quando l'allievo si è formato, ha acquistato capacità e si è posto in evidenza, i proprietari vanno a gara per assicurarsene i servizi che arrecano l'ottimo vantaggio di un disarcio eguale a quello di un principiante assoluto.

In altre nazioni il disarcio viene invece graduato: se esso fosse, ad esempio, tre chili e mezzo fino alle dieci, due e mezzo fino alle venti, ed uno e

mezzo fino alla trenta vittorie, non si avrebbe un handicap che seguirebbe di pari passo la formazione del fantino?

Tra un allievo che sa appena stare in sella, ed un altro ormai provetto ma ancora dotato del disarcio, chi si sentirebbe di preferire il primo? Per questo noi vedremo ancora lungamente i principianti, esclusivamente su cavalli delle loro scuderie e se queste sono piccole essi non compariranno in pista che assai di rado.

Il principiante, per la regolarità della corsa e il giuoco delle scommesse, è sempre un concorrente poco desiderabile. Con la sua scarsa pratica e con la temerarietà spesso eccessiva di ogni novizio, crea situazioni pericolose e pregiudica le possibilità proprie ed altrui. Le corse per soli allievi sono invece l'ideale per varie ragioni: anzitutto perchè, suddivise in categorie a seconda del numero di vittorie conseguite, offrono a tutti la possibilità di montare e quindi di imparare, e poi perchè in esse proprietario e pubblico conoscono a priori gli svantaggi che sono del resto presso a poco eguali per tutti i concorrenti.

Nei nostri programmi le corse per allievi scarseggiano: averne una per ogni giornata di corse sarebbe utilissimo. Non si potrebbero per esempio riservare agli apprendisti quelle corse a vendere per soggetti di infimo valore che abbondano attualmente nei programmi di corse? In esse i campi sono numerosi e molti allievi potrebbero essere messi in sella: inoltre si tratterebbe di materiale di scarto e l'incapacità dei ragazzi poco potrebbe pregiudicare.

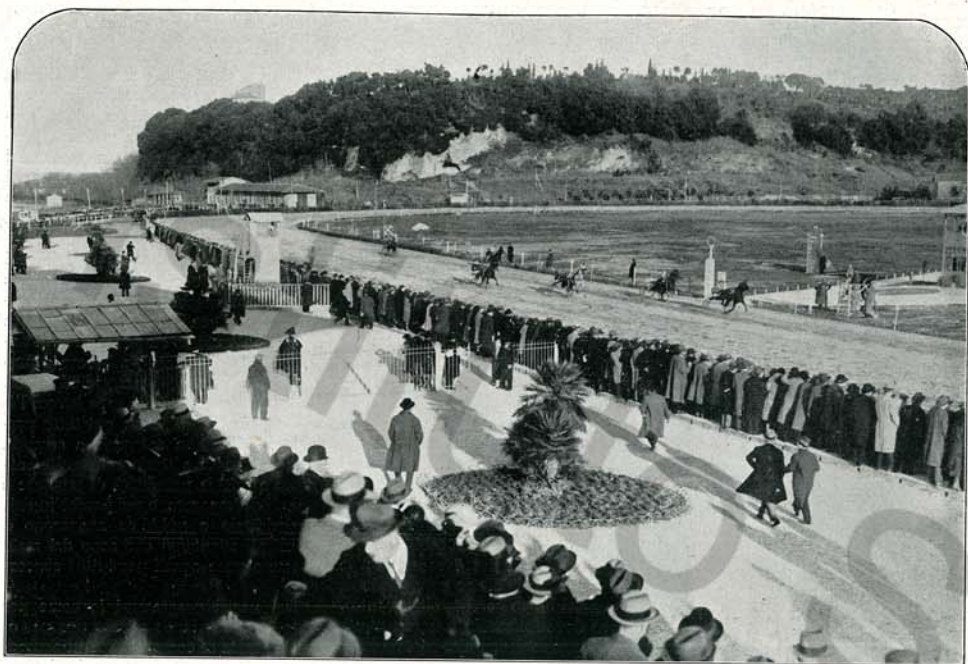
Alcune delle corse per allievi attualmente in uso, aprono il campo a tutti e concedono disarcichi a seconda del numero delle vittorie; ma queste corse falliscono necessariamente lo scopo: gli apprendisti, i veri, si trovano a lottare con quelli che tali non sono più che per limiti d'età non raggiunti, ma che ormai possono lottare ad armi pari con i migliori e più anziani professionisti. Quelle che occorrono sono le corse per allievi che non abbiano mai vinto, che abbiano vinto cinque, dieci e magari venti corse.

Solo in tal modo un gran numero di ottimi fantini italiani potrà essere gradualmente formato.

ANGELO SARNO



Il giovane e valente fantino Camici in sella ad « Ostiglia ».



Una partenza al magnifico ippodromo di Villa Glori (foto Del Papa)

## IL TROTTO A VILLA GLORI

**I**l 21 febbraio « Villa Glori » ha chiuso i battenti. Le Capanelle battono in pieno il loro ritmo e la folla degli appassionati è passata dal civettuolo ritrovo, che vide le più entusiasmanti gare dei trottatori, al superbo ippodromo di Via Appia.

Il bilancio sportivo dell'annata 1930 si è chiuso con un attivo considerevole. Pubblico in aumento, cavalli in numero superiore alla disponibilità dei box, un programma soddisfacente, che si è risolto con un'equa distribuzione dei premi ed ha fornito sempre campi numerosi e gare aperte, specialmente nella riunione d'inverno sulla qua-

*La stagione romana delle corse al trotto, testè chiusasi, ha messo in luce ancora una volta le benemerenze che la Società Villa Glori è andata acquistando nel campo ippico. Il nostro collaboratore traccia qui il lusinghiero bilancio dell'attività sportiva svolta nella decorsa stagione dalla grande Società e ne trae previsioni ottimistiche per il futuro.*

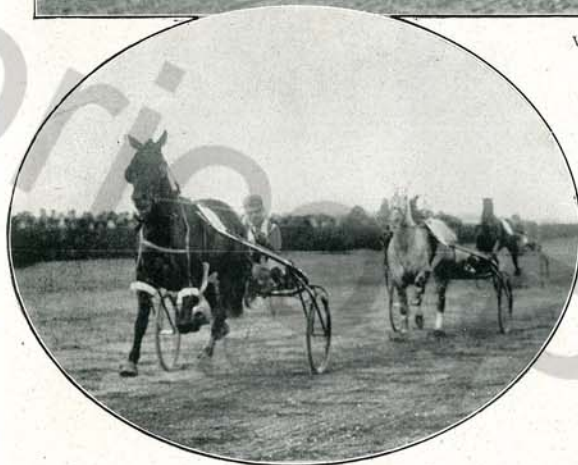
le ci intratterremo qui in modo particolare.

La scuderia Riva, che ha partecipato alla riunione con Jessamine, Plucky, Portus Naonis, Radiosa e Elvezia ha vinto la maggior somma, 110.000 lire, per merito soprattutto di Jessamine, vincitrice del

Premio importazione e di Plucky, vincitore del Premio Principi di Piemonte e del « Roma ». Con sole mille lire di distacco segue una scuderia prettamente romana, quella del signor G. Cicognani che ha in allenamento ben 11 cavalli. Gonella, il fortunato proprietario di Marcello e Peter Bell, è al terzo posto con 94.000 lire, delle quali soltanto 86.000 vinte dall'ottimo Peter, che sulla pista di Villa Glori ha sempre trovato la sua migliore forma. Al quarto posto con 89.425 lire è la scuderia Roma, che ha sei soggetti in allenamento, fra i quali Serena e Rose Mc. Gregor, che, non ancora acclimatata,



Villa Glori: l'arrivo di Consuelo nell'« Optional » dei trotto; a lato, Plucky vince facilmente il Premio Roma.



non ha potuto mostrare in pieno il suo valore. Serena invece ha corso poco e guadagnato molto, abbassando il suo record a 1'26" e 2 decimi e ritornando così ad occupare il primo posto fra le femmine della sua generazione. L'e-

quilibrio fra le scuderie romane e quelle milanesi appare quasi perfetto.

Seguono due scuderie romane di adozione, la « Marchigiana » e « Ricci-Viroli ». La prima è al quinto posto nella classifica con u-

na somma di L. 76.750, merito principale di Ejadon, che ha mantenuto una forma apprezzabile, e della quattro anni Perpetua. L'altra è al sesto posto con 58.000 lire, vinte con soli quattro soggetti. Segnaliamo ancora A. Pieropan con lire 56.843, la Scuderia Farnesina con L. 45.858, la Razza della Ghirlandina con 40.950 lire, di cui 13.100 dovute all'ottimo Clyde the Great, che alle fatiche a cui è sottoposto come riproduttore, alterna quelle non meno nobili della pista in cui è ancora un celebre campione. Ben proporzionate anche le scuderie minori.

Una novità, che ha avuto un buon successo, sono state le corse per i *gentlemen drivers*. Soppressa per mancanza di materia prima, cioè di *gentlemen*, nei primi pro-



L'arrivo di una corsa di *gentlemen* a Villa Glori: allo steccato Averno, guidato dal signor A. Filippini, che batte d'una testa Mareva, guidato dal signor G. Schiaretta. A lato, Ormello taglia il traguardo nel Premio Villa Glori.



grammi, sono tornate in auge quest'anno a Roma e a S. Siro suscitando vivo interesse. Fra le scarse pecche inevitabili del resto che possono imputarsi al programma è l'aver riservato ai tre anni alcune prove per i *gentlemen*, cosicché in qualche caso si è avuto scarsità di partenti. Ma a ciò è stato provveduto nel prossimo programma, nel quale viene anche opportunamente operata una riduzione delle prove riservate ai due anni, che per la scarsa preparazione con cui sono presentati, mancanti ancora di equilibrio, riescono scialbe, e nuocciono in fine, per lo sforzo prematuro, all'avvenire dei puledri stessi.

L'altoparlante ha avuto a Villa Glori un'accoglienza entusiastica da parte del pubblico e dei guidatori. Contrariamente però a quello

che avviene a San Siro, lo scatto dei nastri non è automatico, perchè con saggio criterio i dirigenti hanno voluto mantenere i robusti nastri elastici, contro i quali i guidatori si guardano bene dal lanciare i cavalli, riportandone un danno anziché un beneficio. Da qui ne è conseguita una maggiore regolarità nelle partenze, regolarità che ha fatto registrare un numero di punizioni di gran lunga inferiore a quello di San Siro ove i nastri si spezzano e i guidatori, pur vincendo un premio, corrono volentieri l'alea di un appiedamento o di una multa penale, che non è mai proporzionata al beneficio

ricevuto con l'infrazione al regolamento.

L'altoparlante non si è limitato alle partenze, ma la geniale invenzione è stata applicata per vari usi. Così il pubblico viene immediatamente informato del tempo al chilometro impiegato dal vincitore di ogni singola prova, delle quote pagate dal totalizzatore, delle variazioni al programma, del risultato della prova principale corsasi nella stessa giornata a San Siro, ecc.

L'opera della Giuria e di tutti i funzionari della Villa Glori, giu-

dicata in blocco, è stata soddisfacente, tenuto calcolo della difficoltà di accontentare una massa di appassionati, necessariamente fra di loro contrastanti e per l'entusiasmo sportivo e per il gioco. Tutto è proceduto però con la massima regolarità e il pubblico dei tre recinti, compreso quello esuberante del prato ha dato ancora una prova della raggiunta maturità sportiva.

Il premio del Littorio corsosi il 14 settembre sui 2440 m. ha dato modo ai romani di far la conoscenza con l'imbattuto campione Hazleton, che sulla pista di mezzo miglio trottava alla media di 1'22" e 2 decimi al Km. Le 50.000 lire del Premio Villa Glori spettavano all'ottimo Peter Bell, mentre il Premio Importazione, che raccolse un eletto stuolo di femmine, era vinto dalla Jessamine ora passata in proprietà del signor Leonet. La corsa riuscì però piuttosto scialba per la rottura iniziale della Rose Mc. Gregor. L'altro grande campione Plucky non doveva faticare molto, così nel Premio Principi di Piemonte, L. 40.000 m. 2130, come nel Premio Roma, L. 50.000 m. 2500, per vincere nonostante la grave penalità. L'ultima importante prova della riunione, il Premio Duca e Duchessa d'Aosta, vedeva la vittoria di un indigeno, Peter Bell, che confermava così la sua netta superiorità su Portus Naonis e riprendeva autorevolmente il primato della generazione.

Buon successo ha arriso anche al Premio Optional del Trotto, vinto da un *outsider*, Consuelo, appartenente al signor Rini. Questo premio, istituito sull'esempio dell'altro ramo dell'ippica e disputato quest'anno per la prima volta, deve l'eccellente risultato teorico e pratico all'abilità dell'*handicapper* quantunque a causa del progresso

di forma, possibilissimo in parecchi concorrenti, sia destinato come del resto avviene nel galoppo a subire inevitabili infortuni.

Le gerarchie del Partito e dello Stato hanno, nella riunione e nell'annata, onorato l'ippodromo con la loro presenza. I figlioli del Duca, Bruno e Vittorio, assidui spettatori ad ogni manifestazione sportiva e sportivi anch'essi, sono intervenuti spesso a Villa Glori. L'ultima volta assistettero allo svolgimento dell'intero programma, sfidando a testa nuda la pioggia, che in una giornata infernale, invase persino le tribune.

\*\*\*

Passiamo ora ad esaminare la prossima attività sportiva della Villa Glori.

Il nuovo grandioso Piano regolatore per la Città di Roma mantiene al suo posto l'ippodro-



Jessamine, guidata da Finn, che a Villa Glori ha vinto il Premio d'Importazione.

mo, che, pur essendo in una zona divenuta ormai centralissima, completa armoniosamente con lo Stadio del P.N.F., la bellissima Piazza d'Armi e il costruendo Stadio della Rondinella, la zona dei Campi Sportivi dell'Urbe.

Il programma della riunione di estate è di 47 giornate, dal giugno al settembre, comprendendovi al contrario dello scorso anno anche l'agosto. I premi che costituiscono un totale di circa 1.600.000 lire contro 1.796.000 della passata riunione di estate, comprendono fra l'altro il « Reale », il Derby dei trottori, vinto nella precedente edizione da Peter Bell e che quest'anno si profila di un interesse eccezionale, per la bontà dei prodotti della nuova generazione e per il contrasto Etrusco-Petrarca, i cui partigiani già si accapigliano.

Per far fronte alle continue richieste, la Società Villa Glori ha



deliberato la costruzione di altri cinquanta box e secondando inoltre il desiderio di alcune personalità del bel mondo romano, la Società ha concesso il prato dell'ippodromo per alcune partite di polo. Questa manifestazione del tutto nuova in Italia sarà organizzata dal « Roma Polo Club » di cui è Presidente Onorario S. A. R. Aimone di Savoia Duca di Spoleto; vi parteciperanno *teams* stranieri, fra cui quello del Marajà del Kashmir e *teams* italiani, con circa 80 cavalli indigeni.

Le prime partite verranno disputate in una riunione regolare dal primo al 22 aprile con un com-

plesso di dodici giornate. A tale scopo la pista ha subito delle trasformazioni. La tribunetta della Giuria è stata smontata per lasciar completamente libero il campo e verrà in seguito probabilmente eretta a sinistra dell'ultima tribuna del peso ove è ora il *paddock*. Con l'inizio della riunione di primavera-estate il polo non verrà messo da parte, ma per dar modo al pubblico di famigliarizzarsi, è stato deciso che alle riunioni di trotto si alternino nella stessa giornata partite di polo. Idea geniale che servirà molto bene alla diffusione dei due sport e che verrà apprezzata dal pubblico romano nel suo pie-

no valore. Per non disturbare le riunioni di polo nel mese di aprile i lavori di impianto della luce elettrica per le riunioni serali subiranno un notevole ritardo e la Società Villa Glori sarà costretta quindi a rinviare l'attuazione al 1932.

Il bilancio preventivo è quindi assai lusinghiero. L'attività ippica dell'Urbe per merito della Società Villa Glori e principalmente del suo Amministratore delegato, cav. Salvatore Spinelli, non conosce soste, anzi marcia con un ritmo bersagliere verso sempre nuove, ed immancabili fortune.

VINCENZO GALDI



L'arena centrale dello stadio di Breslavia.

## IL PAESE DEGLI STADII

« Paese degli Stadii » è l'appellativo dato alla Germania. Ed infatti nel campo delle costruzioni sportive la Germania è attrezzata in un modo così perfetto che nessuna Nazione al mondo credo sia oggi in grado di competere con essa. Ogni paese, ogni borgata, per non nominare le città più importanti che citerò più avanti, hanno il loro campo di calcio, la loro piscina ed in alcuni paesi, sia esso pure di piccole dimensioni, anche uno stadio. Ed è per questo che la Germania può oggi meritatamente godere del qualificativo dato.

Ogni municipalità costruisce questi « Tempi dello sport » e vi esercita una attenzione veramente intensa affinché l'uso ne divenga popolare. Cosa questa alla quale devesi in massima parte lo sviluppo, non indifferente, dello sport tedesco.

*Giustamente si è chiamata la Germania il « paese degli stadii ». Per questa sua particolarità potrebbe forse dirsi la « Grecia del '900 ». Non v'è città tedesca, infatti, che non abbia la sua costruzione per i ludi sportivi, e ve ne sono molte che ne hanno due o tre e ve n'è più d'una che ha una costruzione sportiva meravigliosa, artistica. Un esame minuto dei più moderni stadii tedeschi è qui fatto dal nostro collaboratore sul posto, Carlo Agostoni.*

Sorprendente davvero è il numero e la bellezza di queste costruzioni.

Tralasciando dal nominare gli stadii di minore importanza sarà bene ricordare quelli più noti e dei quali è giunta notizia anche in Italia, tanto più che con ogni probabilità le Olimpiadi del 1936 si svolgeranno appunto in Germania e teatro del grande avvenimento mondiale dovrà essere uno di questi

stadii. Monaco, Duisburg, Lipsia, Brema, Karlsruhe hanno stadii vasti e di grande importanza. La stessa cosa dicasi per Amburgo, Berlino e Dresda che ne possiedono più di uno.

Gli stadii di queste città sono però di vecchia costruzione e pur essendo bellissimi e di grande capacità di pubblico non soddisfano tutte le necessità occorrenti allo svolgimento di una Olimpiade. Gli stadii più moderni, attrezzati nel modo più perfetto e su uno dei quali cadrà probabilmente la scelta sono invece quelli di Colonia, Norimberga, Breslavia e Francoforte.

Gli abitanti di Colonia, la bella città del Reno, che conta più di 700 mila abitanti, hanno sentito il bisogno di avere uno stadio degno del loro passato sportivo e nel 1926 hanno visto realizzato il loro sogno con l'inaugurazione del magnifico « Stadion » sulla grande

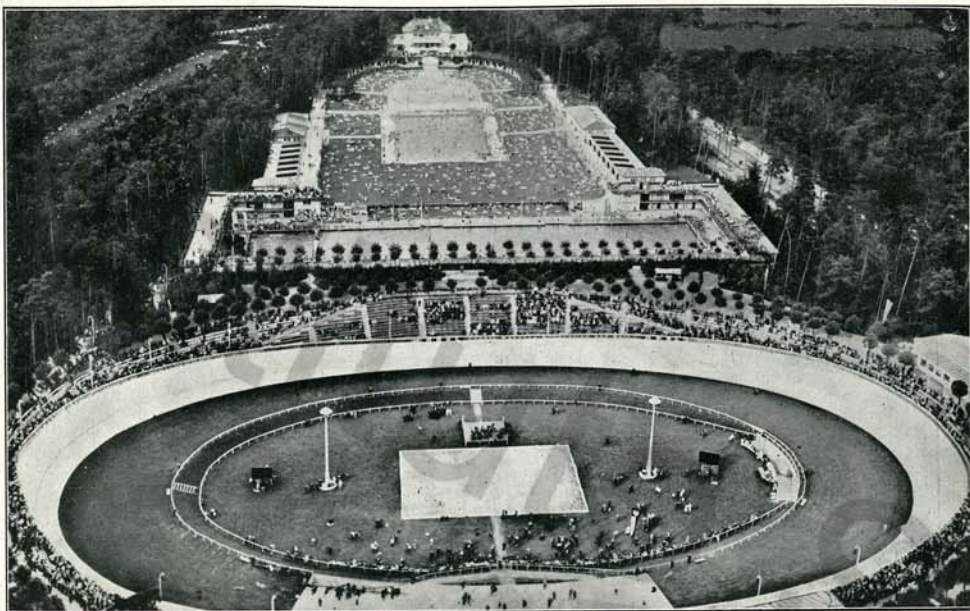


FABBRICA CAPPELLI DI LUSO  
LAVORAZIONE SPECIALE  
A MANO

LUCA COLAPRICO

MILANO

VIALE GIAN GALEAZZO N. 31



Il velodromo e le due piscine dello stadio di Francoforte.

strada romana Colonia-Aix-la-Chapelle.

Esso conta tre grandi arene di cui una centrale che può contenere 50.000 spettatori, un velodromo, tre terreni per l'hockey, una piscina e cinque campi di tennis. E' tenuto in grande considerazione specialmente per le riunioni ginnico-sportive, assai frequenti in Germania. Vi si svolsero le partite di calcio Germania-Olanda e Germania-Svezia nonché i Campionati del Mondo ciclistici del 1927.

Lo Stadio di Norimberga, non vasto come lo « Stadion » di Colonia, è però di costruzione più moderna. La sua inaugurazione data infatti dal luglio 1928. Comprende una grande arena che può contenere 55000 spettatori, dodici campi di tennis, una grande piscina e quattro altri campi per il calcio e l'hockey. Possiede inoltre un museo igienico-sportivo (forse l'unico in Europa) di grande interesse.

La palestra dello Stadio è una novità del genere; costruita nel puro stile

tedesco è stranamente eccentrica per la disposizione degli attrezzi che lasciano anche spazio allo svolgimento di riunioni atletiche al coperto.

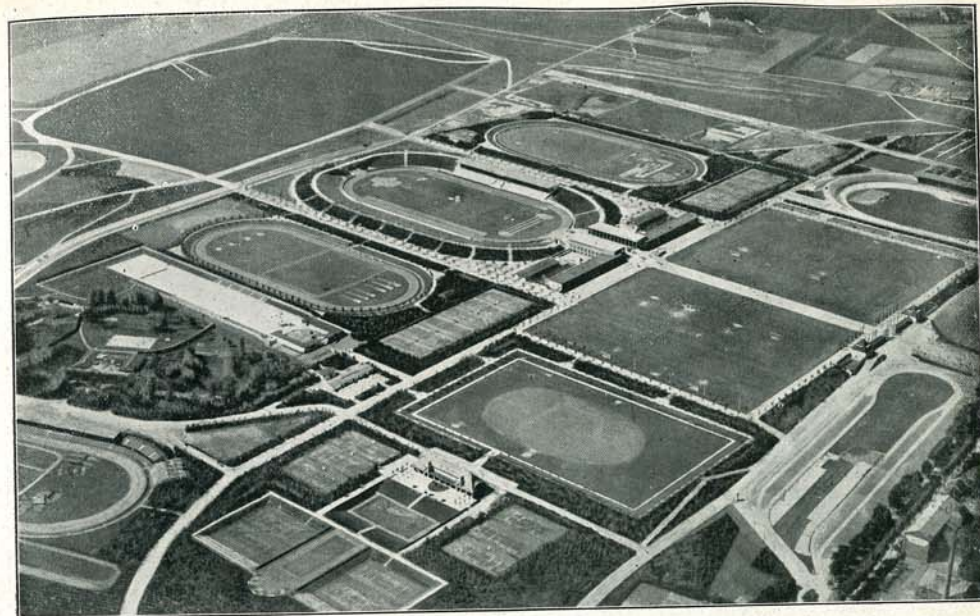
Nella grande arena furono disputati il match Germania-Danimarca e la seconda riunione internazionale dei lavoratori. Nella piscina, la Coppa d'Europa di palla a nuoto.

Breslavia, la bella città dell'est, possiede lo Stadio più moderno della Germania. Le sue costruzioni fondono la architettura tedesca con quella russa. La prima manifestazione che vi si svolse data dal 1927 con la Olimpiade Nazionale dei Lavoratori, ma a quell'epoca lo stadio non era ancora finito e fu solo per i Campionati tedeschi di atletica leggera del 1929 che lo Stadio di Breslavia ebbe il suo battesimo. Dalla piscina, un vero gioiello del genere, ai più piccoli particolari, come ad esempio le docce per gli atleti, il visitatore vi trova cose nuove ed innovazioni che non conosce.

Adiacente allo Stadio è stato appositamente costruito un canale artificiale adibito a campo di regate. Questa è però una particolarità dello Stadio di Breslavia poichè, secondo il sistema tedesco, tutti gli stadii anche i più piccoli, come ad esempio quello di Darmstadt, possiedono: una piscina, una grande arena, campi di tennis e campi d'allenamento. Anche Breslavia ha i suoi « courts » di tennis, il campo per l'hockey e quattro campi per uso vario. Numerose sono le manifestazioni di ogni genere che vi si svolsero. L'ultima, sul finire dello scorso anno, fu il match Germania-Norvegia.

Ed infine lo Stadio di Francoforte. Ho lasciato per ultimo questo Stadio per poterlo descrivere più diffusamente essendo esso non solo il più importante della Germania, ma forse di tutta l'Europa. Infatti, a parte le costruzioni bellissime e moderne, mai la natura poteva dare un angolo così ideale per l'edificazione di uno stadio.

Nel centro della *Stadtwald* (foresta



Veduta generale dello stadio di Colonia con le sue tre arene, il velodromo e quattro campi per tennis.

della città), una ramificazione della Selva Nera, si estende infatti il prezioso recinto. Il verde riposante degli abeti che si intrecciano nell'interno dà un senso di freschezza. Tutto riunito: l'enorme arena, che può contenere 50 mila persone, quattordici campi di tennis, il perfetto velodromo, la piscina olimpica ed un'altra per i non nuotatori, altri quattro campi di foot-ball per l'allenamento ed uno per l'hockey, una palestra con un campo di tennis coperto, un teatro per le rappresenta-

zioni all'aperto, nonché sale di massaggi, ristoranti, caffè, ecc.

Dove trovare uno stadio simile a questo?

In Europa è certo cosa impossibile. Colomnes (Parigi) è forse l'unica località che possiede tutte queste costruzioni, ma non le ha così riunite ed inquadrate in una bellezza naturale che fa dello Stadio di Francoforte un vero « giardino dello sport ».

Questo Stadio deve essere noto agli sportivi d'Italia avendovi nel marzo

scorso i nostri Azzurri combattuta una vittoriosa battaglia contro i calciatori tedeschi.

Con quello di Francoforte chiudo il breve accenno agli stadii germanici.

Come considerazione e con orgoglio è bene dire che l'Italia è forse l'unica Nazione che, col susseguirsi della costruzione dei « campi sportivi » voluti da S. E. Augusto Turati, potrà un giorno contendere il qualificativo che oggi è di appannaggio tedesco.

**CARLO AGOSTONI**

Fornitore  Real Casa

Manifattura

**G. Quattrini** -

Roma - Via dell'Umiltà, 35A - A. 80  
Telefono 65-592

*Stivali da ufficiale*

*Calzature sportive*



BRUNO ROGHI

## Ubucù, ragazzo dell'avvenire

*La letteratura sportiva, che per un intervallo relativamente lungo ha marcato il passo in attesa di nuove linee, si è arricchita in questi ultimi tempi di un buon volume dovuto alla penna di un buon giornalista sportivo. E' « La Palla della Principessa » di Bruno Roghi, romanzo avvincente, la cui trama fiabesca è imperniata sulle avventure di Ubucù, ragazzo forte e ardimentoso, ragazzo dell'avvenire.*

Chi voglia conoscere compiutamente Bruno Roghi deve leggere il suo recentissimo romanzo: *La Palla della Principessa* (La « Gazzetta dello Sport », editrice, Milano, 1931, L. 10.—).

Troviamo qui un Roghi che affronta il genere narrativo con un tal quale piglio d'audacia e di giovanile baldanza, il quale non può che riscuotere il nostro pieno assentimento. Superfluo, forse, soggiungere che l'autore rivela ancora una volta finissimo gusto e acutezza filosofica e psicologica. Tutti sanno, infatti, che il segreto dell'arte del Roghi sta proprio in quella sua delicata virtuosità di scomporre i pensieri apparentemente semplici, di separare le coppie sottoposte indivisibili, di ristabilire i raccordi e le prospettive fra le idee credute eterogenee e lontane, di frugare nelle spazzature dei pregiudizi per ritrovare le spezzature della verità, di svestire cortesemente le più solenni verità per metter sotto gli occhi spaventati l'ossa ignude delle contraddittorie verità.

E' un continuo saggiare e riprova-

re, un batter colle dita per riconoscere il vuoto e il pieno, un arruffare e un ravviare per raccapezzarsi nella multiformità dell'essere, uno scandagliare nelle pozzette della vita per rintracciare una strada persa, un frammento affondato, un isolotto fuori di mano. E' un voltarsi e un rivoltarsi sul guancialetto del dubbio, uno sforzo tenace e gioioso verso la realtà elementare, una smania di chiarire, di lucidare, purificare, e finalmente una volontà, qualche volta infeconda, di far giocare in assoluta libertà quest'intelligenza che soltanto in se stessa si compiace e si riposa.

Sembra, a volte, piacevole diletantismo, ironia senza scopo, letteratura di gioco e di superficie. Forse c'è anche questo. Bruno Roghi ha lavorato tanto — e non sempre per suo piacere — che bisogna far la parte anche del non seriamente meditato e scritto. Ma chi segue la linea del suo pensiero, anche nelle sue deviazioni fantasiste, ritrova una sicurezza di doppia vista, un filone compatto di pensiero, volontariamente disinteressato, una profondi-

tà veramente personale sotto l'estrema limpidezza tanto trasparente che sembra fatta di nulla.

Leggete bene il Roghi, con l'attenzione che merita la sciolta eleganza dell'arte sua delicata e sentirete che ariate di freddo e che infilate di pensieri! E' uno spirito di contrappunto che vive sulle variazioni e con pochi temi riesce a lavorare la realtà fino al punto di soffrire e far soffrire.

\*\*\*

Fu giustamente osservato che troppo spesso si calunnia e si invidia la nostra professione. La si calunnia per i supposti facili guadagni, per la mutabilità delle opinioni, alla quale si vuole corrisponda una immaginaria venalità; la si invidia per i leggendari favori e privilegi che l'accompagnano e che la fan beata di facili spassi e superba di misteriosa influenza.

Eppure si dovrebbe pensare che in nessun'altra professione è più difficile — sebbene qualche esempio non ne manchi — il salire e il mantenersi in onorevole condizione senza valere per

qualche cosa, poichè ogni giorno, e al cospetto di migliaia di uomini che comprano per quattro soldi o si fanno prestare per nulla il diritto a una critica implacabile, conviene dare la prova di sapere e di saper dire qualche cosa. Nessuna più precaria. E a nessuno si chiede con maggior severità la costanza nei principii che al giornalista; nè indulgentemente si considera lecito a lui l'assumere per mercede, come ad altri professionisti è concesso, il patronato di una causa o di un affare.

Bruno Roghi è tra i puri e gli austeri nel rispettare tutte le dure leggi per le quali un giornalista può assurgere all'altezza di un incorruttibile giudice.

\*\*\*

La *Palla della Principessa* è un romanzo sportivo; ma in esso fu giustamente detto che « lo sport è un pretesto, uno stimolo all'immaginazione ».

La palla (quella di cui ci narra Omero nell'episodio di Nausicaa) è la protagonista ideale del libro, che s'inizia con la descrizione di « un reparto speciale dell'Olimpo », e precisamente del « padiglione che Giove ha assegnato ai giocatori di palla più illustri di tutti i tempi e di tutti i luoghi ».

Ed ecco, quale *avant-gout* del racconto, come il Roghi presenta questo singolarissimo areopago:

« Il padiglione centrale dei giocatori di palla era addobbato sontuosamente secondo motivi architettonici e decorativi ispirati all'arte sferistica. Così il trono che si elevava nel fondo dell'immensa sala consisteva in una enorme palla sulla quale si reggeva in equilibrio, come una foca da circo, la principessa Nausicaa nominata inventrice e sacerdotessa dei giocatori di palla dopo una votazione tumultuosa... Damigelle assise sui gradini del trono agitavano lenti ventagli di penne di pavone. Di tanto in tanto un nuovo inquilino bussava alle porte d'accesso del padiglione, avanzava a passi cauti, si irrigidiva davanti alla regina, esponeva le sue prodezze nell'arte della palla. Veniva ammesso o scacciato a seconda

dei meriti. Sofocle il tragico, autore di una Nausicaa ed egli stesso abilissimo giocatore di feninda, teneva un registro sul quale venivano giornalmente annottate le imprese e le benemeritenze dei mortali che coltivavano l'arte sferistica; e man mano che essi morivano si presentavano all'olimpico esame. Sofocle leggeva la relazione, dava il suo parere, formulava le sue proposte: la regina, facendo rotare la palla sotto i piedi virtuosi, si arrestava sul punto corrispondente al settore del padiglione assegnato ai singoli giocatori esaminati ».

Mondo irrealè, mondo fantastico, questo... Ma a ripensarci qualche tempo dopo la lettura, gli elementi accozzati e confusi della *Palla della Principessa* si ricompongono in una loro unità. E si fa strada in noi la convinzione che ci abbian tuffato in un mondo estraneo, obbediente a leggi tutte sue, e dove tutti i personaggi — vivi, vivissimi — si muovono in una atmosfera e son rischiarati da una luce non confondibili con altre.

E che cos'è dunque questo mondo diverso e caratteristico se non il mondo nostro visto con gli occhi di un altro individuo, sentito con la sua coscienza? E che cos'è questo potere di dare espressione e vita fuori di sé al proprio mondo e di imporlo altrui, se non arte?

Dopo di aver preso le mosse dall'episodio omerico, il Roghi ci fa imbattere in Ubucù, ossia nel « primo fanciullo del mondo che ha imparato a giocare con la palla ». E ad ogni pagina sorgono spontanee le immagini più fresche e felici, tratte dalle cose e dai fenomeni circostanti, per illustrare e commentare i sentimenti del protagonista.

Straordinario ragazzo inverò quell'Ubucù!

« Sotto la guida di Ubucù i più forti, animosi e scaltri adolescenti di Marzalia si erano dati con tutto l'ardore al culto della palla... Durissima era stata la milizia e gravi i sacrifici stoicamente sopportati per apprendere il difficile esercizio: i neofiti tornavano al crepu-

scolo alle loro capanne con le ossa rotte, i piedi gonfi, la testa pesante. All'alba era un tormento levarsi dai giacigli. I più, sfiniti e delusi, avevano rinunciato all'impresa: i meno, animati da strenua volontà, avevano perseverato nei quotidiani tentativi: e quando proprio non ne potevano più ed erano sul punto di implorare da Ubucù il perdono per la ineluttabile rinuncia, un grido, una carezza, una promessa, un rimbrotto di Ubucù li scuoteva, li incitava, li consolava ».

Ed ecco la funzione civile dello sport: preparare i giovani ad affrontare la lotta, e a condurla cavallerescamente. Mentre il debole, il pigro, non amano l'ignoto, diffidando degli enigmi che si celano nel suo grembo oscuro a gioventù sportiva lo adora e gli muove incontro con una canzone sulla labbra, attendendone solo qualche felice ventura. Anziché riposare sull'oggi, come consiglia la cauta saggezza epicurea, essa anela al domani, parendole che il tempo sia pigramente tardo, non già fulmineamente veloce. Il volo delle sue speranze è tanto più ardito quant'è più lieve il peso indugiante delle memorie. Nella sua anima il sole che ascende e sfolgora accorcia le ombre del dubbio o del crucchio. Il rischio nel pensiero, nell'affetto, nell'azione, invece di spaurirla o tenerla sospesa, la alletta e la sprona. Sfidare lietamente il pericolo è funzione spontanea della sua esuberante vitalità.

Ubucù (e il suo creatore) meritano perciò di essere additati a modelli e a maestri... La loro filosofia è degna dei nuovi tempi; diversa cioè da quella che era di moda alcuni anni or sono e che poteva considerarsi come la quintessenza stilizzata e idealizzata del perfetto borghesismo civile e spirituale... Agire, bisogna: senza tentennamenti, con la massima decisione! Santa è la violenza, quando il bisogno lo richiede. Senza la violenza — cioè senza franchezza, senza energia, senza coraggio e sincerità — il mondo tornerebbe ad essere ogni poco una palude di sonnacchiosi batraci...

PIRRO ROST



Veduta generale del bel campo della «Giglio Rosso» di Firenze.

## La «Giglio Rosso», e i suoi campioni

**A**tto di nascita: 28 ottobre 1927. La data è recente, ma la stirpe è di vecchio lignaggio e di sano stampo. Nacque la «Giglio Rosso» dalla fusione delle sezioni atletiche del Club Sportivo Firenze e della «Sempre Avanti» dopo che il primo aveva raccolto gli ultimi resti dell'atletica leggera della «Libertas» e dell'«Italia» e la seconda ereditati gli uomini della disciolta «Edera». Due ceppi, insomma, dalle origini lontane, abbastanza robusti e vitali, liberi di se stessi come organismi ma poveri in campo come lo si può divenire quando in due si vuol dividere una torta ridotta in poche briciole.

Tale era allora la situazione atletica a Firenze. Buoni nuclei di atleti, un gruppetto per parte di appassionati dirigenti, idee da guasconi ma entrate dai cappuccini, uno stracchiar di vita fra l'indifferenza generale, un dualismo che aveva spunti di interesse ma nessuna utilità pratica.

E' nel 1927 la costituzione degli Enti Sportivi presso le Federazioni Provinciali Fasciste. Vi è chi ne ha dette corna e chi li ha portati alle stelle, tenaci moci nel mezzo e saremo nel vero. Una cosa è certa: l'aiuto che da quel momento il Partito ha dato allo sport è stato sostanziale, efficacissimo. Si può aver ecceduto in limiti di competenza ed in comprensione di mandato ma sempre

*Parliamo oggi di un sodalizio meritatamente famoso nello sport nazionale: quel «Giglio Rosso» che a Firenze raccoglie le giovani e promettenti energie dell'atletismo e le lancia sui campi e negli stadi di vittoria in vittoria.*

a fin di bene. Soprattutto gli Enti Sportivi sono valse a volte a risolvere delle situazioni che nessuno aveva il coraggio di affrontare ed hanno contribuito a far avere allo sport campi, palestre e... contante come nessuno si aspettava.

Così avvenne a Firenze dove il Marchese Ridolfi, Segretario Federale e presidente dell'Ente Sportivo, decise di risolvere il problema dell'atletica leggera e senza decise di risolvere il problema dell'atletica leggera e senza tenere conto di intime ragioni sentimentali (era anche presidente del Club Sportivo Firenze) varò la fusione, la quale non trovò eccessive resistenze anche perché il progetto di costituire una società prettamente atletica, nuova di zecca, non poteva che soddisfare gli uomini in buona fede ed i veri sportivi.

Così il 28 ottobre 1927 apparve sui giornali cittadini il seguente comunicato, che per molti fu una autentica sorpresa:

«La Sezione atletica del Club Sportivo Firenze e quella dell'U. S. F. Sempre Avanti, in seguito ad interessamento dell'Ente Provinciale Sportivo, nell'intento di dare a Firenze una unica e forte società, si sono fuse. La nuova società prende il nome di Società Atletica Giglio Rosso. E' nominata per la organizzazione di tale società una commissione composta dai signori Bertaccini Alieto, Buratti Giovanni, Lay Salvatore, Neri Vasco, Romano Mario. Detta



Nello Bartolini,  
Campione italiano dei cinquemila metri  
e di corsa campestre.



Giuseppe Lippi,  
detentore di numerosi record nazionali  
ed ex Campione italiano di corsa campestre.

società userà provvisoriamente del campo del Club Sportivo Firenze. La sede della società è posta in Piazza Mentana, 1 ».

\*\*\*

« Giglio Rosso ».

Il nome riprende il glorioso e antico stemma fiorentino, ma non è la nostalgia del tempo andato che ha indotto alla scelta, è il ricordo ben vicino di un'altra attività per la quale la gioventù fiorentina si è stretta attorno ad un lembo di drappo nero ed ha dato sangue e fede, anima e corpo per la Patria.

« Giglio Rosso »: il nome di una fiamma, il nome di una delle più belle squadre d'azione del Fascismo fiorentino, tutta ardente di volontà, una squadra che il 1. febbraio 1923 non si è sciolta che idealmente e che oggi continua a rivivere nel simbolo e nella potenza di una delle belle Legioni della



Le vittorie degli atleti rosso-gigliati: Lippi regola Badiali nei Campionati Toscani di corsa campestre del 1929; a lato, l'allievo Betti lungo il percorso del cross dei Tre Ponti 1930, da lui vinto nettamente.



Milizia fiorentina. Il nome è stato dato alla nuova società perché essa, attraverso gli squadristi Ridolfi e Pucci, raccogliesse l'eredità spirituale della Squadra, mantenendone viva l'indomita volontà e la tenacia inesaurevole.

\*\*\*

Fondata la nuova società bisognava darle assetto, vita; trovare i mezzi per l'incremento atletico, una sede sociale, un campo sportivo e soprattutto stabilire un programma a lunga scadenza se veramente si voleva la grande società atletica. Passi ben duri all'inizio, ma la volontà degli uomini non poteva fallire. La prima fortuna della « Giglio Rosso » fu quella di aver a presidente il Marchese Ridolfi. L'attuale presidente della F.I.D.A.L. ha sempre pagato di persona e di... tasca la sua grande passione per l'atletica; per lui la parola sacrificio, anche quando questo poteva esserlo davvero, non ha mai significato rinuncia, ed oggi Firenze sportiva raccoglie i frutti copiosi di una attività continua e concreta.

Si arrivò in pochi mesi ad un numero iperbolico di soci, a quasi novecento i quali però alla resa dei conti fruttarono poco. I più pagavano un mese o due e poi sparivano dal libro dell'esattore, ma il nucleo era costituito ed attorno alla società si andò raggruppando e saldando bene, un buon

numero di appassionati e di tifosi. Le prime economie furono veramente... economiche.

Senza una sede sociale (Piazza Mentana serviva per l'invio della corrispondenza), ritrovo dei soci e luogo per le adunanze del direttorio fu per lungo tempo il bar di Guido Grappolini, poi le cose cambiarono in meglio. Trasferitosi l'Ente Sportivo da Piazza Mentana alla bella casa del Fascio in Via de' Servi, la « Giglio Rosso » vi ebbe subito, gratuitamente, la sua bella e linda stanzetta che se non è eccessivamente grande, pure ha spazio sufficiente per contenere tutte le fotografie, e le statistiche, i giornali che Alieto Bertaccini, la balia umida e secca della « Giglio Rosso », compra e raccoglie con amorosa cura.

E giacché siamo in vena a rammentare i dirigenti vecchi e nuovi della « Giglio Rosso », completiamo l'elenco citando Puccio Pucci, che dell'on. Ridolfi è stato sempre l'interprete fedele che ora se l'è preso a Roma segretario della Federazione, il notaro Pucci padre dell'Azzurro, Vasco Neri, Beppe Chiari e Salvatore Lay.

Come materiale atletico il Club Sportivo portava alla fusione i campioni Lippi, Bartolini, Torre, Capecci, Innocenti Danilo; la « Sempre Avanti » Badiali, Fantoni, Fanali, Mezzano, Aglietti, fra i numeri maggiori; ed entrambe alcuni allievi che promettevano bene ma il cui numero non era davvero eccessivo in rapporto ai bisogni. Ed ecco entrare in funzione, sempre per iniziativa dell'Ente Sportivo, il primo disciplinamento atletico di Firenze e che doveva dare ottimi risultati. Senza entrare in dettagli ecco in succinto la formula di questo disciplinamento che è ancor oggi in vigore e costituisce la base fondamentale dei successi fiorentini.

Tutti i Gruppi Rionali (10) del Fascio di Firenze hanno una sezione atletica regolarmente affiliata alla F.I.D.A.L., disputano le gare ad essi riservate e quelle federali ma esclusivamente con « allievi ». In sostanza, essi costituiscono il vivaio, il riformimento della società centrale e con essa

operano in perfetta idoneità di vedute.

La « Giglio Rosso », invece, si interessa degli atleti seniores e juniores e di un limitato numero di allievi composto di universitari e dei migliori elementi dei Gruppi Rionali che passano a fine d'anno alla società centrale e che sono scelti fra quelli per i quali è prevedibile il passaggio in breve tempo alle categorie superiori. Oggi, come sempre, fra « Giglio Rosso », G.U.F. e Gruppi Rionali il collegamento è perfetto, l'aiuto reciproco ed i risultati, da quel che si vede, sono ottimi per tutti.

Adesso parliamo, attraverso le cifre, dei progressi raggiunti.

1927. — A fusione appena avvenuta era logico che i quadri della nuova società non fossero gran che numerosi. Infatti il primo ruolino porta le seguenti cifre: seniores 6, juniores 7, allievi 18.

Breve la storia della « Giglio Rosso » nei soli due mesi disponibili dell'anno in corso. La prima uscita in grande stile della nuova società avvenne a Bologna il 12 novembre.

Battesimo glorioso della società e del distintivo. Nel giro di Bologna i gigliati conquistavano i primi tre posti, con Lippi, Badiali, Vettori, battendo una onorevole compagnia e conquistando il primo di una ricca serie di trofei. Seguono due vittorie nello stesso giorno. Lippi a Vicenza e Badiali a Prato; infine il 4 dicembre, sui viali delle Cascine, la « Giglio Rosso » (Bartolini, Badiali, Lippi) batteva nettamente la Nafta di Genova (Garaventa, Boero, Davoli) nella staffetta per la Coppa d'oro Mazzuoli.

Complessivamente, nei soli due primi mesi di vita, e non i più propizi, la « Giglio Rosso » presentava il seguente bilancio: cinque gare disputate mettendo in lizza un totale di 18 uomini, coppe guadagnate tre, conquistando 4 primi posti, 2 secondi, 4 terzi.

1928. — Al 31 dicembre del 1928 siamo già in sensibile progresso, come numero di atleti, sull'anno precedente:



Il Marchese on. Luigi Ridolfi, ora Presidente della F.I.D.A.L., fondatore e animatore della « Giglio Rosso ».

seniores 7, juniores 9, allievi 24. Si passa così da un totale di 31 atleti del '27 ad uno di 40 del '28.

Il progresso però non è solo quantitativo, ma anche qualitativo.

Tre mesi di corse campestri: gennaio, febbraio, marzo, sono un susseguirsi di affermazioni. Da Malnate a Viareggio, da Varese a Bologna, individualmente e di squadra, non vi sono avversari da battere. A Milano, nella gara per il titolo, Lippi, Bartolini e Badiali si prendono i

primi tre posti e si vince il Campionato di squadra.

Dalla campagna alla pista la serie delle affermazioni continua. Entrano in lizza velocisti e saltatori, cambia la scena e cambiano gli uomini e le lotte diventano più serrate e più incerte. Siamo in periodo di preparazione olimpica. Torre nel salto in lungo e Innocenti in quello con l'asta si affermano a Bologna; Bartolini a Genova batte Boero sui cinque chilometri, mentre nei ranghi dei minori l'attività è altrettanto intensa raggiungendo vittorie su vittorie. Nei campionati juniores Giovannardi vince gli 800 metri e Innocenti fra i seniores si guadagna la maglia azzurra.

Intanto Lippi, fra l'agosto e il novembre, continuava a gareggiare e vinceva una decina di corse passando con facile disinvoltura dalla strada alla pista, oggi a Livorno, domani a Roma, un altro giorno a Pisa, quell'altro a Bologna, dimostrando così di non essere quel morto come lo si voleva. La stagione si chiudeva infine con un rinnovato trionfo nella classica staffetta della Coppa Mazzuoli.

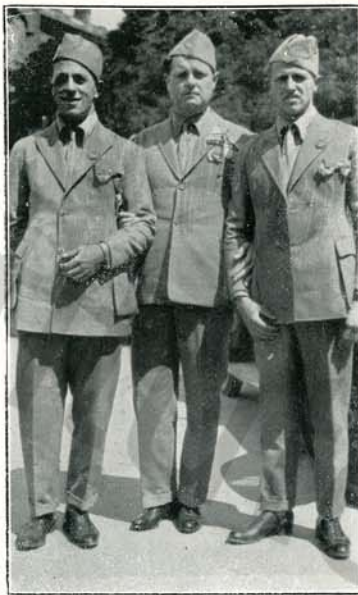
1929. — Annata di netto progresso anche per l'apporto dei giovani che, migliorati e progrediti, contribuiscono validamente al trionfo dei colori sociali. Anche nel 1929 l'aumento numerico degli atleti è stato costante. Infatti i quadri attivi della società indicano la forza in: seniores 9, juniores 10, allievi 37.

La società seconda la passione dei suoi atleti e la partecipazione alle gare è intensa. Si passa così da un complesso di 284 uomini-gara dell'anno precedente a 332, ma si passa altresì da 77 primi posti a 91, da 39 secondi a 69, da 37 terzi a 50 ed il totale dei premi vinti dalla società raggiunge la cospicua cifra di 38.

E non si tratta di vittorie facili, in gare regionali o contro elementi di scarso valore. Al Campionato di cross a Milano, Lippi rinnova l'immane successo e dietro a lui è Badiali e dietro ancora sono tutti i migliori italiani e degli ottimi stranieri. Nello stesso giorno la Giannina Marchini vince il Campionato femminile di corsa campestre e Fatai si piazza secondo nel cross per allievi, Badiali a S. Remo, nell'aprile, domina Italiani e Francesi, Sasso a Milano ai Campionati universitari guadagna gli 800 e 1500 metri.

I giovani, intanto, gli allievi si fanno luce. Ai campionati nazionali di categoria, Lucci è terzo nei cento metri e Orlandini quarto nei quattrocento, al G. P. Juniores Pergher vince nel lancio del giavellotto, nella riunione di Cesena è un altro dei nuovi che balza avanti: Falaschi, che vince la gara di salto in alto, ai Campionati nazionali juniores Scarpellini trionfa sui 5000 metri, Maffei si rivela nel salto in lungo.

1930. — Di buon auspicio è la stagione dei « cross ». Nelle tre gare regionali si affermano facilmente Calabri, Betti e Lippi al quale rimarrà anche per questa volta il titolo



Puccio Pucci, attuale Segretario della F.I.D.A.L., con l'on. Capanni e Torre alle Olimpiadi di Parigi.

di campione nazionale e la società vincerà quello di squadra. Nei ranghi vi sono delle novità: Rossini, Cicconi e Svampa. Il primo chiamato per completare la squadra per il Campionato di corsa campestre a causa dell'assenza di Badiali ammalato, doveva diventare poi un elemento di preziosa utilità, gli altri due, militari a Firenze, fornivano un efficace rinforzo.

Così l'annata testè decorsa è stata veramente trionfale per la società fiorentina la quale nelle diverse prove di Campionato, dagli allievi ai seniores, dalla corsa veloce alla maratona, dalle specialità alle staffette, ha raccolto ovunque vittorie e lusinghiere affermazioni tanto che se fosse stato in vigore fino dal 1930 il Campionato per società, la prima a fregiarsi dello... scudetto sarebbe stata proprio la « Giglio Rosso ».

Con quanti uomini la « Giglio Rosso » ha ottenuto questo? Con 11 seniores, 12 juniores e 43 allievi.

Come partecipazione di gare gli allievi danno 203 uomini-gara, gli juniores 51, i seniores 117.

Sembrerà strano come pure aumentando il numero dei juniores sia scemato il numero dei partecipanti alla gara per questa categoria, ma il mistero è facilmente svelato quando si sarà detto che i dati sopra riferiti si intendono presi al 31 dicembre 1930 e che gli juniores a tale epoca comprendevano anche gli elementi da poco passati a questa categoria per le belle prove fornite nell'annata, tanto che ci sono stati alcuni come Lucci, Maffei, Giacomelli che sono passati nello spazio di pochissimo tempo da allievi a seniores non dando quindi alcun contributo alla categoria intermedia.

Ad ogni modo un progresso sostanziale lo si ha nelle classifiche individuali degli atleti i quali presentano le seguenti conquiste: 124 primi posti, 98 secondi, 54 terzi, 34 quarti e 24 quinti. Come si vede su un totale di 371 uomini-gara ben 124 e cioè un terzo, sono vittorie! Fra le affermazioni più significative, dei giovani e degli anziani, sono da ricordare le vittorie di Orlandini, di Sandrelli e della staffetta 4 per 100 ai campionati universitari, quella di Orlandini ai campionati italiani allievi, il Campionato italiano di maratona di Rossini, la Coppa Mazzuoli, i Campionati italiani staffette 800 per 4, 1500 per 4, 3000 per 3, la 400 per 4 juniores, le vittorie di Lucci sui 100 metri, di Giacomelli sui 400, di Cortopassi nel salto in lungo ai Campionati nazionali juniores, il doppietto di Maffei e Cortopassi su Tommasi nel salto in lungo ai Campionati seniores, le maglie azzurre di Bartolini e Innocenti, le rivelazioni alla finale del G. P. dei Giovani: Grazzini che vince i 100 metri, Cortopassi secondo nel pentathlon, Rosati vincitore nel lancio del disco, il trionfo di Rossini nella maratona di Torino.

Nell'incontro Italia-Belgio a Napoli partecipano sei elementi della « Giglio Rosso »: Giacomelli vince i 400 piani, Lippi i 1500; Bartolini i 5000, Maffei e Cortopassi sono

per le lunghe distanze vi è sempre Rossini. E dietro a questi nomi tutta una teoria di ottimi allievi dai quali scaturirà più di una sorpresa durante l'annata.

Un rapido cenno merita il campo sportivo del Viale dei Colli, uno dei pochi in Italia, se non l'unico completamente dedicato all'atletica.

La pista podistica, oggi in perfette condizioni, misura m. 334,32 ed ha, dal lato delle tribune, un rettilineo di 150 metri. Nell'interno del campo vi sono quattro pedane per salti, quattro piazzole per il disco e la palla di ferro e due pedane per il giavellotto. Inoltre, in un terreno annesso, vi è uno spazio per la palla a canestro e nella parte bassa sono i campi per il tennis, uno dei quali è di misure internazionali.

Il programma sportivo di quest'anno della « Giglio Rosso » mira alla conquista del Campionato e si basa quindi, come prima cosa, sulla partecipazione a tutte le prove di esso, in tutte le categorie. Inoltre non saranno disertate le grandi competizioni nazionali.

Attività degna del passato, insomma, e rispondente in pieno alle direttive imposte dall'atto di nascita, attività intelligente, costruttiva e veramente meritevole del successo a cui la società dedica tutte le sue forze.

**GIOVANNI BURATTI**

Quattro campioni della « Giglio Rosso »: Lucci, Orlandini, Maffei e Rosati.



ai primi due posti nel salto in lungo, nel disco il diciassettenne Rosati non scompare davanti ai più anziani avversari e compagni. Infine la trionfale chiusura di stagione di Lippi, che demolisce tutti i record italiani dai tre ai dieci chilometri, ottenendo tempi che ben figurano anche in campo internazionale.

La società è ora solidamente attrezzata per affrontare serenamente il non facile compito di mantenere il primato. La istituzione del Campionato nazionale per società ha rinnovato ovunque fervori d'entusiasmo. Così a Genova tutte le forze si sono fuse nella S. Giorgio, a Milano l'Ambrosiana e lo S. C. Italia stanno rinforzando i ranghi con uomini di classe, a Padova si stanno raccogliendo sotto una unica insegna i migliori elementi del Veneto, a Bologna vi è pure un certo odor di fusione cosicché la lotta per il titolo si annunzia veramente interessante.

Alla « Giglio Rosso » nessun cambiamento, nè arrivi, nè partenze. La società è fortissima nel fondo ma anche nella velocità, nei salti e nei lanci è bene attrezzata.

Per non citare che i maggiori, fra i velocisti abbiamo Lucci, Maffei, Orlandini, Giacomelli, Torre, Alessandri, fra i mezzofondisti, Svampa, Sasso, e poi la teoria dei campioni: Lippi, Bartolini, Badiali, Betti, ecc., nel salto in alto Cicconi, Falaschi, Pergher; nel lungo: Maffei, Cortopassi, Torre, nel salto con l'asta Innocenti è sempre fra i migliori in campo nazionale, nei lanci Capecchi, Pergher, Rosati, Giovannoni;

## OTTOCENTISTI

L'improvviso e forzato allontanamento dai campi di sport del miglior « ottocentista » italiano ha portato un vuoto per il momento incolmabile nel nostro atletismo e ha fatto aprire gli occhi a tutti gli ottimisti in materia, che han dovuto ammettere la nostra inferiorità nel mezzofondo, a confronto con la maggior parte delle altre Nazioni. Infatti l'abbandono dell'attività sportiva da parte di Ettore Tavernari ha dimostrato chiaramente che un uomo solo non basta a tener alto un prestigio. Nella scorsa annata, per esempio, i nostri mezzofondisti non hanno brillato eccessivamente e se si toglie qualche sparuta affermazione carpitata in casa nostra, bisogna riconoscere che il bilancio generale è stato modestissimo. Si osservino gli incontri ufficiali sostenuti da noi colla rappresentativa francese e si vedrà che nelle due prime edizioni — a Parigi e a Bologna — si bilanciarono le forze solo per merito di Tavernari, mentre nel 1930 a Colombes, assente lui, siamo usciti nettamente battuti.

Questo per dimostrare che se un tempo si poteva rivaleggiare con probabilità di successo colle Nazioni più forti in fatto d'atletica leggera, lo si doveva esclusivamente ad un sol uomo e non era da crederci che i mezzofondisti italiani avessero fatto passi da gigante in breve tempo. Citiamo dei dati. Il record degli 800 metri è ancora di spettanza del compianto Lunghi con 1'52" e un quinto. Da questo tempo, salvo Tavernari che era riuscito a batterlo, senza però che quello da lui stabilito venisse omologato per una errata misurazione della pista, tutti gli altri « ottocentisti » sono ben lontani. Per trovare un atleta che sappia emulare il Modenese, è necessaria una selezione accurata e su vasta scala, perchè quando noi potremo disporre di un ben nutrito gruppo di uomini capaci di segnare sulla distanza 1'55" — e questo con una regolare continuità — sarà facile ottenere un miglioramento del tempo-record.

Così avviene in Francia, ove, dal numeroso lotto di buoni elementi, sono balzati fuori i Baraton, i Séra Martin e ove recentemente quel « trampoliere » o quel « leviere », come lo ha definito Géo André, che è Ladoumègue ha realizzato uno dei più grandi successi che la storia dell'atletica mondiale abbia registrato, segnando sui 1500 metri 3'49" e un quinto. Durante la riunione in cui Ladoumègue stabiliva questa performance, il nostro Beccali, che attualmente è il miglior mezzofondista italiano, percorreva la stessa distanza in 3'57" e quattro quinti.

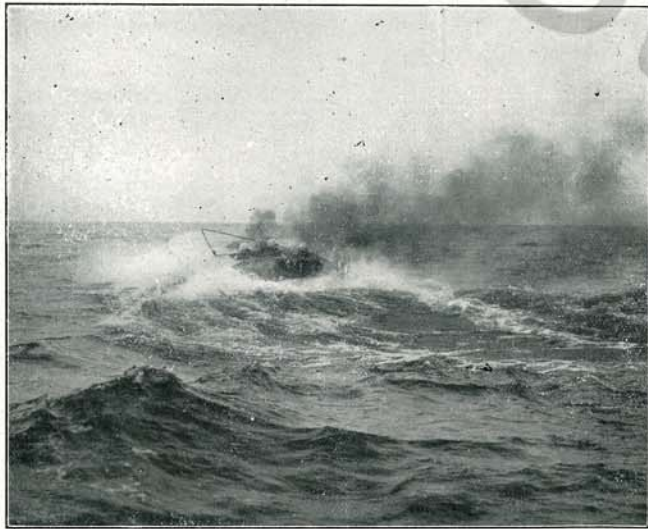
Ritornando agli 800 metri v'è da notare che i nostri migliori uomini di rincalzo sono Tugnoli e Cerati, che, però, non sanno scendere al disotto di 1'56" e un quinto.

Troppo poco! Atleti e dirigenti non ci fanno difetto: è questione di trattare anche questa specialità con quel criterio che la tecnica e l'esperienza insegnano. Solo allora il nostro mezzofondo potrà disporre di un buon numero di validi difensori, che non ci obbligheranno a dover rimpiangere — come si deve fare oggi — la scomparsa di Ettore Tavernari.

G. BERNARDONI

# Occidiate

Learco Guerra, interrogato dai giornalisti, dice che non intende partecipare al prossimo Giro di Francia perchè, a suo giudizio, gli organizzatori vorrebbero pagarlo troppo poco. Il corridore mantovano, sconosciuto l'anno scorso prima che fortunate circostanze lo portassero al possesso della « maglia gialla », che, d'altronde, egli difese gagliardamente, adesso si dà delle arie, conteso com'è, a colpi di biglietti da mille, da tutti i velodromi europei ed africani. Penna alla mano, l'allievo di quel Girardengo che tanto bene sa fare i suoi conti, è capace di dimostrare che, a partecipare al « Tour » alle condi-



## IL RISORTO "MISS ENGLAND II,"

Il « Miss England II », il motoscafo volante di sir Segrave, che l'anno scorso si inabissò nelle acque del lago Windermere in Scozia, causando la morte del grande pilota inglese, è stato ripescato non molto tempo fa e rimesso in efficienza. Ora c'è Kaye Don, un altro ottimo pilota britannico, che con esso vuol battere il record mondiale di velocità. Il risorto motoscafo è qui effigiato in pieno velocità, durante una prova.

zioni propostegli dal signor Desgrange, verrebbe a rimettersi.

Ma Learco, in questi conti, dimentica di segnare all'attivo le 100.000 lire della sottoscrizione popolare dell'anno scorso. Tutte quelle lire rappresentano non tanto l'entusiasmo per ciò che Guerra aveva fatto nella grande corsa francese, sebbene, sia pure inesperto, il voto caldo, ardente di tutta la massa sportiva italiana ch'egli ritornasse in terra di Francia, a vincere questa volta, a confondere definitivamente il bel *Charlot*.

Ecco perchè il Mantovano dovrebbe, nel suo bilancio preventivo della stagione, non dimenticare le centomila e passa lire della sottoscrizione.

Le nostre pubblicazioni nel numero di gennaio sulla rinascita del Club Alpino Accademico Italiano non sono garbate al presidente del Sodalizio, che ci scrive una lettera per protestare contro le nostre fondatissime critiche e per chiederci di rettificare due punti, che — secondo lui — sarebbero stati da noi inesattamente riferiti nel parlare dello Statuto del risorto C. A. A. I.

Primo: non è vero che la quota di 250 lire richiesta a ogni socio del C. A. A. I. sia da versarsi annualmente, sebbene una volta tanto. E va bene per questo, ma nessuno vorrà sostenere che la quota sia, comunque, proporzionata alle finanze dei giovani alpinisti possibili « accademici ».

Interrogato più d'uno, questa fu la risposta:

— Con quella somma, rimango in rifugio cinque giorni e faccio cinque scalate di più.

Rimane dunque stabilito che se il C. A. A. I. manterrà la sua quota a quella altezza, più che mai esso sarà il C. A. A. I. dei signori.

L'altra rettifica verte sulla questione dell'ammissione delle guide alpine al C. A. A. I., che « non venne mai risolta nel senso che ad esse fosse stato negato di entrare nel Sodalizio ».

L'articolo dello Statuto approvato dal C.O.N.I. richiede al candidato a socio l'elenco delle salite compiute, « segnatamente senza guide e quali come capicorda ». Questa duplice specificazione esclude ovviamente le guide, se sappiamo ancora leggere! Del resto, diciamo chiaramente che un C.A. A.I. che in 25 anni di vita non ha sentito la necessità di onorarsi con la presenza d'un Piàz o d'un Dibona o d'un Rey, non sente e non capisce i meriti alpinistici oltre la porta di casa. Per aver diritto alla rettifica, cioè al riconoscimento da parte nostra di aver volutamente errato, l'egregio Presidente del C.A.A.I. dovrebbe dimostrarci di aver invitato, sia pure nel 1931, i sunnominati sommi alpinisti, sia pur professionisti, a far parte della Sezione.

E intanto che parliamo dello Statuto del C.A.A.I., perchè escludere Belluno dai centri regionali? A Roma (o meglio a Torino), si sa o non si sa che Belluno conta un gruppo di possibili « accademici » quasi come Trento?



## LIPPI IN DECLINO?

Lippi è in declino, oppure il suo consocio e più diretto avversario Bartolini ha fatto progressi notevolissimi? Questa è la domanda che si sono posti quanti seguono con interesse le vicende della corsa campestre in Italia. Alla chiusura della stagione 1930 Lippi si era meritato l'appellativo di imbattibile, tanto incontrastata era stata la sua supremazia. Quest'anno, invece, egli è rimasto battuto, e nettamente, da Bartolini nel Campionato d'Italia e nel *cross* internazionale di Milano. La nostra fotografia lo mostra all'ultimo chilometro della sua ultima vittoria, il *cross* di Malnate del febbraio scorso.

Chi se li immagina gli arrampicatori di Cortina, di Agordo, di Zoldo, di Belluno, gli scalatori della direttissima della Tofana, del Pelmo da nord, della direttissima della Civetta, presentarsi dinanzi agli esaminatori d'una provincia che non è la loro, e di cui i valori alpinistici sono nettamente inferiori?

La sezione di Varese della Associazione Bersagliere ha voluto imitare quella di Mantova che, a suo tempo, per riparare in parte alla cre-

denza popolare che il corridore Learco Guerra avesse militato nel corpo creato da Lamarmora ed anche per premiare lo spirito combattivo e veramente bersagliere mostrato da Learco nell'indimenticabile « Tour de France », lo nominò suo socio *ad honorem* e gli consegnò solennemente la tessera e il fez rosso. Quei di Varese hanno voluto fare altrettanto con Alfredo Binda, altro non meno famoso campione del pedale.

Ecco: noi non vogliamo menomamente discutere il valore grandissimo

come corridore del campione del mondo, ma ci pare che i bis di questo genere siano assai inopportuni, quasi ridicoli. Per Guerra una giustificazione ci poteva essere, ma per Binda — dato il suo sistema di corsa tutt'altro che bersagliere — non la si vede.

Tanto più che non ci consta che il campione di Cittiglio abbia fatto il soldato, sia pure nel Genio pontieri come il suo fiero rivale.

Noi preghiamo S. E. l'onorevole Manaresi di voler seguire con attenzione le discussioni che sul funzionamento del Club Alpino Accademico si sono accese in seguito alle nostre pubblicazioni e a quelle della *Stampa* di Torino. Il nostro Gerarca sarà, se non altro, lieto di constatare quanto fervore animi i giovani alpinisti italiani. Quando si discute così, uno sport non è per morire.

Ma è bene che l'alpinismo non sia uno sport — dicono le barbe bianche e i dottoroni che giurano soltanto sulle tradizioni lasciate da quella buon'anima di Quintino Sella.

Dato l'attacco serrato, ingeneroso e ingiusto che un giornale romano ha sferrato contro il Commissario tecnico della squadra nazionale di calcio, si dovrebbe credere che allo scrittore ed ai suoi ispiratori sia dispiaciuta la vittoria riportata sugli Austriaci al campo di San Siro?

Tutto è possibile, nota il *Bargello*, dato che proprio la stampa sportiva romana ha da qualche tempo inaugurata una serie di attacchi a personalità dello sport italiano, *gaffes* davvero inimitabili e per le quali non sarebbe male un'ampia indagine sui motivi che le hanno provocate. Il fascismo — conclude l'organo della Federazione fiorentina — in materia di giornalismo sportivo ha ancora molte cose da rivedere.

E' proprio quello che parecchie volte è stato detto da queste colonne. Il giornalismo sportivo italiano è rimasto quello di vent'anni fa. Ma chi dovrebbe sentire, fa orecchie da mercante.

Siamo anche noi molto contenti che a riportare il titolo di campione italiano di sciismo dei Gruppi Universitari Fascisti sia stato lo studente Guglielmo Holzner, di Bol-



### FASCISTI SCIATORI

Al Tonale si è svolto, recentemente, il 1° Campionato di sci dei Gruppi Rionali Fascisti Milanesi, per la disputa del Trofeo Fabrizio. La gara, che ha avuto una numerosa partecipazione di concorrenti, ha segnato una netta affermazione del Gruppo Sciesa, di cui ben quattro squadre si sono classificate nei primi cinque posti. Ecco i componenti la squadra A della Sciesa, vincitori assoluti.

zano. Non è senza significato l'affermazione d'un suddito delle nuove provincie in una competizione riservata ai giovani Italiani che hanno giurato di servire il Duce e l'idea del fascismo « col libro e col moschetto ».

E adesso che il bravo Holzner è tanto in vista, speriamo che le relazioni sui libri dei Rifugi delle sue prime scalate (egli è anche un valentissimo alpinista) le scriva in lingua italiana, non più in tedesco.



E' nota la passione e la abilità alpinistica del Re del Belgio. Ed è pure risaputo che il suo nome è stato dato a una punta dei Char-morz, nel gruppo delle guglie di Chamonix. Ma, tanto intrepido quanto modesto, Re Alberto vuole mantenere l'incognito durante le sue peregrinazioni fra i monti: e guide e portatori rispettano la sua volontà.

Durante l'estate scorsa, così ci ha raccontato persona degna di fede, il Re si trovava nella zona di Chamonix e, ufficialmente, non era che « il signor Durand ». Una sera, in un rifugio, il Re domandava alla guida il nome delle cime circostanti. La guida gli rispondeva...

— E quella? — chiese il Re indicando la punta Alberto I.

La guida si trovò imbarazzata... esitò; poi, ricordandosi delle istruzioni ricevute sull'incognito del suo compagno, rispose:

— Quella è la punta del signor Durand!...



Da circa due mesi ha iniziato le sue pubblicazioni un settimanale d'alpinismo, sci ed escursionismo: « La Montagna », diretto da Arturo Pianca e Gino Mariani. Non s'è trattato di colmare la solita lacuna, ma il giornale è uscito proprio in epoca giusta, dato che ora l'alpinismo, o, per specificare, lo sciismo ha preso enorme sviluppo. Tanto più che il giornale è ben fatto, ha degli articoli scritti da buoni specialisti, qualche rubrica di varietà molto interessante e degli ottimi servizi informativi.

Il prossimo numero di "Sport Fascista", sarà in gran parte dedicato al SALONE DI MILANO

EDIZIONE  
DI LUSSO

ANNO IV - N. 4  
A P R I L E  
1931 - (IX)  
C. C. Postale

# LO SPORT FASCISTA

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA



# OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

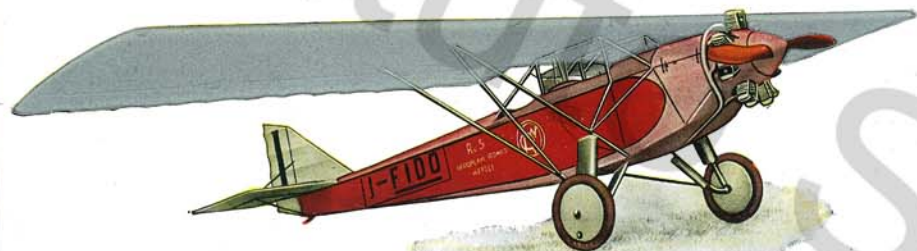
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

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 disinne- stabile	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 . . . . .	Atterramento . . . . .	100 »
benzina e olio (50.) . . . . .	Raggio d'azione (ore 6,30) . . . . .	1000 km.
bagagli . . . . .	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 »

# LO SPORT FASCISTA

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

Direzione - Redazione - Amministrazione  
MILANO - VIA S. ANTONIO 3  
Telefoni: 82-045, 82-450

ABBONAMENTI ANNUI  
all'edizione di lusso  
Italia . . . . . L. 100  
Estero . . . . . » 200

FONDATA DA  
**LANDO FERRETTI**

EDITORE L'ENTE AUTONOMO DELLA STAMPA

## IL SALONE DI MILANO

Anni fa, a proposito di un salone automobilistico, uno scrittore specializzato non esitò a paragonare le manifestazioni del genere alle competizioni di carattere sportivo (mantenendosi sempre in campo motoristico) e ad affermare che sia le une che le altre tendono, per vie diverse e con mezzi diversi, allo stesso fine. A creare o a determinare un perfezionamento tecnico-costruttivo, una maggiore prosperità industriale e una più intensa attività commerciale.

Tale affermazione conserva ancor oggi tutto il suo valore benchè da allora (si era nel 1924) si sia fatta molta strada tanto in rapporto alla tecnica che in rapporto all'industria e al commercio. Anzi i saloni automobilistici, ci sembra, sono venuti accentrando la loro utilità, di conserva con l'aumentata diffusione dell'automobile che ha moltiplicato il numero degli iniziati e che è diventata familiare in tutte le classi e in tutti i ceti sociali.

Forse, e senza forse, un eventuale ripetersi del suaccennato raffronto sarebbe oggi a tutto danno dello sport, specie per quanto riguarda efficacia propagandistica. Chè le folle non hanno più bisogno delle imprese clamorose, delle prodezze d'eccezione per essere attratte all'automezzo, per interessarsene, per studiarlo, per valutarlo e infine per apprezzarlo. Ma esigono più che

altro di poterlo osservare da vicino, esaminarlo nei suoi pregi, constatarne il comfort per convincersi della sua pratica utilità.

Oramai l'automobile è nelle sue linee generali e nelle sue complesse possibilità ben conosciuta ed anche, diremmo, amata. Pur da coloro che non possono e non osano trasformarsi da pedoni in automobilisti. E sono i secondi molto di più che non si creda. Gente che non riesce a liberarsi dai preconcetti e che nell'automobile si ostina, quasi inconsciamente, contro la ragione stessa, a vedere un arnese pericoloso non soltanto per chi... può andarci sotto, ma anche per chi ci va sopra. Gente in cui le migliaia e migliaia di macchine belle o brutte, lussuose o modeste, ma tutte buone e tutte sicure, circolanti babelicamente nelle metropoli, o saettanti sui lunghi piani rettilinei, o arrampicantisi da dominatrici su erte montagne non molti anni fa accessibili solo a trasporti... animali, non hanno ancora distrutto alcuni pregiudizi atavici indiscutibilmente anacronistici.

Per contro una visita ad un'esposizione automobilistica può riuscire salutare. Il toccar con mano (ci si passi il termine) la moderna vettura deve necessariamente provocare una conversione. Ma più ancora, il poter farsi un'idea di ciò che sia e di ciò che rappresenti oggi nella vita sociale l'automobilismo preso in tutta la sua com-

plexità, dalle poderose industrie in lotte formidabili di concorrenza, ai commerci febbrili e vasti, alle provvidenze accessorie volte ad ottenere, se non ad eliminare del tutto ogni inconveniente, ogni noia, ogni difficoltà, dovrà ineluttabilmente esercitare una influenza anche sugli animi più esitanti. E dovrà dimostrare in realtà essere l'automobile un mezzo necessario di vita in quest'epoca dominata in ogni sua forma di attività dalla fretta, un mezzo che all'utilità pratica indiscussa e indiscutibile accoppia, in sintesi armonica, la comodità e la sicurezza.

Il migliore esempio di una mostra cosifatta ce lo offre il Salone Italiano che anche questo anno è signorilmente ospitato nel grandioso Palazzo dello Sport. Perchè costituisce, oltre che una rassegna esauriente di quanto è conosciuto in Italia in fatto di vetture, di carrozzerie e di accessori, una dimostrazione confortante di quella che si può chiamare politica assistenziale, integratrice di quella industriale e commerciale, instaurata dai costruttori che non sono sordi alle nuove esigenze quasi imperiose, dell'automobilismo.

E', il milanese, un Salone i cui caratteri industriale e commerciale soverchiano quelli specificatamente tecnici che contraddistinguono altre manifestazioni del genere di oltre Alpi. (Noi siamo certo i primi ed i soli ad affermarlo). Ma che appunto per questo consegue, più degli altri, lo scopo di interessare il vasto pubblico e segnatamente quello della celebre Fiera della quale costituisce una delle principali attrattive. Pubblico nel quale i tecnici che si appassionano di problemi meccanici e di soluzioni costruttive sono in infima minoranza. Perchè la stragrande maggioranza si interessa dell'automobile dal punto di vista essenzialmente pratico.

E qui trova da soddisfare a tale suo interesse. Le fabbriche italiane infatti sono presenti in massa con i loro più recenti modelli, frutto della incessante ricerca di perfezione che le anima, e quelle straniere hanno inviato significative rappresentanze. Si può così ammirare quanto di meglio l'industria dell'automobile, intesa nel suo senso più lato, cioè comprendente anche le in-

dustrie collaterali ed accessorie, lancia sul mercato nostro.

Non solo, ma si può pure constatare, attraverso le soluzioni meccaniche comuni alle macchine di ogni paese e ai frutti delle ricerche compiute negli uffici tecnici di tutto il mondo, avendo di mira però scopi eguali od analoghi, quali sieno le generali tendenze costruttive scaturite dai progressi compiuti, ma soprattutto rispondenti alle più recenti esigenze della clientela.

La quale vuole soprattutto macchine comode, stabili, veloci ed elastiche. Donde le grandi cure dedicate alle sospensioni e alle carrozzerie, la preoccupazione di rendere il più silenziosi possibile organi e ingranaggi, specie quelli del cambio; i perfezionamenti apportati ai freni; i miglioramenti di quelle funzioni, quale l'alimentazione, la lubrificazione e l'accensione, il cui buon andamento è condizione essenziale per il buon andamento di tutta la vettura; lo studio volto ad incrementare il rendimento dei motori pur conservando loro quelle doti di sicurezza che sono indispensabili; la lotta appassionata e tenace contro il peso, oramai da tutti i tecnici considerato il nemico da debellare inesorabilmente, onde ottenere quella rapidità di accelerazione, quella flessibilità della macchina dai quali dipende in massima parte il cosiddetto comfort. Miraggio oggi di fabbricanti e di automobilisti.

Queste le caratteristiche sostanziali della produzione più recente, che una più razionale organizzazione d'officina vuole rendere, pur con pregi moltiplicati, meno costosa onde meglio avvicinarla alle possibilità finanziarie di più vasto pubblico.

Nè mancano, specie in casa nostra, le novità ad ammonire che anche tecnicamente questa esposizione ha una sua importante parola da dire. Chè se la magnifica otto cilindri della « Bianchi » ha figurato già a Parigi, a Londra e altrove, la 522 e la 514 M. M. della « Fiat », nonchè la nuova « dilambda » corta della « Lancia » costituiscono con la 8 B dell'« Isotta Fraschini » delle autentiche primizie che le case costruttrici molto opportunamente hanno voluto riserbare all'Italia per il debutto pubblico.

Molto opportunamente, abbiamo scritto, perchè l'industria italiana ha modo di riaffermare qui, a contatto con quel mercato interno il cui promettente sviluppo è attualmente oggetto di lodevoli cure e di confortanti preoccupazioni, la sua organizzazione, la sua eccellenza tecnica e la sua perfezione costruttiva.

Sono pure presenti, come abbiamo accennato, quotate marche straniere per quanto l'Italia non presenti le possibilità di assorbimento offerte da altri paesi. Ma esse sono soprattutto tentate a venire dal desiderio di cercare il confronto con le nostre macchine che, da anni, godono in tutto il mondo una stima tutt'altro che platonica. Da tale confronto risalta appunto lo sforzo dell'industria italiana che in tema di qualità e di costi si dimostra in grado di affrontare vittoriosamente qualsiasi concorrenza. Risultato questo tanto più ammirevole in quanto conseguito attraverso difficoltà di ogni genere.

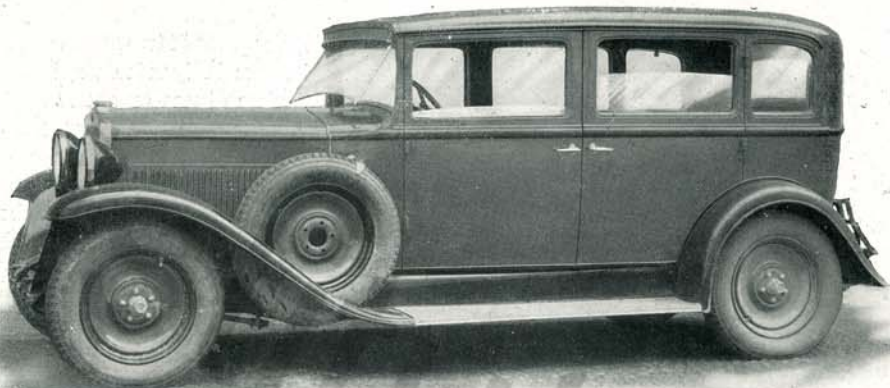
Ma il Salone di Milano non si limita a dare una dimostrazione della potenza dell'automobilismo italiano in fatto di vetture da turismo. C'è pure un reparto riservato agli autotrasporti industriali che è dei più interessanti per qualità e quantità di macchine esposte. Ben degno della importanza che questa forma veramente e profondamente utilitaria dell'autolocomozione va acquistando dovunque di giorno in giorno.

Superfluo qui illustrare le prerogative e i vantaggi di tale mezzo di trasporto veloce che ha il pregio di essere indipendente nei suoi movimenti e di godere di una autonomia di percorso che gli consente di giungere dovunque occorra. Basta avere accennato alla sua pratica utilità ed avere rilevato che l'industria italiana ha dedicato cure attente alle sue esigenze che, come il Salone dimostra, sono a pieno soddisfatte.

Ed a completare l'opera, la mostra del Palazzo dello Sport insegna anche, con la sua autorimessa modello (prezioso contributo alla valorizzazione dell'automobilismo e alla educazione dell'automobilista), la necessità di dare a chi viaggia la più assoluta tranquillità mediante una organizzazione sempre pronta a funzionare per qualsiasi riparazione e per qualsiasi operazione che si rendano necessarie all'automobilista. In modo da generare quella fiducia in chi si accinge a mettersi in marcia che valga a distruggere certe forme di preoccupazione che influiscono poco favorevolmente sulla diffusione dell'automobile.

L'attuale Salone di Milano è quindi complessivamente all'altezza della tradizione consacrata dalle brillanti precedenti edizioni. In quanto contribuisce realmente ed efficacemente all'opera di chiarificazione e di popolarizzazione dei vantaggi derivati dall'uso dell'autoveicolo nei bisogni della vita di ogni giorno.





La novità del Salone: la 6 cilindri Fiat 522-L carrozzata berlina a 7 posti.

## LA PRODUZIONE ITALIANA DA TURISMO

**F**orse mai come quest'anno la qualifica di italiano è stata così appropriata al Salone dell'automobile che ha la sua sede sotto le imponenti arcate del milanese Palazzo dello Sport, dissimulate da una artistica decorazione di gusto moderno che ben si adatta ai luccicanti capolavori (stavamo per dire gioielli) meccanici di cui riboccano la vasta platea e le ariose gallerie.

Perché le macchine italiane vi dominano quasi incontrastate. Per lo meno nel campo della vettura da turismo (che comprende poi anche la vettura sport se non proprio quella da corsa), del quale particolarmente ci occupiamo. Non offre dunque più il destro questa esposizione di istituire un parallelo e un confronto fra l'industria nostra e quella di altri paesi, segnatamente quella di oltre oceano che tante preoccupazioni più o meno fondate aveva suscitato qualche anno fa.

Ma in compenso offre il destro di esaltare la produzione italiana che sta veramente conquistando il mercato italiano nel quale per troppo tempo ha trovato una aspra e insidiosa concorrenza. E' evidente che la tanto minacciata e quasi strombazzata invasione americana può considerarsi fallita. Altrimenti non si giustificerebbe l'assenza

*Le macchine straniere si sono fatte più rare in Italia, battute in breccia dalla produzione nazionale la cui bontà e perfezione si affermano ogni giorno più. In questo scritto l'ing. R. T. Zanetti esalta giustamente il prodotto italiano, mettendo in giusta luce i suoi pregi, confermati da una tradizione che non si discute più, ma si accetta.*

di quelle case esotiche tanto care allo snobista provinciale che, attratto da colori iridescenti e da appariscenti doti superficiali, non vedeva quanta maggiore sostanza offrivano i prodotti paesani, dotati inoltre dell'insuperabile pregio di essere creati per noi, per i nostri gusti e per i nostri bisogni, diversi dai gusti e dai bisogni di altre genti, ed anche per le nostre strade così caratteristiche nelle loro peculiari accidentalità.

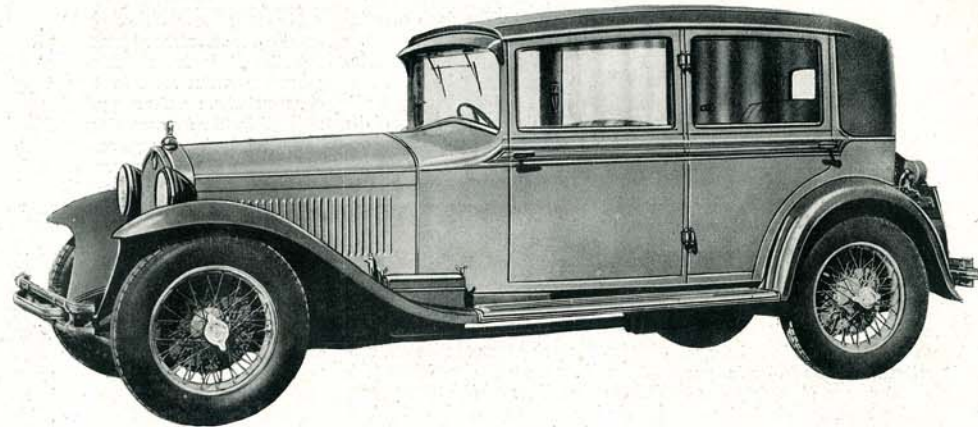
Nessuno, e noi primi di ogni altro, intende negare o misconoscere quanto di buono e di utile si crea nelle officine straniere. Ma è da tenere presente che ciascun mercato ha esigenze e preferenze che lo contraddistinguono da ogni altro, sì che il volerne accontentare o saturare troppi conduce a cadere nel generico e nel buono a tutto, che è si-

nonimo di mediocrità e che finisce col non soddisfare nessuno.

Specie per quanto ha riguardo con l'automobilismo nel quale la mediocrità non è tollerata essendo sempre necessaria l'eccellenza, e nel quale si impone il rispetto di fattori riguardanti situazione economica, profili di strade, configurazione geografica, sviluppo di viabilità, risorse minerarie ed anche gusto artistico, varianti da paese a paese.

Sembra che tutti codesti elementi, che per un momento una eccessiva infatuazione aveva relegato in soffitta, siano venuti a poco a poco a far sentire il loro peso e a rinfocolare le simpatie per la costruzione nostrana. La quale, se trova oggi, nel periodo critico che tutto il mondo sta più o meno faticosamente attraversando, aspre difficoltà a mantenere gli sbocchi stranieri brillantemente conquistati in passato, ha modo di rifarsi sul mercato interno che è ancora ben lontano da ogni eventuale saturazione e che offre quindi ampie possibilità di smercio.

Lo sforzo dunque che le case compiono partecipando all'attuale Salone (perché una esposizione è sempre onerosa) è volto essenzialmente a far conoscere (si prenda il verbo nel senso più lato e più profondo), la produzione



Berlina Alfa-Romeo 6 cilindri per gran turismo esposta al Salone di Milano.

italiana agli italiani. I quali potranno convincersi come da noi si sia saputo superare difficoltà industriali e commerciali, e soprattutto l'effetto di una diminuita richiesta, lavorando con una intelligente serietà che spiega l'eccellenza e il pregio della macchina italiana.

La quale presenta una fisionomia inconfondibile. Lo ripetiamo per l'ennesima volta. Pur se in ogni parte del nostro oramai piccolo mondo le tendenze costruttive vanno unificandosi. Non solo per la diversità di caratteristiche fisiche e spirituali che, come abbiamo accennato, differenziano i popoli e le nazioni, ma anche per un senso della misura quasi diremmo innato nei nostri costruttori che, sia pure premuti da necessità inderogabili di ordine economico, sanno sceverare la sostanza pregevole dagli orpelli della moda, le innovazioni praticamente utili da quelle avventate di dubbia efficacia o non ancora convenientemente elaborate.

E' a tale buon senso che si deve se in Italia non è mai stato abbandonato il motore a quattro cilindri, oggi ancora il più adatto per le vetture economiche grazie al suo minor costo di fabbricazione e alla sua maggiore semplicità che lo rendono ideale per quelle piccole cilindrate sempre in favore da noi a causa del loro minor consumo. Chè il carburante costa caro e le tasse sono basate sulla potenza.

Ma per questo non si trascurarono i sei e gli otto cilindri in virtù delle loro innegabili qualità di maggior equilibrio e maggiore flessibilità. Essi sono adottati su vetture medie e grosse per

l'uso delle quali il fattore economico è meno preponderante.

Pur rifuggendo in generale dalle enormi cilindrate alle quali sono da attribuirsi le qualità di migliore guida, di più rapida ripresa e di maggiore elasticità che contraddistinguono certi vetture d'oltre oceano, e il cui rendimento agli alti regimi non è poi più che mediocre e la cui cilindrata, sfruttata con eccessiva parsimonia, richiede spese di uso e di manutenzione proporzionali.

Mentre dai nostri pluricilindrici, nettamente superiori dal lato tecnico, si sa ricavare una potenza specifica molto elevata, grazie ad accorgimenti geniali e ad uno sfruttamento razionale e severo delle possibilità. Nonostante ci si mantenga su cilindrate non troppo ridotte, senza ricorrere a compressioni elevate che si risolvono sempre, nella vettura commerciale di uso corrente, in dispendio e in inconvenienti di ogni genere per la delicatezza dei meccanismi e della messa a punto.

Il problema del peso, che ora è finalmente compreso e valutato dovunque in tutta la sua importanza, in Italia è stato tenuto presente, è stato studiato, è stato anche in parte risolto da tempo. Perché le qualità di marcia di una vettura dipendono dal rapporto fra la potenza e il peso e noi per migliorarle non potevamo rivolgere le nostre cure solo alla potenza, il cui aumento richiede conseguenze che un imperativo economico ci limitava. Ed abbiamo lavorato quindi con efficacia anche sul peso ottenendo risultati di cui le ammirate e pregiate vetture italiane costituiscono la più bella, la più convin-

cente dimostrazione per le loro doti di velocità, di accelerazione e di consumo.

E se certe innovazioni meccaniche e costruttive di avanguardia, tuttora allo stadio sperimentale, pur vivamente interessandoci sotto l'aspetto tecnico non sono ancora state accettate dai nostri costruttori, non si può dedurre che le nostre macchine non siano moderne nei complesso e nei particolari. E' soprattutto nei dettagli che si riscontra con quale diligenza e anche con quale accorgimento si sono sapute sfruttare le più recenti soluzioni meccaniche e costruttive, adattandole alle esigenze tutte particolari della clientela italiana, e soprattutto dagli ultimi risultati di studi.

Ma da noi si cerca di armonizzare il particolare nel complesso, si ama la sobrietà, si preferisce dissimulare le qualità più raffinate di una macchina anziché sbandierarle. Si tende cioè più alla sostanza che all'apparenza e si vuole che l'automobilista non sia attratto da specchietti o da illusioni, ma sia convinto e conquistato attraverso l'esperienza e attraverso la prova pratica che sole debbono dire la loro ultima parola.

Quando si aggiunga che tale perfezione intrinseca è la conclusione di una somma di lavoro della quale il profano non ha la più lontana idea, e che il progresso tecnico e costruttivo procede quasi di conserva con la riduzione dei prezzi, si fa l'elogio più significativo; più alto della industria italiana. Perché si viene implicitamente ad affermare che sforzi e sacrifici non tendono soltanto a perfezionare il prodotto, ma, anche a migliorare l'organizzazione, a

potenziare l'attrezzatura, a intensificare il rendimento di tutta l'azienda, si da giungere a diminuire i costi di fabbricazione e per conseguenza a ribassare i prezzi. Contributo questo che le nostre case automobilistiche portano all'azione incessante del Governo Nazionale volta ad adeguare prezzi e costo alle condizioni determinate dalla rivalutazione e dalla stabilizzazione della lira.

Le vetture italiane, abbiamo detto, dominano nel Salone milanese. Conviene aggiungere che alla loro eccellenza tecnica e costruttiva fa riscontro la capacità a soddisfare tutte le esigenze del mercato.

Ed ecco che la produzione italiana offre la vettura utilitaria la quale, pur economica nel prezzo d'acquisto e nel costo d'impiego, possiede doti di confort superiori al proprio prezzo. Alludiamo in ispecial modo alla «Fiat 514», cui il motore ad alto rendimento le conferisce insospettabile qualità di accelerazione e di velocità, e alla « Bianchi S. 5 », curata nella costruzione e rifinita nei dettagli si da poter apparire una vettura di lusso.

L'una e l'altra sono fedeli al motore a quattro cilindri che per la sua maggiore semplicità costruttiva è tale da facilitare il conseguimento di prezzi accessibili anche a borse mediocrementi fornite, e da ridurre a limiti non proibitivi il costo d'uso di manutenzione.

Vengono poi le vetture di media potenza per soddisfare esigenze maggiori. In quanto comportano la possibilità di trasportare più di quattro persone, ad una maggiore velocità... di crociera (si direbbe in aviazione), a superare meglio le difficoltà presentate dai profili accidentati delle nostre strade. se non a fare dello sport vero e proprio.

Anche in questo campo non mancano i quattro cilindri quando il fattore economico è in primissimo piano e quando non ci si proponga di elevare notevolmente le velocità. Citiamo le « Ansaldo » 14 e 15, la « Citroen » e la « Ceirano », che con l'assale Pavesi risolve genialmente il problema dell'indipendenza reciproca delle ruote anteriori a beneficio della stabilità e del confort.

Ma se si mira anche ad una maggiore elasticità e ad una maggiore velocità, che possono essere richieste pur da chi non intende fare dello sport vero e proprio, ecco la « lambda », l'unica del genere a quattro cilindri, ma dotata di tanti altri pregi che addolciscono l'indiscutibile durezza di tale tipo di

motore, ed ecco subito dopo la raffinata « Itala 61 », la robusta « O. M. » a valvole laterali e la potente « Alfa Romeo », tutte e sei cilindri. Chè il motore a sei cilindri, indubbiamente più equilibrato e più elastico è preferibile se le preoccupazioni del prezzo non sono dominanti.

In una classe superiore troviamo la « Fiat 521 », l'« Ansaldo 18 », pure con motori a sei cilindri, presentanti però pregi che le apparentano alle vetture di lusso, nonostante conservino caratteristiche economiche tutt'altro che lussuose.

Si giunge poi alla « Fiat 525 » a sei cilindri, che può essere considerata una vettura di lusso a prezzo moderato (chè della vettura di lusso offre tutte le prerogative), alla nuova « Bianchi » a 8 cilindri, il cui prezzo non è certo adeguato alle sue qualità, alla « Lancia-dilambda » originale e pratica col suo motore a V, con il suo robusto telaio, con le sue sospensioni e con la rifinitura dei particolari. E infine si arriva all'imponente « Isotta Fraschini » a 8 cilindri in linea che nel recente modello B è stata ancor migliorata e perfezionata si da poter stare alla pari con le più lussuose creazioni delle industrie straniere e contender loro il passo verso quelle clientele d'eccezione che a tali macchine si rivolgono.

L'Italia offre quindi una completa gamma di prodotti in campo automobilistico, tale da accontentare tutti. Tanto più che, come abbiamo già accennato, in fatto di qualità non teme i confronti.

Ma tale gamma si è ancora recentemente arricchita e di tale arricchimento ci offre esempio la mostra del Palazzo dello Sport. Fra le nuove creazioni potremmo anche annoverare la « Bianchi » 8 cilindri e la « dilambda » corta. Ma le due belle vetture, nelle quali si assommano le caratteristiche più spiccate della costruzione italiana, che possono essere sintetizzate in una originalità che non dimentica le necessità pratiche, in una seria elaborazione e in una coscienziosa messa a punto, se compaiono per la prima volta in pubblico in Italia, sono state già viste, ammirate, esaminate e giudicate nelle più importanti mostre europee. Sicchè la loro novità è relativa.

Absolute sono invece le novità della « Fiat », specialmente il modello 522 del quale da tempo si parlava e che era quindi attesissimo nei nostri ambienti automobilistici. Intendiamoci, non si corra col pensiero a novità costruttive

o tecniche mirabolanti, non si pensi a soluzioni meccaniche rivoluzionarie.

Tutto ciò in fondo costituirebbe un progresso esclusivamente tecnico più o meno sterile, ma che non potrebbe dare i suoi frutti nella corrente produzione commerciale che a lunga scadenza. Invece la nostra maggior casa, come del resto tutti i costruttori italiani, tende a realizzare un progresso costruttivo che valga ad accrescere la diffusione dell'automobile, mettendola alla portata di una massa sempre più vasta.

Così la « 522 » rappresenta non solo il raggiungimento di nuove mete della costruzione, ma anche una conquista sotto l'aspetto economico, sia per quanto riguarda l'acquisto che per quanto riguarda il consumo. E' sostanzialmente un miglioramento della « 521 ». E le sue più brillanti qualità sono soprattutto dovute ad un maggiore rendimento del motore ed al minor peso, frutto dell'adozione di materiali speciali e del disegno dei singoli organi. Costituisce tutto ciò un contributo efficacissimo alla lotta ingaggiata contro il peso, nella quale l'industria italiana vanta il primato del pioniere.

Citiamo ancora fra i perfezionamenti moderni realizzati i freni idraulici e l'adozione nel cambio della terza marcia silenziosa mediante ingranaggi a taglio elicoidale che sono sempre in presa e mediante un sistema di innesto per la terza e la quarta velocità che semplifica il comando.

Numerose sono le altre modificazioni di dettaglio in questa vettura che soddisfa alle più recenti richieste: di essere cioè veloce, generosa in salita e nella ripresa, stabile e in grado di realizzare elevate medie.

Con la « 522 » e con la « 514 M. M. », che costituisce il modello sportivo della ben nota diffusissima vettura utilitaria, l'industria italiana si arricchisce dunque di due nuove macchine che ne completano la serie dei prodotti e che li mettono in grado di bastare a tutte le necessità del mercato italiano. C'è solo da augurarsi che il pubblico sappia convincersi, attraverso quanto dimostra nel modo più evidente il Salone di Milano, che non ha bisogno di cercare al di là dei confini l'autoveicolo che gli occorre.

I tecnici e gli operai italiani infatti sono in grado di fornire le macchine più moderne, più perfette, più economiche e più adatte alle sue necessità nonché alle esigenze e alle caratteristiche del nostro paese.

RUGGERO T. ZANETTI

## In giro pel Salone

Un Salone dell'Automobile non si è mai finito di vederlo. C'è sempre qualche vettura o qualche stand di accessori che sfugge alla vostra attenzione. Neppure, ad onta delle tonnellate di carta stampata gratuitamente e doviziosamente distribuite, il visitatore è sempre messo in grado di fare conoscenza coi prodotti esposti che lo possono interessare. Ripari, almeno in parte, questa « Guida » che segue.

### LE AUTOMOBILI

#### FIAT

Anche quest'anno la « Fiat » sfoggia, al Salone milanese dell'automobile, una serie di novità che non possono non attrarre sulla nostra maggiore casa la curiosità più attenta dei visitatori e l'interessamento più profondo dei tecnici, dei competenti e degli automobilisti tutti. I quali dalla « Fiat » attendono sempre il prodotto che meglio di ogni altro, per la sua enorme diffusione, contribuisca a dare una caratteristica fisionomia a tutta la costruzione italiana.

La « Fiat », che si è proposta il programma di giungere ad una progressiva riduzione di costo e di prezzi pur perfezionando il prodotto, realizza oggi nel campo della vettura a sei cilindri lo stesso importante risultato conseguito nel campo della vettura utilitaria con la creazione della « 514 ».

Lancia infatti con la nuova « 522 » una macchina che rappresenta un nuovo passo in avanti nella tecnica automobilistica: cioè una moderna 6 cilindri di cilindrata media che è economica sia nel prezzo d'acquisto che nei consumi. Compie cioè una realizzazione in tempi tutt'altro che facili per tutte le industrie, che si può considerare indice convincente della sua potenza e della sua vitalità.

Il motore della « 522 » ha la stessa cilindrata di quello della « 521 » (2 litri e mezzo circa) e di questo conserva molte delle ottime caratteristiche. La sua potenza però si eleva a 55 HP senza aumentare il consumo, sia per un opportuno disegno che ne migliora il rendimento, sia per la diminuzione del peso della vettura dovuta in gran parte alla adozione di materiali sceltissimi e di grande resistenza.

La velocità è quindi aumentata a oltre 100 chilometri all'ora.

Migliorata è pure la tenuta di strada della macchina per il notevole abbassamento del telaio, che porta in posizione orizzon-

tale l'albero cardanico e per l'aumento della careggiata che è stata portata a m. 1,45.

Di più la « 522 » è stata munita di freni a comando idraulico, automaticamente lubrificato e perfettamente bilanciato sulle quattro ruote, che per la loro efficacia permettono di raggiungere e mantenere medie molto elevate anche su strade tortuose e a traffico intenso. Il comando è fatto, a mezzo di pedale, su due cilindri affiancati e indipendenti, uno per i freni anteriori e l'altro per i posteriori, con circuiti distinti si da assicurare la frenata in qualsiasi anche disgraziata contingenza.

Tale frenatura sulle quattro ruote è integrata da un freno sulla trasmissione, dolce e potente, capace di arrestare e di mantenere ferma la vettura su qualsiasi pendenza.

Altra novità importante della « 522 » è il cambio. Esso conserva la quarta velocità in presa diretta, ma è stato dotato di una terza silenziosa. Il sistema è costituito da ingranaggi a taglio elicoidale sempre in presa e da un innesto per la terza e la quarta velocità che semplifica il comando.

Così si ottiene non solo una guida facile e piacevole, ma anche una migliore utilizzazione della potenza disponibile in tutte le condizioni di impiego.

Anche la frizione è stata modificata in modo che la sua regolazione può essere fatta dall'esterno con semplicità e rapidità senza incomodo per il guidatore.

Notevoli qualità di sicurezza e di comodità, specie nella marcia veloce, sono conferiti dalla riunione sul volante di guida del comando dei fari con le quattro posizioni, del comando

dell'anticipo supplementare a mano, e del bottone dell'avvisatore elettrico. Non c'è quindi bisogno di abbandonare il volante per manovrare i comandi di uso più frequente.

Il telaio è di nuovo disegno, irrigidito da una traversa centrale multipla a crociera, oltre alle solite traverse, che impedisce lo svergolamento della carrozzeria, elimina ogni sia pur minima deformazione, sopprime gli scricchiolii e gli sbalottamenti.

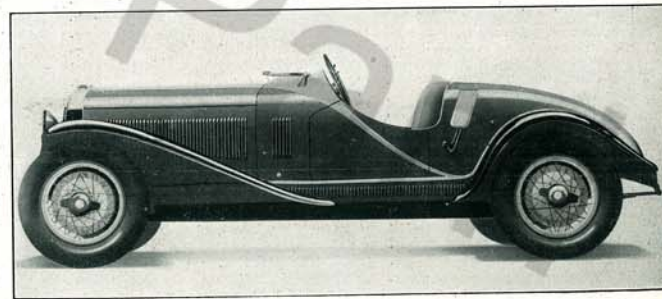
Sono stati inoltre adottati snodi di materiale elastico *Silentbloc* alle articolazioni delle molle a balestra, si da consentire una certa flessibilità delle articolazioni stesse eliminando le sollecitazioni anormali nelle balestre ed assicurando loro una costante efficacia anche senza che sia necessario procedere alla loro lubrificazione.

La « 522 » è inoltre provvista di filtri dell'aria, della benzina e dell'olio, di ammortizzatori idraulici, di un nuovo dispositivo silenziatore allo scarico ecc.

La nuova vettura viene costruita in due modelli: corto a 5 posti, più veloce, e lungo a 7 posti.

Altre novità che la « Fiat » presenta al Salone sono la « 514 M. M. » e la « 525 S. S. », entrambe basse e slanciate, con eleganti carrozzerie a siluro e con motore surcompresso così che la piccola « 514 M. M. » tocca i 105 alla ora e la « 525 S. S. » i 120.

Una novità assoluta, di grande importanza economica è esposta nel campo dell'autoveicolo industriale: l'autocarro a nafta. Infatti la nuova serie di autocarri « Fiat » di media e grande portata è munita di un nuovo tipo di motore a nafta a quattro tempi funzionante secondo il ciclo Diesel.



La Fiat « 514 M. M. » carrozzata spyder esposta al Salone.

E' una realizzazione inopinata del moderno motore Diesel veloce a iniezione diretta del combustibile in ciascun cilindro. Motore che, oltre a non comprendere gli organi che sono in genere nel motore a scoppio i più bisognosi di manutenzione e revisione, presenta notevoli e reali vantaggi. Quali un elevato rendimento termico per cui il consumo è ridotto a 190 grammi per cav. ora (in analogo motore a benzina il consumo è di 300-350 gr. per cav. ora), una utilizzazione completa e razionale di un combustibile non esplosivo né infiammabile che costa meno di un terzo della benzina, assoluta sicurezza e regolarità di marcia indipendentemente dalla temperatura esterna e dalle condizioni di carico, grande robustezza e durata e grande semplicità di guida, avviamento elettrico sicuro e immediato senza manovre preliminari anche con il freddo più intenso.

La spesa occorrente per tonnellata-chilometro è con questi autocarri a nafta di circa la quinta parte di quella necessaria con i migliori autocarri a benzina. Il loro lancio costituisce quindi un avvenimento di eccezionale portata tecnica ed economica.

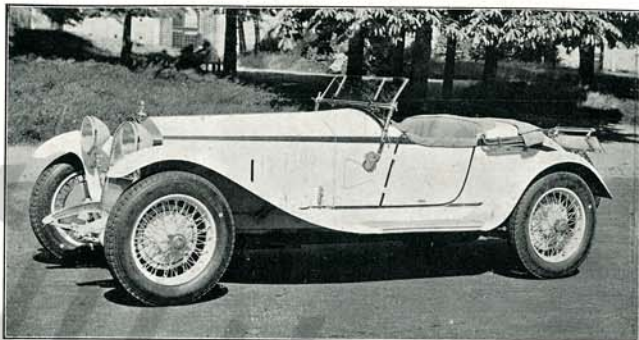
Altre novità nel campo dell'autoveicolo industriale sono: il nuovo autobus interurbano « 635 R » specialmente indicato per autolinee di gran turismo con capacità di 30-35 posti e il taxi « 514 L ».

La « Fiat » è presente pure nel reparto della motonautica con esemplari delle due serie di motori marini per motoscafi da diporto e veloci, nelle quali serie troviamo i 3 tipi fondamentali « M. 91A » analogo al motore della vettura « 514 », « M. 921 » analogo a quello della « 521 » e « M. 925 » analogo a quello della « 525 ».

Nel campo dei motori d'aviazione sono infine esposti l'invincibile « A. 50 » ritoccato e migliorato e l'« A. 22 R. », il motore dell'epica trasvolata atlantica di Italo Balbo che ha dimostrato a tutti i popoli del mondo la supremazia del lavoro e del genio italiani.

## ALFA-ROMEO

La grande casa milanese occupa ormai una posizione di primissimo piano nel campo automobilistico italiano e straniero. Non c'è quindi bisogno di presentarla ai nostri lettori i quali sanno anche come l'attività dell'«Alfa Romeo» non si esaurisce nella produzione delle famose vetture, che tanto efficacemente contribuiscono al buon nome dell'industria italiana con una incomparabile collana di significative vittorie sportive, ma si espliciti anche nel campo della metallurgia con lavori di fonderia, di forgie, di stampaggio e di « imbottitura » di metalli. E' la veloce vettura automobile però che ha dato alla marca, ormai universalmente conosciuta ed apprezzata, la maggiore popolarità. Per quanto le «Alfa» non siano da considerarsi prodotti



L'Alfa 6 cil. Gran Sport, carrozzata spyder 2 posti.

popolari, nel senso di essere adatte a qualsiasi automobilista. La loro eccellenza complessiva, le loro enormi possibilità velocistiche, frutto di studio profondo, di incomparabili esperienze, di genialità di concezione, di ottimi materiali, e di lavorazione accurata e di perfetta finizione, richiede una clientela un po' d'eccezione. Nonostante la crescente diffusione dell'automobilismo abbia moltiplicato gli amanti della buona e bella meccanica che permette di fare in piena sicurezza del turismo veloce.

E' l'«Alfa» all'avanguardia della produzione pur senza abbandonarsi alle stravaganze di innovazioni molto appariscenti, ma di dubbia o discutibile efficacia pratica. Le sue ricerche non sono volte a rinnovazioni esterne della vettura la cui forma è sì può dire stabilizzata. Ma al miglioramento continuo dell'interno: della sostanza. Del motore e di tutti i suoi organi, dello chassis complessivamente, cercando soprattutto di migliorarne il funzionamento e di accrescere il rendimento specifico.

Ecco perchè con cilindrata relativamente esigue le «Alfa» sono in grado di competere con le grosse, monumentali e lussuose vetture, il volume dei cui cilindri viene misurato a litri. E competere non soltanto in velocità, ma anche in tutte quelle altre doti che maggiormente si richiedono oggi alla vettura automobile. A cominciare dall'accelerazione per andare alla frenata, a cominciare dal molleggio per andare alla dolcezza di guida ecc.

Perchè all'«Alfa» si poggiano bene i piedi per terra e non si amano le avventure fantasiose. Ci si appoggia nientemeno che sulla esperienza delle corse che costituiscono un banco di prova incomparabile. Lo sforzo spinto al parossismo, richiesto in corsa, è fatto apposta per mettere in piena luce ogni eventuale anche minima debolezza od imperfezione di qualsiasi organo. Si ha così modo di rimediare, di modificare.

Ed i risultati di tutto codesto lavoro vengono poi a portare i loro benefici nella normale produzione di serie che da

quella sperimentata in corsa direttamente deriva. Ecco l'importanza maggiore e più significativa del serbo di vittorie che da parecchi anni va tessendo l'«Alfa Romeo» che coglie i più grandi successi sportivi in tutto il mondo.

Attualmente la casa ha polarizzato sì può dire tutta la sua attività automobilistica attorno a quella sua sei cilindri di 1750 cmc., che ha debuttato nientemeno che con una clamorosa vittoria nella 1000 Miglia del 1929. E' questa una referenza che tutti possono apprezzare senza bisogno che noi la illustriamo.

Tale tipo di vettura si costruisce in quattro modelli che conservano le caratteristiche fondamentali del motore a sei cilindri a valvole in testa di 1750 cmc. di cilindrata.

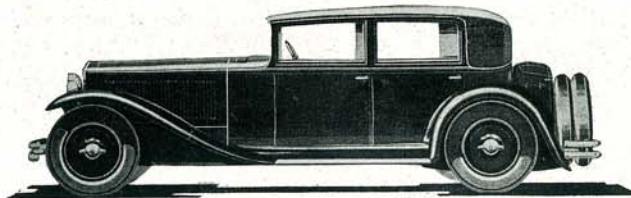
Ma il modello « turismo » sviluppa 45 HP e può realizzare 100 chilometri all'ora, il « gran turismo » ha le valvole comandate da due alberi di distribuzione, sviluppa una potenza di 55 HP e supera i 115 all'ora, il « gran turismo compressore », ha il motore sovralimentato con compressore rotativo « Alfa Romeo », sviluppa 80 HP e tocca i 130 all'ora, infine il modello « gran sport » è di rendimento ancor maggiore perchè sviluppa 85 HP e supera i 145 all'ora.

Superfluo riteniamo dilungarci a parlare dell'eccellenza costruttiva che potrebbe essere messa in luce dalla descrizione dei singoli organi, dei materiali che li compongono e del modo come vengono ricavati.

C'è il libro d'oro ad ammonire che una serie così ininterrotta di vittorie non può scompagnarsi dalla perfezione meccanica, e ad affermarci come l'«Alfa Romeo» onori tutta l'industria italiana con le sue imprese che suscitano l'ammirazione in ogni parte del mondo.

## LANCIA

La «Lancia» occupa un posto a sé nel campo della produzione automobilistica. Posto che si è brillantemente conquistato con la geniale originalità di soluzioni che contraddistingue una pro-



La «Dilambda» tipo corto.

duzione che ben può dirsi d'avanguardia in quanto ha percorso i tempi ed è stata un esempio nonché un modello da imitare.

Basta per confortare tali nostre affermazioni ricordare la famosa « lambda » accolta entusiasticamente in tutte le parti del mondo per le sue peculiari caratteristiche che la fanno differire da ogni altra vettura.

E la « lambda » è giunta già alla sua nona serie, subendo continui perfezionamenti e modificazioni di dettaglio, conservando sempre non solo il sapore, ma la sostanza di macchina nuova e modernissima.

L'anno scorso alla quattro cilindri Vincenzo Lancia ha dato una sorella che è minore di età, ma maggiore di dimensioni: la « dilambda » che al suo primo apparire al Salone di Parigi ha suscitato un coro di generale ammirazione, imponendosi, pur fra tante innovazioni rivoluzionarie o anche semplicemente sconcertanti, come la novità più vera e più profonda. Perchè con la bellissima otto cilindri la casa torinese ha riaffermato la sua originalità non disgiunta da un senso pratico, risultato di una seria e preziosa esperienza, veramente rimarchevole.

Ora anche la « dilambda » è alla sua seconda serie costituita dal modello corto. Fondamentalmente però ha conservato tutte le sue caratteristiche e le prerogative che la rendono una delle più belle vetture di lusso che siano conosciute.

Il motore è a 8 cilindri a V stretto: disposizione che serve ad aumentare sensibilmente lo spazio carrozzabile e a rendere più rigido l'albero manovella senza ricorrere a diametri eccessivi. Le dimensioni dei cilindri sono: mm. 79,37 di alesaggio per 100 di corsa. La cilindrata totale è quindi di 3960 cmc, ciò che porta la potenza tassabile in Italia a 40 HP.

I pistoni sono in lega speciale di alluminio e le bielle in acciaio ad alta resistenza lavorate completamente e con cuscinetti antifrizione riportati. L'albero motore, già corto per la disposizione dei cilindri, è su «cinque supporti». La sua indeformabilità è quindi praticamente assoluta.

La carburazione è assicurata da un doppio Zenith con pompa d'accelerazione e l'alimentazione avviene mediante pompe elettriche « Autopulse ».

La lubrificazione è forzata. Il sistema di raffreddamento a circolazione d'acqua è munito di termostato

e la sua efficacia è garantita dallo speciale tipo di radiatore ad alto potere refrigerante.

Dell'impianto elettrico si dice tutto quando si dice che è Bosch. L'accensione avviene a mezzo di batteria e distributore a 12 volts.

Il cambio comporta quattro velocità avanti e la retromarcia. La frizione è del tipo monodisco a secco.

La trasmissione alle ruote motrici viene effettuata con un albero a tre giunti cardanici montato su cuscinetti a sfere. Il ponte posteriore è in lamiera imbottita con ingranaggi a dentatura ipoidale che permettono di abbassare l'albero di trasmissione a vantaggio della carrozzeria.

Per le sospensioni crediamo non sia il caso di tessere le lodi. Il molleggio di tutte le «Lancia» è proverbiale, e questa « dilambda » corta non sfugge alla regola generale: anzi. Quella anteriore è la famosa a ruote indipendenti con molle racchiuse in foderi a canocchiale, resa celebre dalla « lambda » e quella posteriore è su molle semi-ellittiche con ammortizzatori.

Molto curati sono stati i freni che tanta importanza hanno in una potente e veloce vettura. Essi sono azionati a pedale sulle ruote posteriori.

Magnifico è il robusto telaio la cui indeformabilità è assicurata da una ampia crociera. Non si è però ecceduto nel peso, il nemico ad eliminare il quale si lavora oggi con particolare accanimento da parte di tutti i costruttori.

Anche di questa vettura si può dire che percorre i tempi ad affermare dovunque la genialità dei nostri tecnici e l'eccellenza delle nostre maestranze. Ai quali si deve il primato dell'industria automobilistica italiana.

## BIANCHI

La vecchia casa di viale Abruzzi non accusa certo la sua età, a giudicare dalla laboriosità, dall'incessante travaglio volto a dare nuove costruzioni, dalla freschezza, diremmo, dei suoi prodotti. D'altro canto la serietà di propositi e di azione, la profonda esperienza dalla quale evidentemente derivano le sue creazioni, che portano il suggello di una coscienza elaborazione, sono frutto di una anzianità che nel campo dell'industria motoristica trova in Italia ben pochi termini di paragone.

Non ha mai amato la « Bianchi » disperdere le sue energie nella produzio-

ne di molti tipi di macchine. I risultati dei suoi studi e delle sue ricerche ha sempre applicato in pochissimi tipi nei quali quindi si sono conglobati gli infiniti perfezionamenti che via via sono stati escogitati.

Ecco il segreto di una perfezione che conferisce un carattere quasi diremmo di aristocratica nobiltà alle « Bianchi ». Anche a quella S. 5, che è la vettura di minor cilindrata attualmente in produzione normale in Italia, la quale in fondo può considerarsi per ogni sua caratteristica una macchina utilitaria.

In questo momento però gli sforzi della casa sono tutti volti alla sua ultima creazione, testimonianza inconfutabile della vitalità dell'azienda. Si tratta della bellissima otto cilindri che, nonostante abbia fatto la sua trionfale apparizione negli ultimi Saloni di Parigi, di Londra e di altre capitali europee, è praticamente sconosciuta ancora al pubblico italiano per il quale costituisce una autentica e prelibata novità.

Diremo subito che la « 8 cilindri » è un esempio classico della moderna costruzione italiana. Niente novità stravaganti o rivoluzionarie, niente complicazioni. Una semplicità di disegno, sia nel complesso che nei particolari, che è il risultato di lunghi studi volti a risolvere tutti gli infiniti problemi che si offrono al costruttore di una vettura automobile.

E nello stesso tempo una perfezione nei dettagli, spesso trascurati ma importanti, una modernità di realizzazioni, che dimostrano con quanta coscienza la macchina sia stata lavorata prima di essere presentata al pubblico. Cosicché è stata presentata completamente a punto, in grado di iniziare la sua marcia nel mondo.

Il motore è a otto cilindri con testa riportata di 68 mm. di alesaggio per 100 di corsa con una cilindrata totale di 2904 cmc. La compressione è elevata, senza essere elevatissima (5,5 a 1) e la potenza è di 22 HP a 1000 giri, di 42 a 2000 giri, di 61 a 3000 e infine di 76 HP a 4000 giri.

L'albero a gomiti, di dimensioni abbondanti che lo rendono rigido e indeformabile, è del tipo a cinque supporti è munito di ammortizzatori di vibrazioni torsionali.

Le bielle a I sono rinforzate nelle sezioni di passaggio dall'asta alla testa, i pistoni sono in Bohnalite e non pesano che 400 grammi.

Cura particolare è stata posta nella fusione del blocco dei cilindri per assicurare adeguati passaggi all'acqua di raffreddamento che circola effettivamente attorno a tutti i cilindri senza pericolo che si vengano a formare quelle tasche di vapore che possono riuscire di danno alla vita del motore. Il raffreddamento è integrato dall'ampio radiatore e da un ventilatore di lamiera a quattro pale comandato a cinghia.

L'albero di distribuzione è a cinque supporti e gli ingranaggi che lo comandano sono racchiusi nella parte anteriore del motore in un carter di ghisa che

costituisce anche il supporto dell'albero verticale delle pompe dell'olio e del distributore d'accensione. Il comando delle valvole avviene a mezzo di aste e di bilancieri. Le aste in acciaio ad alta resistenza completamente forate e quindi leggerissime, per quanto rigorosamente rigide, e le valvole in acciaio speciale che resiste alle più alte temperature, svasata e di maggior diametro quella di aspirazione, più piccola e piatta quella di scarico.

L'impianto d'accensione, naturalmente a batteria e distributore, è Bosch. Le candele sono montate sulla testa dei cilindri, di fianco e in posizione inclinata, e nell'interno le punte sono prossime alla valvola di scarico come hanno consigliato i risultati dell'esperienza.

Particolarmente studiata è stata la distribuzione della miscela carburante e la sua ammissione nei cilindri. Si è con-

servato il carburatore unico (è uno Zenith), ma si è adottato il tipo invertito il quale ha dimostrato di poter far guadagnare qualche HP pur conservando la vettura una eccellente flessibilità di marcia e quella rapidità di accelerazione che sono caratteristiche dell'otto cilindri.

Due tubazioni si dipartono dal carburatore per alimentare ciascuna un gruppo di 4 cilindri. La benzina arriva al carburatore dal serbatoio, collocato nella parte posteriore dello chassis, spinta da una pompa meccanica comandata dal motore.

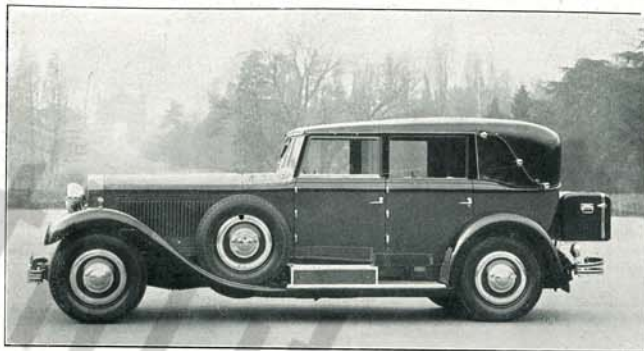
La lubrificazione è a ricupero e a circolazione forzata a mezzo di due pompe. L'olio viene mantenuto a un basso livello nel carter del motore si da subire un efficace raffreddamento integrato dall'epuratore montato anteriormente al blocco. Il sistema di lubrificazione dei cuscinetti e delle parti principali del motore è completato da una derivazione che lubrifica le punterie e i bilancieri.

Il motore è fissato al telaio in quattro punti a mezzo di attacchi elastici che ammortizzano le vibrazioni. Ad esso è unito il carter del cambio e della frizione. Il primo a quattro velocità avanti e retromarcia, la seconda del tipo monodisco.

Un albero a due giunti cardanici effettua la trasmissione. Il ponte posteriore è in lamiera stampata del tipo banjo. La rigidità del robusto telaio è assicurata da cinque traverse stampate, munite di speciale rinforzo nel tratto dei lungheroni fra l'attacco posteriore del motore e la traversa centrale che è il più sollecitato.

I freni sono a comando diretto di assoluta efficacia con l'albero di rinvio dei tamburi anteriori distinto da quello dei tamburi posteriori onde avere due freni effettivamente distinti.

La sospensione è assicurata da balestre semi-ellittiche con attacchi a snodo



Il nuovo tipo « 8 B. » dell'Isotta Fraschini esposto al Salone.

perfezionati e con ammortizzatori idraulici. La guida può essere montata a destra e a sinistra usando sempre gli stessi pezzi.

Le carrozzerie della « Bianchi » godono ormai tale stima, sanzionata dai successi riportati nei concorsi di eleganza, che non riteniamo necessario ripeterne i pregi a proposito di quelle imponenti, armoniche e signorili che sono montate sulle otto cilindri.

Aggiungiamo solo che la nuova vettura, il cui prezzo è attraente e modico, carrozzata a guida interna realizza 120 chilometri all'ora e, sempre in presa diretta, può marciare fino ad un minimo di 5 chilometri all'ora.

In conclusione si può affermare che i criteri cui ci si è ispirati nella costruzione di questa macchina sono i più invidiati per ottenere una larga diffusione anche da noi delle otto cilindri.

## ISOTTA FRASCHINI

Nella produzione delle vetture di gran lusso, non c'è nessuna fabbrica né in Europa né in America che possa vantarsi d'insegnare qualcosa all'Isotta Fraschini. La famosa fabbrica milanese, che conta più di trent'anni di vita, si è imposta su tutti i mercati del mondo con la sua produzione. Questa è da tempo polarizzata intorno a quella vettura ad 8 cilindri in linea, che è costruita in tre tipi: l'« 8 A », l'« 8 AS » e l'« 8 ASS ». Le differenze non sono sostanziali: l'« 8 ASS » è essenzialmente una macchina sport con motore spinto, ad elevatissimo rendimento. Al Salone di Milano l'Isotta presenterà un nuovo chassis, il tipo « 8 B », che non si scosta molto dal precedente classico modello A; tuttavia le molte migliorie apportate al motore e agli organi accessori, e l'adozione d'un telaio molto più rigido, fanno di questo nuovo modello una creazione perfetta.

Lo chassis di esso è stato completa-

mente ridisegnato, aumentando di un terzo l'altezza dei lungheroni e munitolo di quattro traverse. Il motore, costruito con una nuova lega scelta per i cilindri, è stato notevolmente modificato. Sono stati adottati due carburatori verticali del nuovissimo tipo Zenith americano. L'avviamento è stato reso assai facile e pronto, anche in clima freddissimo, con l'adozione di un motorino di assai maggior potenza e con la adozione nelle prese d'aria dei carburatori di un dispositivo di strozzatura (« choke » per dirla all'americana) comandato dal cruscotto. Lo spinterogeno è stato sostituito al magnete. Nel cambio di velocità sono stati adottati gli ingranaggi a profilo coniugato, ed alcune modificazioni dei rapporti, il che permette una maggiore silenziosità ed una manovra più facile. Lo sterzo e l'assale anteriore del nuovo modello sono stati completamente ridisegnati, con lo scopo principale di rendere lo sterzo assai più leggero, senza intaccare la robustezza dell'asta. Il nuovo chassis ha adottato delle molle a balestra di molte foglie, di tipo completamente nuovo, che assieme agli ammortizzatori idraulici ed alla maggior rigidità del telaio, rendono la sospensione veramente dolcissima. I freni, già ottimi nel modello « 8 A », sono stati resi ancor più efficaci e progressivi. Un utilissimo accessorio adottato nel nuovo modello è il parzializzatore. Esso fa corpo con l'involucro esterno del radiatore, da esso indipendente, ed è del tipo ad alette verticali apprensive simmetricamente rispetto al centro del radiatore, con comando a mano dal cruscotto.

Il nuovo chassis ha già dimostrato, nelle prove severissime eseguite di essere in tutto degno delle tradizioni di eccellenza della Casa costruttrice. Rapido e stabile sulla strada, brillante nelle accelerazioni, potente nel tiro in salita, parco nei consumi, armonioso e signorile nella linea, esso costituisce realmente un nuovo perfetto prodotto dell'industria automobilistica italiana.

Il nuovo chassis ha già dimostrato, nelle prove severissime eseguite di essere in tutto degno delle tradizioni di eccellenza della Casa costruttrice. Rapido e stabile sulla strada, brillante nelle accelerazioni, potente nel tiro in salita, parco nei consumi, armonioso e signorile nella linea, esso costituisce realmente un nuovo perfetto prodotto dell'industria automobilistica italiana.

## LE CARROZZERIE

### SALA

La carrozzeria Sala ha fama, non solamente italiana, di essere una delle industrie più perfette del ramo per la lussuosità, buon gusto, perfezione costruttiva dei suoi prodotti. Fama non effimera perchè generata dalle sue innumerevoli vetture le quali affermano in tutto il mondo come in Italia si sappiano fondere armonicamente il senso artistico e la capacità di ben lavorare.

Nel Salone di Milano questa ditta figura, com'è sua abitudine, in un primo piano non soltanto per la qualità delle carrozzerie esposte, ma anche per la loro quantità. La quale sta a dimostrare l'eccellenza della produzione, che conserva però caratteri di distinzione e di signorilità assolutamente originali.

Sono esposti: un lussuoso « Coupé Imperiale » e uno slanciato « Spyder Gran Sport » a quattro posti su quel magnifico e imponente chassis che è la « Isotta Fraschini » 8 A. Su un chassis « dilambda » della Lancia, che tanto si presta a mettere in luce l'abilità del carrozziere, figura una bellissima guida interna a sei posti.

L'ultima creazione di « Bugatti », la potente cinque litri a otto cilindri che è da considerarsi uno dei migliori esemplari della moderna costruzione di avanguardia, è stata dalla casa Cesare Sala carrozzata con signorile « Cabriolet » che bene si adatta alle doti peculiari di velocità e potenza della nervosa vettura.

Una guida interna gran sport su « Itala 61 A », una guida interna a sei posti su « Alfa Romeo » turismo, una berlina a cinque posti e un « Coupé Royal » su chassis « Alfa Romeo » 1750 cmc. gran turismo completano la mostra.

L'anziana casa milanese mantiene alto il suo prestigio di carrozzeria di Re e di Principi sia nelle grosse vetture, sia in quelle di media cilindrata. La classica linea, la proverbiale rigidità, la gustosa eleganza appaiono in piena luce sempre e dovunque.

Ma senza deflettere da quelle che sono le caratteristiche della sua produzione, la Carrozzeria Sala ha anche saputo, in armonia alle nuove esigenze, adattare la sua organizzazione industriale e commerciale in modo da diminuire i costi di fabbricazione e da giungere a poter praticare prezzi così equi da riuscire una sorpresa. Specie se paragonati al valore intrinseco dei suoi prodotti.

Di ciò si deve prendere atto a titolo di lode per i dirigenti dell'azienda.



## GUIDA INTERNA GRAN SPORT

con divisione centrale

4 portiere - 5 posti

montata su chassis « Isotta Fraschini », 8B

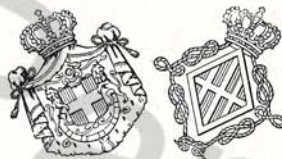
Baule posteriore con 2 valige

Metalli cromati - Cristalli

infrangibili italiani V. I. S.

Tappezzeria in panno unito

beige - Verniciatura color nero



FORNITORI DELLE RR. CASE

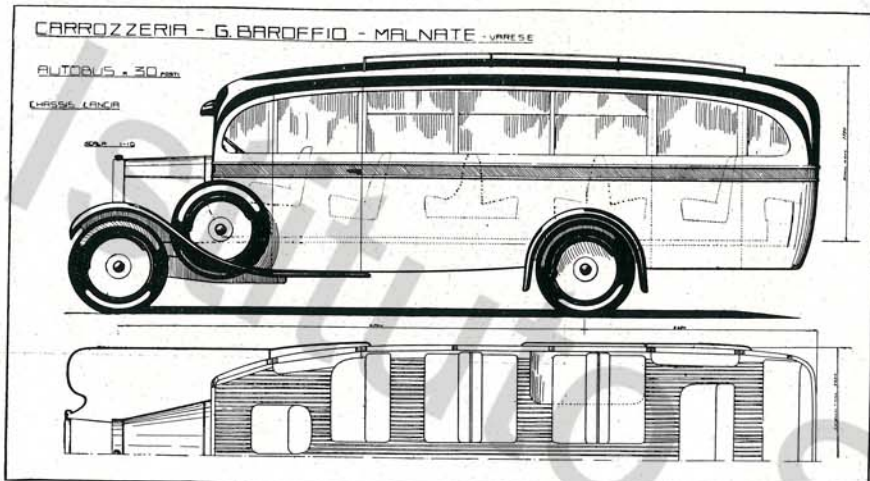
DI S.M. IL RE E DI S.M. LA REGINA MADRE  
E DELLE LL. AA. RR. I PRINCIPI DI CASA SAVOIA

CARROZZERIA ITALIANA

# CESARE SALA

MILANO

CORSO SEMPIONE N. 45



*Prezzi di assoluta convenienza  
Consegna sollecita / Preventivi  
e disegni a richiesta / Progetti  
per qualunque tipo di carrozzeria,  
anche speciale.*

## CARROZZERIA G. BAROFFIO

MALNATE (Como)

VIA TIMAVO, 3 / (già Via G. Carducci)

C. P. E. 14122 - TELEFONO 2455-19

## BAROFFIO

La Carrozeria Baroffio non è forse ancora adeguatamente conosciuta negli ambienti automobilistici. Per lo meno non quanto meriterebbe. La sua produzione è infatti tale per bontà intrinseca, per qualità estetiche ed anche per originalità da collocarla in primissimo piano fra quelle del genere. Comunque da non poter essere confusa con quella di altre ditte. Perché pur tenendo presenti ed avendo assimilate quelle che sono le più moderne soluzioni dei mille problemi di ogni genere che assillano il lavoro complesso e delicato del carrozziere, le vetture progettate e costruite dal Baroffio hanno una inconfondibile fisionomia che costituisce una caratteristica quasi diremmo personale.

È titolo altissimo di merito codesto per un costruttore di quelle carrozzerie che sono tanta parte di una vettura automobile e che tanto contribuiscono a far la vettura più o meno accettata alla clientela, più o meno capace di soddisfare le esigenze del pubblico.

Che non goda ancora la meritata fama la Carrozeria Baroffio non è da stupire. Chè i suoi inizi non risalgono a molti anni fa. Ma il suo fondatore, che è anche il suo animatore infaticabile, vanta nel campo della carrozzeria un passato che costituisce letteralmente una garanzia.

Giovanni Baroffio, in fatti, nato a Varese nove lustri or sono, entrò giovanetto, a 14 anni, nella Carrozeria Macchi di Varese, per passare poi alla Varesina dove, lo ricorda ancora con la compiacenza di chi ha saputo solo in grazie della sua intelligenza e del suo lavoro elevare il proprio stato sociale, percepiva una paga di L. 1,70 al giorno.

Venne quindi a Milano e si occupò nella Carrozeria Castagna per diventare capo-squadra alla Italo-Argentina.

È forte quindi di una esperienza non comune ed è quello che si dice figlio delle proprie opere.

Fu sei anni fa ch'egli creò a Malnate la ditta che tuttora dirige e che ha saputo portare, per l'eccellenza intrinseca della produzione, all'attuale florida situazione.

Caratteristiche sostanziali delle sue carrozzerie sono la sobrietà e l'eleganza della linea fuse con una robustezza a tutta prova, e con una praticità derivanti dalla lunga diretta esperienza.

La casa Baroffio si presenta per la prima volta ad una esposizione automobilistica, e lo fa senza iattanza, senza lo scopo di *épater*. Ma con la convinzione che la diretta conoscenza dei suoi prodotti non potrà che accrescere la stima che già gode in parecchi ambienti automobilistici. Non ha certo la pre-



*Autobus in servizio pubblico a Como  
carrozato da Baroffio. Nell'ovale,  
il carrozziere Giovanni Baroffio.*



tesa di gareggiare con le grosse e vecchie case la cui anzianità è un lustro efficace per la marca. Ma è convinta che quanto presenta non passerà inosservato.

Si tratta di un autobus per servizi pubblici a 30 posti su chassis « Lancia » pentajota. Perché, sarà bene dirlo, se la ditta Baroffio carrozza egregiamente ogni tipo di macchina di qualsiasi cilindrata, dalla piccola vettura al grosso autocarro, si è fatta una specialità negli auto-tariposti per servizi pubblici o per servizi turistici.

L'autobus esposto al Palazzo dello Sport si distingue da ogni altro del genere per la sua forma insolita, non certo comune in macchine in servizio di linea. Distinzione che deriva da una piacevole snellezza del complesso che non va a danno del comfort. Anzi la disposizione interna è studiata in modo da poter offrire la massima comodità ai passeggeri.

Può dispiacere che sia esposto solo tale tipo di carrozzeria. Chè in qualsiasi genere si avrebbe modo di constatare le altre qualità di una produzione che onora tutta un'industria.

Ripetiamo, le specialità della Carrozeria Baroffio sono gli autobus; i torpedoni, gli omnibus d'albergo, le autocamionette, i camion, i furgoni, i carri funebri, ma la stessa eccellenza di concezione e di lavorazione la troviamo in ogni tipo di vettura o di vetturetta: dal taxi alla guida interna di lusso.

Una visita allo stabilimento di Malnate potrebbe essere in proposito molto istruttiva perché dimostrerebbe che anche al di fuori dei grandi nomi, esistono case in grado di pareggiare, se non di prevalere, con le più celebri dell'estero. E si avrà modo di constatare quali progressi abbia compiuto in pochi anni questa ditta che oramai va annoverata fra le più importanti. Per merito precipuo di Giovanni Baroffio che ha saputo senza aiuti di alcuno, ma facendo affidamento sulle sue sole forze, ascendere la scala sociale e da umile operaio portarsi ad essere uno dei più apprezzati industriali in un ramo di industria fra i più difficili in quanto richiede accanto alla capacità tecnica un vero e proprio senso artistico.

## FASSINA

L'industria della carrozzeria non è certo la più facile, la più accessibile fra le industrie collaterali e sussidiarie di quella automobilistica. Può anzi essere considerata la più complessa per la somma di conoscenze che richiede e per le svariate capacità che le sono necessarie. Anche a prescindere dal gusto artistico indispensabile, dalla competenza meccanica e, diremmo, da un senso architettonico i quali devono presiedere ad un progetto di carrozzeria, si badi solo a ciò che richiede l'esecuzione materiale di tale progetto.

Bisogna insomma saper essere meccanici, fabbri, falegnami, ebanisti, tappezzeri, saper lavorare le pelli, ecc. ecc.

E' per questo forse che carrozzieri completi non si può nascere, ma si diventa dopo che ci si è impraticati in tutte le forme e i generi di lavoro che nell'industria della carrozzeria si fondono. Ne consegue che l'anzianità di lavoro, quando sia unita ad una intelligenza tutt'altro che mediocre, costituisce elemento preponderante per ben riuscire in questa industria.

Anzianità ed intelligenza non mancano certo al signor Fassina titolare della carrozzeria L. Fassina. Egli infatti incominciò fin da ragazzo a lavorare in questo ramo di industria, quando l'automobile era ancora di là da venire e non si costruivano che vetture per cavalli. Egli si occupò in quei tempi presso le primarie ditte e poté così formarsi una esperienza che gli riuscì preziosa quando l'automezzo andò a poco a poco affermandosi nel mondo e incominciò a diffondersi in tutti i ceti sociali.

Fortemente dunque di una preparazione eccezionale, volle rendersi indipendente e creò audacemente la casa che tuttora dirige. Superfluo dire quanto dovette lottare, quante difficoltà dovette superare, a quanti sacrifici dovette sottoporsi per giungere a crearsi il proprio

posto al sole. Specie durante la guerra, nel qual periodo gli fu socio nella azienda il gran campione del volante che fu Antonio Ascari, ebbe ad affrontare momenti scabrosissimi. Ma riuscì a vincere grazie ad una operosità che non si concedeva soste, guidata da una intelligenza pronta e tagliarda.

Oggi la sua ditta si è imposta e gode nell'industria della carrozzeria una stima e un rispetto che sono ampiamente giustificati dalla bontà della produzione. Della quale pregevoli esempi possono ammirare i visitatori del Salone di Milano che avranno modo di constatare come la Carrozzeria Fassina possa cimentarsi in qualunque genere di carrozzeria con risultati invero brillantissimi.

Sono esposti vari veicoli: spyders slanciati, landaulets lussuosi, comodi torpedoni per servizi pubblici. In ciascuno si riscontrano indovinate disposizioni, una costruzione solida ed accurata, una buonissima armonia di colori, una finzione addirittura impeccabile. Tutto quanto insomma contraddistingue una produzione di classe.

## I PNEUMATICI

### PIRELLI

Non è certo necessario illustrare agli Italiani ciò che sia la Società Italiana Pirelli. Tutti infatti sanno che essa è la nostra maggiore casa produttrice di gomme per qualsiasi genere di veicolo. Anzi oggi si deve dire di autoveicolo in quanto quelli a trazione animale, al di fuori della bicicletta (dato e non concesso che l'uomo sia un animale) vanno scomparendo dalla circolazione. Per lo meno nei centri maggiori.

Ma forse non tutti sanno che l'atto di nascita della « Pirelli » risale al 1872 e che l'azienda ha incominciato a svilupparsi in tempi difficilissimi, in quei tempi però che hanno dato all'Italia i pionieri delle industrie che, oggi fiorenti, costituiscono titolo di orgoglio per tutti gli Italiani.

La casa, che attualmente occupa un posto eminente nel quadro dell'attività nazionale, sorse con un modesto capitale di 215 mila lire per la fabbricazione dei più correnti articoli di gomma. In sessant'anni la piccola azienda è divenuta l'imponente organismo di oggi, le cui azioni sono ammesse alla Borsa di New York (titolo questo significativo della potenzialità di una industria) e che gode in tutto il mondo una rinomanza che ben a ragione le è invidiata.

Per soddisfare le forti richieste e per poter collocare parte dei suoi prodotti sui più importanti mercati stranieri risolvendo il problema della concorrenza aggravata da sfavorevoli condizioni doganali, la Pirelli ha creato aziende commerciali in sito, tutte naturalmente controllate dalla casa madre, e ha fondato all'estero puranco stabilimenti di produzione.

Si possono così citare la *Pirelli Limited* di Londra, la *Société Française Pirelli* di Parigi, la *Société Belge Pirelli* di Bruxelles, la *Pirelli Gumming* di Copenaghen, la *Sarpac* di Bucarest, la *Pirelli Platense* di Buenos Aires, ecc. Questo per la parte commerciale.

Per quella industriale sono da ricordarsi la *Productos Pirelli* che gestisce uno stabilimento a Villanueva y Geltru in Spagna, la *Nacional Pirelli* che gestisce uno stabilimento a Manresa pure in Spagna, il vasto stabilimento di Burton-on-Trent in Inghilterra eretto dalla *Pirelli Limited*, lo stabilimento di Southampton della *Pirelli General Cable*, la cui produzione è integrata da quella della nuova officina di Eastleigh, sempre in Inghilterra, la fabbrica in Calle Donato Alvares in Argentina di proprietà della *Pirelli Platense*, lo stabilimento di San Bernardo nello Stato di San Paulo nel Brasile, nonché le piantagioni di gomma della *Pirelli Far East Limited* a Singapore e quelle della *Pirelli Giava* a Bandoeng nell'isola di Giava.

A completare il quadro della potenza di questa industria che onora l'Italia, aggiungeremo che la Società Italiana Pirelli occupa circa 20 mila persone e che dispone in tutto il mondo di 12 stabilimenti industriali.

Dopo ciò è facile comprendere perché i suoi prodotti siano tanto richiesti e perché ogni loro miglioramento e ogni nuovo tipo di pneumatico vengano attesi con vera e propria ansia dai consumatori e vengano accolti con tanto entusiastico fervore.

Tutti ricorderanno infatti quanto è avvenuto per la copertura « Superflex Stella Bianca » che riassume le esperienze e gli studi di oltre un ventennio. Ad accreditarla fra gli automobilisti sono serviti, oltre che il nome, la fama e il credito di Pirelli, i risultati pratici conseguiti sulle vetture dei primi acquirenti. Cosicché la reclame è stata spontanea.

Infatti la « Superflex Stella Bianca » è eccezionalmente robusta e sicura, ha una tenuta di strada insuperabile e, pur essendo ultrarinforsata, mantiene quelle caratteristiche di elasticità e scorrevolezza che hanno sempre distinto la fabbricazione Pirelli.

Del resto le prove compiute nelle principali corse automobilistiche costituiscono argomenti inoppugnabili per questo prodotto. Si è sempre detto, e la cosa corrisponde a verità, che le corse servono a collaudare in misura parossistica tutti gli organi di una vettura automobilistica, dai più importanti ai meno. Perché in gara si richiede loro uno sforzo tale che superarlo vittoriosamente costituisce assoluta garanzia della loro resistenza e dei loro pregi.

Orbene, fra gli organi più importanti della vettura automobilistica vanno senza dubbio annoverate le gomme che vengono sottoposte ad un logorio e ad una usura che non trovano certo paragoni nell'impiego normale dell'automobile. Specie se le corse si disputano sulle strade normali ricche di accidentalità che richiedono frequenti fermate e riprese.

Appunto nelle corse di tal genere le « Superflex Stella Bianca » hanno potuto con le loro peculiari qualità contribuire efficacemente alle strepitose vittorie dell'Alfa Romeo ». Senza elencare tutti i successi conquistati basterebbero quelli clamorosi della Coppa delle 1000 Miglia, delle « 24 ore » di Spa e del Circuito del Sud a confermare il nostro assunto.

Altro prodotto degno di menzione, in campo ben diverso da quello dell'automobile da turismo, è il « Pneumatico Gigante a bassa pressione » destinato alla gommatura degli autoveicoli commerciali che acquistano così un molleggio non diverso da quello di una comune vettura, mentre un molleggio mai finora raggiunto è assicurato agli autocarri pesanti dai « Semipneumatici Giganti a 3 camere » derivazione dei « Semipneumatici » con una camera interna.

In ogni campo dell'automobilismo la Pirelli è in grado dunque di dare la gommatura migliore e più adatta al genere dell'automezzo. Non potrebbe essere diversamente per un organismo industriale di tale potenza e di così vaste possibilità.

## FIRESTONE

La rinomata casa americana « Firestone », produttrice di gomme d'automobili di qualsiasi tipo, è presente al Salone con la sua svariata ed estesa gamma di pneumatici che va dai Ballon a bassa pressione ai giganti e supergiganti per autoveicoli pesanti.

Fra le ultime creazioni meritano uno speciale cenno il « Firestone scudo di oro », nuovo tipo extra-rinforsato il quale presenta in confronto degli altri parecchie pregevoli qualità. E' più sicuro, per esempio, perché la costruzione è rinforsata al massimo, perché vi è impiegata maggior quantità di materiale, perché il battistrada è più largo e perché il disegno è più profondo. Cosic-

ché è garante per un più lungo chilometraggio.

La lavorazione accurata in ogni parte, i severi collaudi subiti, la qualità superiore delle materie prime usate fanno di questa copertura una copertura di classe che si presenta bene anche esteticamente per il filetto d'oro che corre sui fianchi lungo tutta la circonferenza. E' insomma una gomma tale, per le sue doti di massima trazione e di robustezza, da assicurare il miglior servizio anche se viene sottoposta alle più severe condizioni d'uso.

## ROYAL

Anche quest'anno non è mancata al Salone Italiano dell'Automobile la partecipazione della casa « Royal » che in pochissimo tempo si è imposta sul nostro mercato con i suoi ottimi pneumatici per vettura, per camion, per autobus e per motocicletta.

Si tratta di una casa molto importante, produttrice di un accessorio che in realtà è molto più di un accessorio, ma piuttosto un attributo di prima necessità per l'automezzo.

Poche materie infatti sono, come la gomma, letteralmente indispensabili perché i popoli possano « tenere la strada » nella corsa al progresso nella quale gareggiano contendendosi il passo.

Si pensi che tutti i prodotti di cui la nostra vita ha bisogno ci sono dati da macchine al funzionamento delle quali la gomma è un elemento essenziale, attraverso tubi, valvole, rulli, guarnizioni, ecc. Che dire poi della indispensabilità della gomma per l'uso di quel mirabile strumento di modernità e di lavoro che è oggi l'automobile e l'autoveicolo in genere?

La casa « Royal » ha saputo in questo campo imporre il suo prodotto, pur contro una concorrenza formidabile, sì che i suoi pneumatici godono oramai in Italia una rinomanza di primissimo ordine. La qualità d'un pneumatico deriva da numerosi elementi. Esso deve essere leggero ed elastico per dare un buon attrito e per non danneggiare con il suo peso il buon andamento di una macchina con effetto analogo a quello del volante di un motore che ritarda il movimento agendo come freno dell'accelerazione.

Di più deve essere resistente sì da poter sopportare fatiche e durare a lungo senza usurarsi. Ma oltre a ciò il buon pneumatico necessita di un disegno del battistrada che eviti ogni slittamento in rapporto al terreno: sia quello nel senso di rotazione, che può diminuire l'efficienza della vettura, sia ancor di più quello laterale, che può riuscire molto pericoloso.

I pneumatici « Royal » per qualsiasi genere di autoveicolo soddisfano pienamente a tutti codesti requisiti, a tutte anzi le esigenze dell'autolocomozione che si sono moltiplicate di pari passo con l'evoluzione delle caratteristiche di prestazione dell'automezzo che ha visto decuplicarsi in questi ultimi anni il

campo delle sue possibilità di uso.

Alle cause maggiori del logorio, costituite dalle grandi velocità oggi attingibili dalle maggiori accelerazioni, dalla maggiore efficacia dei freni, dal minor diametro delle ruote, la « Royal » ha contrapposto un notevole miglioramento della produzione. Con pieno successo a giudicare da quanto affermano i clienti sulla base di quell'esperienza che non ammette dubbi o discussioni. Esperienza tanto più significativa in quanto compiuta su decine di migliaia di chilometri di linee automobilistiche e affermazioni che acquistano maggior valore dal fatto che provengono da gestori di servizi pubblici per i quali il fattore economico, strettamente legato alla durata dei pneumatici, è preponderante.

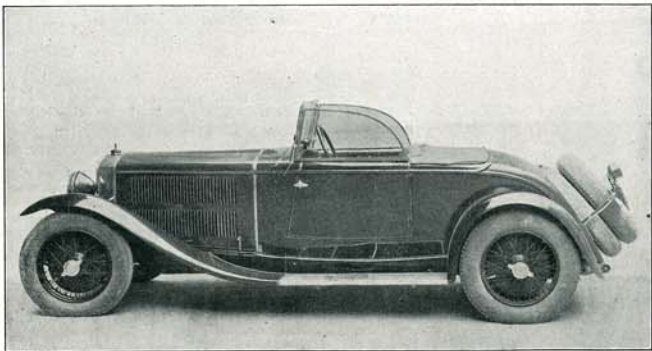
## GOODRICH

La velocità mette tutti i pneumatici a dura prova. Basta riflettere che a 120 chilometri all'ora le ruote compiono più di 600 giri al minuto. A tale regime i pneumatici si riscaldano e resistono solo se le cure applicate nella loro fabbricazione li hanno corazzati contro tutto. Il « Souple Cord Goodrich » toglie ogni preoccupazione per la velocità perché ha subito vittoriosamente in laboratorio prove tali che non si ripeteranno più con la stessa severità. Infatti un pneumatico preso a caso in ogni serie, gira a 100 chilometri all'ora contro una ruota metallica munita di asperità più efficaci e più temibili di quelle della strada. Durante tutto l'esperimento, che si prolunga fino alla usura, il pneumatico è sottoposto ad una pressione analoga a quella che sopporterebbe sotto il peso della vettura. Più un pneumatico sopporta questo sforzo e più è resistente ad una durata normale.

Questi sono i sistemi di lavorazione adottati dalla « Goodrich » che può garantire per le sue gomme la qualità eccezionale della materia prima impiegata ed una fabbricazione irreprensibile. Fabbricazione che è sottoposta ad un controllo permanente che non lascia nulla al caso. E' per questo che la resistenza del cotone a lunghe fibre impiegate nella costruzione delle tele è verificata ad ogni consegna su macchina speciale. Del resto basta guardare una sezione di un pneumatico Goodrich per rendersi conto dello spessore dello strato di gomma, della robustezza del battistrada e della potenza dei suoi fianchi. Si comprende perché le asperità della strada non hanno alcun effetto su di esso.

Di più presenta una aderenza perfetta indispensabile per non esporsi a slittamenti o a sbandamenti specialmente pericolosi sulle sinuose strade di montagna, tanto più quando siano umide o gelate. Le scanalature e i bottoni, appositamente studiati, mantengono i pneumatici Goodrich aderenti al suolo offrendo la più grande sicurezza in tutto le circostanze.

Il « Souple Cord » offre inoltre un confort incomparabile. E ciò perché i



Un elegante spyder uscito dalla Carrozzeria Fassina.



diversi strati di tela sono disposti gli uni sugli altri in senso contrario per permettere al pneumatico di lavorare in tutti i sensi senza la minima fatica. La sua flessibilità è ancora accresciuta per la qualità della gomma pura che riveste ognuno di questi strati di tela. Una creazione importante di questa casa sono i pneumatici giganti a doppio tallone solidamente rinforzato. Essi sono in grado di resistere ad ogni sforzo e ad ogni sollecitazione. Perché presentano un battistrada largo che aumenta la superficie di carico ed assicura una più grande flessibilità, perché il loro disegno è studiato accuratamente e appositamente onde aumentare la forza di trazione dell'avviamento, l'aderenza nella frenatura, e diminuisce le cause di slittamento sui terreni bagnati, perché nervature laterali proteggono i fianchi dalle pietre, dagli spigoli dei marciapiedi, dagli angoli vivi delle carreggiate e sono della massima utilità per evitare lo sprofondamento su terreni fangosi, perché infine lo spessore del battistrada dà una più grande *souplesse* e permette il trasporto dei materiali fragili nelle migliori condizioni, aumenta il chilometraggio e la resistenza all'uso, diminuisce le possibilità di scoppi che si traducono sempre in una perdita di denaro e di tempo.

## RUSTINES

Per l'automobilista è non solo importante contare su ottimi pneumatici, ma è anche altrettanto importante poter disporre dei mezzi adatti a riparare pneumatici, a ripristinare pienamente l'efficienza quando per una causa qualsiasi si siano guastati o deteriorati.

A tale bisogna si può provvedere con i prodotti « Rustines » che sono si può dire classici per la riparazione immediata e definitiva a freddo delle camere d'aria e delle coperture. Anche quando presentano tagli o scoppi o macchie nere d'umidità o fili interni staccati. Per questi casi ci sono gli appositi manicotti, geniale combinazione di caucciù e cablé nuovo extra resistente, applicabili istantaneamente a freddo nella parte interna delle coperture.

La riparazione si può poi all'occorrenza completare colmando gli eventuali tagli col cemento « Rustines ».

Una particolare attrattiva dei prodotti di questa casa è costituita dalle pezze smussate, munite di una speciale linguetta di posa, che si distaccano facilmente dalla tela di protezione e che consentono una rapida applicazione e una aderenza perfetta mercé i bordi razionalmente smussati. Esse possono benissimo sostituire la vulcanizzazione a caldo. Un campionario completo della sua merce la « Rustines » espone al salone.

## FRA GLI ACCESSORI

### S.A.T.A.M.V.

Nello stand della Società Articolari Tecnici Auto Moto Velo (S. A. T. A. M. V.) sono esposti accessori di ogni genere e

di ogni provenienza; tutti utili e qualcuno anche indispensabile per l'automobilista. Sarebbe qui troppo lungo accingersi ad una particolareggiata descrizione di ciascuno di tali prodotti. Ci basterà un accenno sommario. Chi desidera saperne di più non ha che da recarsi allo stand e da prendere in esame tutto ciò che vi fa bella mostra.

Uno dei prodotti più interessanti che vi troverà è l'impianto elettrico « Miller » a dinamo separata per l'illuminazione delle motociclette. Al riguardo basterà dire che la casa « Miller » è stata la prima a costruire e a lanciare un impianto elettrico a dinamo separata con e senza bobina d'accensione e che la sua anzianità, equivalente a maggiore esperienza, costituisce una garanzia tutt'altro che trascurabile.

Ecco poi, sempre in campo motociclistico, il manubrio « Doherty » che ha i comandi della frizione, dell'alzavalvole, dell'anticipo, del gas, dell'aria e del freno anteriore completamente incorporati si da togliere tutto quel groviglio di fili e di manette che ingombrano generalmente i manubri. Nello stesso stand troviamo le cinghie « Scandinavia », tessute in un solo strato su potenti telai e impregnata di una sostanza che le rende flessibili e impermeabili.

Anche le cinghie « Stephanus » di cuoio a maglie snodate per ventilatori di automobili, per dinamo e per indicatori di velocità meritano l'interesse del visitatore, così come il cric idraulico « Knoc » leggero, elegante e robusto e facilmente maneggevole, e l'estrattore « Knoc » per lo smontaggio delle batterie d'accumulatori che rende rapido e agevole un lavoro piuttosto delicato. Ecco poi il famoso carburatore « Gurtner », adottato anche su parecchie macchine italiane per le sue pregevoli qualità, e la pompa meccanica per lubrificazione « Mikro » a spia visibile e con afflusso regolabile.

Citiamo ancora i prodotti « Halo » costituiti da segmenti per freni e da dischi per frizione, il nastro flessibile per freni « Mintex », i giunti flessibili a disco « Hermetic » per qualsiasi vettura automobile italiana, le catene « Brillant » in acciaio al cromo-nichel, le selle elastiche per motocicletta, le candele, gli ingrassatori, le pompe, i rubinetti, i filtri, i manometri, i contaghiometri, gli oleometri, gli iniettori di benzina « Oda », ecc., ecc.

## NEW MAKE

E' notorio che per il buon funzionamento dell'automobile è necessario che la temperatura dell'acqua di raffreddamento sia mantenuta fra i 60 e gli 80 gradi. Si è constatato che a tale temperatura il consumo della benzina si riduce notevolmente non solo, ma che sono molto più difficili i depositi carboniosi sulle pareti delle camere di scoppio dei cilindri e sulle sedi delle valvole, depositi causa frequente di autoaccensioni specie nei moderni motori ad elevata compressione.

E' consigliabile dunque, per ottenere la massima economia nel consumo della benzina e per evitare le frequenti puliture del motore, applicare un termometro preciso e sensibile sul tappo del radiatore in modo da poter sapere quando occorra limitare con copertura del radiatore o con l'arresto del ventilatore l'eccessivo passaggio d'aria attraverso il radiatore per ottenere che la temperatura dell'acqua di raffreddamento sia compresa fra i 60 e gli 80 centigradi.

Così al momento dell'avviamento è consigliabile di far funzionare il motore al minimo finché non si riscaldi convenientemente perché se la temperatura del motore è inferiore ai 60 gradi la benzina vaporizzata dal carburatore tende a condensarsi nei cilindri, diluisce l'olio rendendolo meno lubrificante e passa nel carter in pura perdita.

Fra i termometri del genere destinati a tali usi sulle automobili una vera novità è il « New Make » il quale, nonostante il suo nome esotico, viene costruito interamente in Italia su brevetti italiani. Apparsi sui mercati internazionali solo da pochi mesi gode già di una vasta considerazione.

Ben meritata in quanto è l'unico termometro creato e garantito per tale uso. Gli altri sono più che altro dei manometri nei quali le indicazioni della temperatura sono fatte per mezzo di una lancetta unita all'apice di una spirale con l'aiuto di speciali e complicati meccanismi.

Questo invece è un termometro vero e proprio che avendo il riparo del bulbo aperto in più parti indica quasi istantaneamente ogni variazione di calore.

## SUPER-VISUS

Tutti gli automobilisti sanno l'importanza di avere, guidando, una perfetta visibilità. E sanno anche che viceversa la pioggia, la nebbia e la neve tolgono quasi completamente la visibilità, bagnando, appannando o accumulandosi sul parabrezza, sicché si è obbligati a continue fermate per pulirlo con risultati invero meschini. Ciò poco dopo si è daccapo.

Ad eliminare simili, veramente gravi, inconvenienti è stato creato il « Super-Visus », il quale è un prodotto chimico solido, che deve essere spalmato in piccola quantità sul parabrezza.

Esso è pratico perché sempre pronto all'uso e l'operazione per spalmarlo può essere compiuta rapidamente. Occupa poco spazio, tanto da poter essere tenuto in tasca, non insudicia l'usarlo, non altera il cristallo né si altera col tempo o per variare di condizioni atmosferiche o di clima.

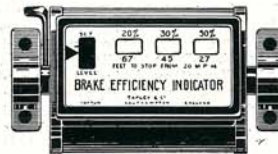
Possiede inoltre la grande qualità di essere molto economico perché con una spesa di circa un centesimo si può trattare convenientemente un metro quadrato di vetro. E si badi che per giornate di pioggia continua basta spalmarlo una sola volta.

## WEISS & STABILINI

Fra tutto il ben di Dio in fatto di accessori che fa bella mostra di sé nel ben fornito stand della ditta Weiss e Stabilini al Salone di Milano, uno dei prodotti che più interessano gli automobilisti è il « Ferodo », il ben noto materiale impiegato nella costruzione dei freni e delle frizioni in ogni genere di autoveicolo, il quale ha creato si può dire una rivoluzione in quanto è servito a sostituire il metallo, il legno e i cuoi usati prima per simili guernizioni.

Il « Ferodo » viene prodotto in grandi stabilimenti che hanno trasformato in pochi anni il villaggio normanno di Chapel-en-le-Frith dalle quali escono Inghilterra, in una operosa cittadina. Ed è interessante sapere sia pure con schematica approssimazione come viene prodotto tale materiale.

La Ferodo Limited, onde poter disporre agevolmente della materia prima controlla l'amianto fin da quando giace allo stato primitivo nelle miniere della lontana Rhodesia Settentrionale e lo segue così fino alla sua en-



L'indicatore Tapley

trata in grossi massi nelle officine di Chapel-en-le Frith dalle quali escono poi piccoli rotoli quasi insignificanti in cui sono state ridotte tonnellate e tonnellate di materiale greggio.

I primi trattamenti l'amianto li riceve negli stabilimenti di Rochdale, appartenente pure al gruppo Ferodo, da dove è poi avviato, dopo essere stato trasformato in grossi dischi, nelle officine del Derbyshire. Qui subisce una pressione preliminare sotto un rullo e la striscia che ne esce viene di nuovo arrotolata e sottoposta al trattamento più importante. Viene collocata cioè su reti metalliche disposte in gabbie circolari di due o tre metri di diametro, che sono fatte scorrere dentro una stufa di essiccamento dove rimangono per un certo tempo.

L'operazione è importante in quanto l'amianto è sommamente igopico e assorbe rapidamente l'umidità della aria. E' quindi necessario che esso sia completamente essiccato per poter poi assolvere bene il suo compito quando sia diventato guernizione di freni o di frizioni.

Uscito dalla stufa, il materiale subisce il processo di impregnamento. A tale scopo le gabbie vengono afferrate da gru e gettate di colpo in vicine vasche di concia, ripiene di un liquido nero, nelle quali viene applicata una considerevole pressione onde il nastro possa profondamente impregnarsi e sia

quindi alla sua uscita assolutamente impermeabile.

Esso passa quindi di compressione in compressione, sotto presse e sotto magli, finché diventa duro e consistente sì da poter essere tagliato e lavorato a ceppi da freni e a dischi di frizione. O in altri prodotti di varia applicazione industriale.

Non c'è una sola qualità di Ferodo, ma moltissime. Perché i nastri, che vengono essiccati e impregnati, possono essere costituiti diversamente a seconda dell'uso al quale sono destinati. C'è per esempio il « Ferodo fibre » che è un tessuto di cotone. Esso ha un coefficiente di frizione elevatissimo (da 0,7 a 0,5) ma non può essere usato quando è da temersi che la temperatura delle superfici frizionanti superi i 110 gradi. Perché è bene sapere che il calore eccessivo è la principale causa di consumo delle guernizioni.

Quando dunque la temperatura media di lavoro supera i 110 gradi sarà più conveniente adoperare il « Ferodo Bouded Asbestos » che è composto di fibre d'amianto tessute con sottili fili d'ottone.

Altri prodotti sono: il « Ferobestos » che è una pasta formata di amianto tessuto o di fibre sciolte del minerale amalgamate con uno speciale preparato inerte, lo « Spring Interlearing » che è uno speciale nastro sottile il quale, collocato fra le foglie delle molle a balestra, ne aumenta il lavoro di frizione quindi come ammortizzatore di colpi.

Vastissime sono le applicazioni industriali del Ferodo: perché freni e frizioni non sono prerogativa dell'industria automobilistica, ma esistono su macchine come elevatori, argani, mulini, gru, scavatrici, ecc. di largo uso nelle industrie minerarie, tessili e meccaniche, alle quali l'invenzione del signor Herber Frood, fondatore della Società Ferodo, ha permesso di soppiantare completamente tutti i materiali di cuoio, legno e ferro che presentavano coefficienti di attrito scarsi e variabili, erano di breve durata, producevano rumore, vibrazioni, fumo e scintille con gravi pericoli d'incendio.

L'altro importante prodotto dello Stand Weiss e Stabilini è l'indicatore « Tapley » che controlla l'efficienza dei freni di una vettura automobile. Per comprendere l'importanza basta pensare a quanto sia importante avere sempre i freni in piena efficienza.

Veramente l'efficienza non è mai completa, assoluta. Infatti il migliore frenaggio teoricamente possibile, raramente ottenibile in pratica, che equivale al tener fermo un veicolo con una forza equivalente al peso del veicolo stesso, si indica come efficiente al 100%. Ebbene nei paesi nei quali esistono norme riguardanti l'efficienza dei freni non si è creduto di esigere una efficienza superiore al 30 per cento. Un po' poco se

si considera che con simili freni si può impedire ad un veicolo di spostarsi su di una strada solo se la pendenza non superi il 3,25, che essi non sono sufficienti ad arrestare un'automobile viaggiante a più di 20 chilometri all'ora in uno spazio corrispondente alla propria lunghezza e che infine frenando con simili freni ad una velocità di 30 chilometri all'ora la vettura si arresterà solo dopo aver percorso 12 metri dal momento in cui si sono messi in azione i freni.

Ma comunque, pur ammettendo che le disposizioni legislative non sieno ab-



bastanza severe, è indiscutibilmente l'utilità per l'automobilista di sapere, anche in viaggio, quali siano le condizioni dei suoi freni, onde poter regolarsi nella guida.

L'indicatore « Tapley » si propone appunto questo scopo dando una esatta idea dello spazio che la vettura sulla quale è applicato percorrerà dal momento in cui vengono fatti agire i freni al momento in cui la vettura si arresterà.



L'apparecchio presenta un quadrante munito di quattro piccole finestre, su tre delle quali è segnato rispettivamente: 20 per cento, 30 per cento e 50 per cento. Una freccia efficiente al 20 per cento farà apparire un rettangolo rosso nella corrispondente finestra, mentre un rettangolo arancione comparirà alla seconda finestra se l'efficienza della frenata è del 30 per cento e un

rettangolo verde alla terza finestra per una efficienza del 50 per cento. Rosso, arancione e verde indicano così, pericolo, prudenza e sicurezza.

I rettangoli colorati vengono rimossi solo premendo la piccola leva che si trova a fianco dell'apparecchio. Piccola leva che fa anche apparire nella quarta



L'indicatore Tapley.

delle finestre citate, della quale non abbiamo ancora fatto parola, una freccia. Che serve, facendola combaciare con un indice triangolare segnato a fianco della finestra, a collocare l'apparecchio in posizione orizzontale, a metterlo cioè in grado di funzionare con precisione.

Sotto ad ognuno delle altre tre finestre sono segnate in metri le distanze che la vettura marciante alla velocità di 35 chilometri all'ora percorrerà dal momento in cui ha inizio la frenata al momento dell'arresto. Cosicché l'automobilista che avrà potuto controllare, attraverso la comparsa ad una sua frenata del rettangolo rosso, arancione o verde, l'efficienza dei suoi freni, potrà regolarli e guidare più o meno prudentemente evitando incidenti.

## Molle e Crics FERT

La Società Anonima Agenzia Generale Forniture Industriali espone molle e crics di due fra le più rinomate case specializzate nel genere.

Le molle sono quelle che la « Fert » produce nei suoi grandi stabilimenti di S. Eustachio a Brescia. Sono molle di tutti i generi, da quelle a foglie per sospensioni di autovetture, di furgoncini e di autocarri a quelle a spina e a bovolo di qualunque applicazione. Si tratta di eccellenti prodotti italiani che non temono concorrenza e che prima di essere consegnati vengono provati e collaudati rigorosamente.

La « Fert » costruisce anche una infinità di altri prodotti metallurgici di applicazione in altre industrie che non siano quella automobilistica: dai tubi di ghisa greggi e lavorati, dagli apparecchi per impianti idroelettrici (valvole, saracinesche, paratoie) ai carrelli, ai vagoncini e alle piattaforme girevoli per ferrovie « decauville ».

I crics a carrello sono gli « Auercrims » di prima qualità, robusti e semplici, di « heber » costruiti in acciaio S. M. di potenza fino a 2500 chilogrammi.

Il tipo A ha il comando di sollevamento in testa alla leva di pressione e il tipo B ha il comando di sollevamento alla ruota dentata. Tanto l'u-

no che l'altro rappresentano il cric a carrello più basso e che consente il massimo sollevamento fra quanti esistono in commercio. Infatti la posizione più bassa è a mm. 145 dal suolo e quella più alta a mm., 480.

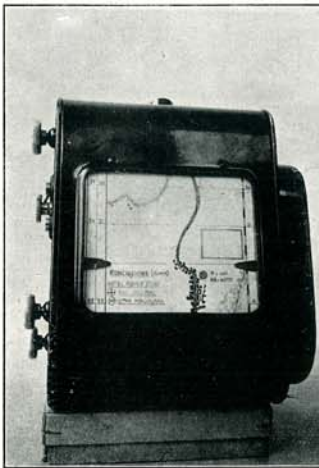
## ITER AUTO

Con questo nome è stato contrassegnato un nuovo apparecchio che è destinato a conseguire un meritato successo nel campo del turismo automobilistico.

Qui è necessaria una premessa. L'organizzazione della strada e della viabilità permette all'utente di essere avvertito delle sorprese che la strada stessa può riserbargli (curve pericolose, passaggi a livello, incroci, rifornimenti di benzina, ecc.). Ma le indicazioni sono fornite da cartelli situati nelle stesse o quasi località alle quali si riferiscono, e quindi distruggono l'automobilista proprio al momento di arrivare al punto in cui avrebbe bisogno di tutta l'attenzione e di tutta la prudenza.

Inoltre può avvenire in viaggio che la benzina del serbatoio si sia esaurita o che si renda necessaria l'opera di un meccanico. Se per la benzina i cartelli indicatori precedono di solito di qualche centinaio di metri i posti di rifornimento, per tutte le altre necessità ci si trova a dover chiedere sul posto informazioni. Cosa che non sempre è possibile fare.

Di più, di notte, è molto facile che possano sfuggire le indicazioni dei cartelli stradali, sia per la velocità che si mantiene, sia per l'essere essi fuori del campo d'illuminazione dei fari, sia per-



L'elegante e pratico indicatore stradale, che ogni automobilista può applicare alla propria macchina.

chè i cartelli sono deteriorati.

Conosciamo infine tutti le difficoltà della marcia nelle giornate nebbiose, quando riesce quasi impossibile orientarsi e tenersi sulla giusta via.

Un appassionato automobilista, il conte Ferdinando di S. Giorgio, ha provveduto ad eliminare tutti i citati inconvenienti L'« Iter-Auto », costituito da una elegante cassetta di piccole dimensioni (6,7 cm. di altezza per 11,2 cm. di larghezza), fa svolgere infatti in perfetto sincronismo con la marcia dell'automobile, una cartina-itinerario che resta visibile al guidatore a mezzo di una apertura protetta da cristallo praticata sul coperchio.

Così il pilota è informato della località in cui si trova in qualsiasi momento, non solo, ma con un anticipo di tre chilometri ha tutte le caratteristiche della strada oltre ad altre informazioni come il totale dei chilometri da percorrere e dei chilometri percorsi, i bivvi e gli incroci con l'indicazione delle direzioni delle strade e dei centri cui fanno capo, le curve pericolose, i passaggi a livello, i ponti ed il fiume o torrente che valicano, i distributori di benzina, casolari, casine o ville ove esistono organizzazioni di soccorso, paesi o borgate attraversate con alberghi, ristoranti, officine, medici.

Ma l'inventore dell'« Iter-Auto » si è anche preoccupato di salvaguardare la incolumità personale dell'automobilista nei riguardi delle accidentalità del percorso. Così una segnalazione luminosa (una lampadina rossa) avverte il guidatore dei punti pericolosi consigliandogli il tempestivo rallentamento della marcia.

Di notte la visibilità dell'itinerario è perfetta perchè la cartina è illuminata per trasparenza dall'interno.

Tutte le strade di grande comunicazione sono riprodotte in cartine-itinerario il cui grafico è tracciato automaticamente a mezzo di uno speciale apparecchio, mentre si percorre l'itinerario stesso in automobile. Un rotolo di tre metri di carta svolgentsi sincronamente con la marcia della vettura, guiderà l'automobilista per 200 chilometri.

Questo geniale apparecchio può quindi rendere segnalati servizi e diminuire molti incidenti di strada.

## YACCO

I lubrificanti « Yacco » che si fregiano del titolo di « lubrificanti dei record del mondo », differiscono da tutti gli altri sia per quanto si riferisce ai principi tecnici di produzione, sia per quanto riguarda i procedimenti di fabbricazione e l'utilizzazione.

La base della tecnica « Yacco » è costruita dalla teoria dell'attrito mediato le cui prime basi furono stabilite dal chimico Dintilhac nel 1920 e furono confermate in pieno dalle successive esperienze. Secondo tale teoria la viscosità è la risultante di due attriti, uno esercitato dall'olio contro

le pareti e l'altro fra le molecole dell'olio stesso.

Così si è cercato soprattutto di ottenere nella fabbricazione un coefficiente di attrito intermolecolare costante, tenendo presente che la densità determina elevati attriti parassiti, e di eliminare i catrami con un processo di fissazione con il quale si incorporano al lubrificante elementi che evitino la decomposizione e la polverizzazione degli idrocarburi instabili e quindi la formazione di depositi di qualsiasi genere.

Cosicché si è ottenuto un lubrificante di debole resistenza all'attrito e molto stabile, che cioè non forma depositi e lascia al motore tutta la sua potenza.

Parecchi sono tipi di olio « Yacco »:

L'olio motore Y, adatto alla lubrificazione dei motori nuovi, già slegati;

L'olio motore M, adatto alla lubrificazione dei motori che abbiano già percorso 15 mila chilometri;

L'olio motore XX, per motori che abbiano percorso 40 mila chilometri;

L'olio motore Rie' Yacco (tipi Y, M, XX) da mescolarsi ad un olio minerale diverso per evitare la formazione di depositi;

L'olio misto Yacco (tipi H, X, S) per motociclette;

L'olio carter Yacco, per la lubrificazione del cambio e del differenziale;

Il grasso pressione Yacco, per la lubrificazione degli organi che comportano un dispositivo ad alta pressione o ad ingrassatore comune.

## FIREZONE

In un motore a scoppio le parti soggette al maggiore sforzo e al più intenso calore sono quelle che in genere svolgono il loro lavoro prive di lubrificazione. Poiché infatti la potenza di un motore e la regolarità del suo funzionamento dipendono dalla buona tenuta del pistone nel cilindro, cioè dall'efficienza delle fasce elastiche (segmenti), l'olio di lubrificazione, che proviene dal carter, non può mancare alle parti situate sopra il segmento più basso, dimodochè la parte superiore del pistone sfrega sempre su una superficie asciutta. Provocando una rapida usura (ovalizzazione).

Anche le valvole soffrono e si usurano per la mancanza di lubrificazione, producendo un attrito che attenua la potenza e generante del calore nocivo al buon rendimento.

D'altra parte l'impiego di un olio normale per eliminare tale deficienza provoca gravi noie, perchè i residui della sua combustione si depositano in incrostazioni carbonose sulle pareti della camera di scoppio, sul cielo dei pistoni e intorno ai segmenti che perdono l'elasticità. Con conseguenze di auto-accensioni di surriscaldamento per la diminuita conduttività termica.

Per eliminare tutto ciò è stato creato il super-lubrificante « Firezone » da mescolarsi in piccolissime dosi ai carburanti liquidi. Per la sua speciale composizione esso si incorpora rapidamente nei carburanti, senza alterarne le loro qualità perchè la sua azione è fisica e non chimica. Lo si incorpora nei carburanti perchè non vi è altro mezzo per farlo arrivare nella quantità necessaria agli organi superiori del cilindro.

Il « Firezone » ingrassa così le guide e i gambi delle valvole formando una pellicola d'olio che non brucia sulle sedi, ma le rende assolutamente ermetiche; lubrifica perfettamente e per tutta la lunghezza le pareti del cilindro eliminando l'ovalizzazione; mantiene un velo d'olio prezioso per la tenuta ermetica del pistone assicurando una perfetta e costante compressione; impedisce fughe di gas nel carter che danneggiano l'olio normale.

## S. A. G. A.

La Società Anonima Gomme ed Affini espone nel reparto delle stazioni di servizio tutto quanto è indispensabile per una auto-rimessa moderna che voglia essere equipaggiata onde poter compiere tutti i servizi necessari e specialmente i più importanti. Cioè:

gonfiare pneumatici di qualsiasi tipo e misura, verniciare a spruzzo alla nitrocellulosa, pulire con aria e petrolio motori e ingranaggi, soffiare e asciuga-

re carrozzerie ed altre parti metalliche, distribuire aria e acqua con colonne esterne al garage — per lavare carrozzerie d'automobili — sollevare automezzi per facilitare il lavoro, ecc., ecc.

Così troviamo nello stand una serie di compressori « U. S. » di cui sarebbe troppo lungo descrivere tutte le pregevoli caratteristiche. Ce n'è a una sola via d'aria per gonfiare gomme fino alla pressione di 10 atmosfere e mezzo, ce n'è a 2 o tre vie d'aria per contemporaneamente gonfiare, far agire una pistola soffiatrice e un gruppo per la verniciatura a spruzzo a una o due pistole, ce n'è infine a uno o a due tempi.

Prototipo di questi ultimi è il modello « Standard de luxe » che ha due cilindri fissi: uno di alta pressione e l'altro di bassa pressione entro ciascuno dei quali lavora un pistone. I due pistoni sono collegati rigidamente e sono fatti agire da una sola biella applicata a quello della bassa pressione.

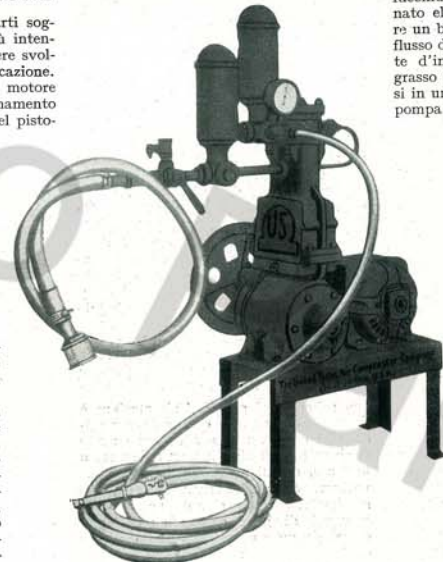
La compressione avviene in due tempi. In un primo tempo l'aria viene compressa nel cilindro di bassa pressione e in un secondo nel cilindro di alta pressione da dove, attraverso un filtro e la valvola di sicurezza, passa nel serbatoio.

Di fianco ai compressori è esposto l'ingrassatore elettrico ad alta pressione può essere fatto funzionare da un solo operai che con una mano sempre libera, può manovrare il timone del carrello sul quale l'ingrassatore è montato per essere trasportato con facilità in qualsiasi angolo.

Questo ingrassatore, autonomo perchè racchiude un compressore d'aria, è azionato elettricamente sicchè basta premere un bottone per far iniziare il flusso del grasso. Esso è utile specialmente d'inverno. Perchè la pompa per il grasso e il compressore dell'aria sono fusi in un solo pezzo e il grasso passa per la pompa a temperatura giusta perchè riscaldato dal calore sviluppato dal compressore.

Interessante è anche la macchina per il lavaggio degli autoveicoli, robusta e silenziosa grazie alle riduzioni ad ingranaggi elicoidali e grazie al carter ad ermetica chiusura che protegge tutte le parti mobili. Non è necessaria una speciale abilità per azionarla, così da renderla raccomandabile con la sua produzione di 25 litri di acqua al minuto alla pressione di 23 atmosfere ai garages nei quali si debbano lavare quotidianamente da 15 a 20 automezzi.

Eccoci poi all'elevatore idraulico a ruote libere che funziona in collegamento ad un compressore serbatoio. Basta aprire il rubinetto dell'aria del serbatoio del compressore perchè l'aria, entrando nel serbatoio dell'olio, ne abbassi il livello facendolo sollevare nel cilindro del pistone il quale arriva all'altezza desiderata che si può regolare. Per far discendere il pistone, sul quale un



Macchina per lavaggio veicoli, della S. A. G. A.

ponte girevole solleva la vettura sugli assali, basta premere su una valvola a pedale dopo aver chiuso il rubinetto dell'aria.

Con simile macchina si sostituiscono le buche che si trovano ancora nei garages poco moderni e che obbligano l'operaio ad un lavoro lento, imperfetto e disagevole.

Completano la mostra della S. A. G. A., distributori d'aria, oleatori, pistole soffiatrici, pulitrici, spruzzatrici, pistole per lavaggio, apparecchi a petrolio per macchine di lavaggio, ecc.

## FREN-DO

Il «Fren-do» è una guernizione per freni e per frizioni che viene prodotta nel più antico stabilimento per la lavorazione dell'amianto, quello della borghata Leumann presso Torino, che, fondato nel 1880, occupa attualmente 8000 metri quadrati di area coperta ed impiega 350 operai.

In queste officine, che onorano l'industria italiana, si compiono tutte le lavorazioni dell'amianto, dal minerale, attraverso varie fasi, giungendo al filato finissimo (15 mila metri per ogni chilogrammo), alla tela, al cartone, ai nastri e infine a quel «Fren-do» che ormai si è universalmente imposto, per ragioni tecniche ed economiche, come guernizione onde ottenere freni di assoluta sicurezza e frizioni di perfetto funzionamento, con un massimo rendimento e con un minimo costo di manutenzione.

E' noto come fino a pochi anni addietro si usassero per gli stessi scopi il legno, il cuoio e la ghisa. Ma i due primi, costituiti di composti organici, mancavano di resistenza sotto l'azione calorifica dell'attrito radente, mentre la ghisa, corpo inorganico, resiste a temperature anche oltre 400 gradi, ma ha un coefficiente d'attrito scarso.

Il «Fren-do» ha i pregi degli uni e dell'altro senza averne i difetti. Infatti è composto di amianto, che è materia inorganica, e della sostanza che lo impregna, che è materia organica.

Con l'amianto, che è un minerale a struttura filamentosa, si producono, a mezzo di appositi telai, tessuti resistenti e incombustibili i quali vengono rinforzati con sottilissimi fili di ottone e quindi sottoposti a speciali procedimenti di pressatura e impregnatura. Così si hanno fibre inorganiche che resistono a temperature di oltre 400 gradi.

La scelta di una impregnatura di forte coesione e di elevato coefficiente di attrito in un tessuto di robuste fibre di amianto, con una lavorazione accuratissima, conferisce ai prodotti «Fren-do» qualità eccezionali dimostrate da interessanti esperimenti ufficiali effettuati dal Laboratorio di Esperienze Meccaniche e Fisiche del Conservatorio Nazionale di Arti e Mestieri di Parigi.

Da tali esperimenti rigorosi risulta: che il «Fren-do» extra compresso, ad un ottimo coefficiente d'attrito unisce una eccezionale resistenza al logoramen-

to, cosicchè su macchine normali praticamente sopporta oltre 80 mila chilometri di marcia offrendo sempre una sicura frenata;

che il «Fren-do» super, ha un elevatissimo coefficiente d'attrito e alla pressione di un solo chilogrammo per cm. quadrato garantisce, anche a macchine velocissime e a pesanti autocarri, una frenata graduale e costante di grande efficacia;

che il «Fren-do» C, fabbricato espressamente per dischi a frizione, per resistenze ad altissime temperature, privo di armatura metallica, è dotato di alto coefficiente d'attrito, non vetrifica, non slitta, è assolutamente inodoro e mantiene il suo coefficiente d'attrito anche di fronte a leggere infiltrazioni di olio.

Con questo ottimo materiale italiano i nostri costruttori d'automobili possono guernire i loro freni e le loro frizioni con assoluta garanzia che tali guernizioni sono inattaccabili da olii, da grassi, da benzina e da acqua, e che inoltre non intaccano il metallo del tamburo.

Anche in questo campo dunque l'industria italiana è oramai in grado di insegnare anziché dover imparare.

## SERVIZI

### SERVIZIO EMANUEL

Una delle più importanti attrazioni del Salone dell'Automobile è costituito dalla «Stazione di Servizio»: esempio delle provvidenze che anche in Italia si vanno istituendo a favore dell'automobilista. Il quale non deve più essere, o avere la sensazione di essere abbandonato a sè stesso, ma deve trovare istituzioni in grado di riparare rapidamente qualsiasi avaria della sua macchina, di ripulire la vettura, di lubrificare ogni organo, di regolare tutti gli accessori che hanno bisogno di una regolazione ecc.

E' un lavoro di assistenza completo ed accurato che, se compiuto con la precisione necessaria, dovrà in fondo costituire un mezzo di propaganda a favore dell'automobile. In quanto convince l'automobilista, o l'aspirante automobilista, della possibilità di trovare il modo di levarsi da qualsiasi impaccio che gli possa capitare.

In tale reparto della mostra figura una completa stazione funzionante della ditta torinese Giovanni Emanuel che si è specializzata nei prodotti necessari ad una azienda del genere. Tale stazione è costituita da uno di quei sollevatori idraulici «Giunto B.» che danno modo di compiere qualsiasi lavoro, anche sotto le ruote, di cui possa aver bisogno una vettura, da un sollevatore a colonna ad impianto fisso «Robells», da apparecchi di grassaggio ad alta pressione, da un compressore d'aria capace di produrre con un motore di 1 HP a 600 giri 300 litri d'aria al minuto, da pistole soffiatrici di aria, da pistole spruzzatrici di petrolio per il lavaggio

del motore, da un apparecchio per la graffiatura delle balestre, da un cric idraulico a carrello ecc., ecc. Insomma da tutto ciò che occorre per un'attrezzatura moderna adatta a completare servizi di garage.

## STANLEY RIMASSA

Anche Raffaele Rimassa, rappresentante italiano di case americane produttrici di utensileria, di utensili e di macchine utensili di ogni genere, espone al Salone, nel gruppo Servizio dell'Automobile, un'attrezzatura completa per officina modello da auto-rimessa.

Tale attrezzatura comprende: utensili di misura «Starrett» (micrometri, calibri per verifica dei cilindri, squadre, goniometri) tanto necessari per ogni riparazione di motori a scoppio, macchine per alesare i cilindri, per rettificare e torrire pistoni, per rettificare valvole, ecc. della casa «Van Norman», un completo assortimento di trapani elettrici, di smerigliatrici elettriche, di metalli elettrici «Stanley», nonché materiale per riparazioni di carrozzerie d'automobili.

Parecchi di questi prodotti costituiscono delle novità assolute per l'Italia. Ne citiamo alcuni.

Il cacciavite «Crip-e-grip» ha un manico di legno duro di prima scelta coperto di una sostanza granulosa ben aderente che permette una presa assolutamente sicura anche quando viene usato con mani sudate o imbrattate di olio o di grasso. E' una trovata questa che può sembrare di poca importanza, ma che sarà convenientemente apprezzata da chiunque si sia trovato nelle condizioni di non poter esercitare uno sforzo considerevole perchè il cacciavite gli scivolava dalle mani.

Una novità è anche l'alesatrice di cilindri «Van Norman». La rettificazione dei cilindri è stata fino ad ora un'operazione che si poteva fare solamente in officine appositamente attrezzate con macchine costosissime. Cosicchè rappresentava un costo non indifferente. Con questa nuova alesatrice ogni garage può procedere alla rettificazione dei cilindri con la massima precisione, con rapidità e con economia.

La struttura della macchina, che è quasi automatica e il cui uso quindi è facilissimo, è fatta in modo da dare il massimo supporto agli ingranaggi rotanti senza vibrazioni o scosse. E' tuttavia di peso limitato tanto poter essere classificata fra le unità portatili perchè qualsiasi persona normale la può sollevare.

La testa tagliente è del tipo a mandrini autocentrati con regolazione micrometrica, e con lame o coltelli del miglior acciaio rapido.

Questa alesatrice, azionata da motore elettrico, è stata disegnata in modo che chiunque sia capace di leggere misure micrometriche non può non ottenere cilindri uniformi e perfetti, a predetermined dimensioni e rigorosamente perpendicolari sull'albero a gomito.

Una terza novità è costituita da un altro prodotto «Van Norman». Si tratta

della macchina per tornire e rettificare pistoni, per rettificare valvole, per affilare alesatrici di ogni tipo.

La macchina serve, come abbiamo già accennato, a molte altre operazioni la cui necessità si presenta quotidianamente nelle officine dei garages.

## MOTORI FUORI BORDO

### LAROS

La Fabbrica Italiana «Motori Laros» è la prima che in Europa sia riuscita a portare l'industria del fuoribordo alla testa della produzione mondiale, sorpassando la potente e vecchia industria americana che da anni dominava incontrastata i mercati, teneva il primato nelle competizioni sportive e la esclusività dei record mondiali di velocità. I motori «Laros», sintesi della perfezione tecnica e costruttiva moderna, devono il loro successo alla bontà della concezione, alla severa preparazione ed esperienza ed alla eccellenza dei materiali usati.

La parte concettiva, controllata da un lungo periodo di esperienze e di prove severissime, fondata sulle caratteristiche fondamentali di grande semplicità e perfezione di linea, alto rendimento, funzionamento sicuro e durevole, si concreta nelle seguenti basi che hanno segnato una tendenza completamente nuova nella costruzione dei fuoribordo, e cioè:

- 1) Costruzione per la prima volta al mondo di un motore 4 cilindri di 500 cmc.;
- 2) Applicazione dei dischi di distribuzione montati sull'asse motore, sistema che ha permesso di elevare il rendimento e di ottenere una grande regolarità, facilitando inoltre la messa in moto e riducendo notevolmente il consumo;
- 3) Motori montati su cuscinetti a rulli ed a sfere che diminuiscono l'attrito, rendendo di più lunga durata il motore, aumentando la possibilità di potenza e soprattutto di ridurre il quantitativo d'olio miscelato alla benzina, data la minima quantità necessaria di lubrificante in confronto ai motori montati su usuali bronzine.

4) Sistema di accensione nei motori da 500 a 1000 cmc. di cilindrata a spinterogeno e bobina con batteria. Lo impianto è stato studiato e fornito dalla casa Bosch, dopo anni di prove condotte unitamente ai tecnici della «Laros» che hanno portato alla costruzione di un sistema che permette una facilità di avviamento quale non si trova in alcun altro fuoribordo.

Inoltre la casa «Laros» per la prima in Europa ha adottato il sistema di dinamismo ad avviamento elettrico.

5) Sistema di raffreddamento sicuro, fornito da una pompa centrifuga montata sullo stesso albero dell'elica, che garantisce una perfetta circolazione dell'acqua di raffreddamento anche ai regimi più ridotti.

6) Adozione nei motori di serie dello scarico subacqueo che li rende perfettamente silenziosi, permette il raffreddamento totale dello scappato e la temperatura normale in tutti i punti del motore, evitando i grandi inconvenienti dello scappato a marmitta che, essendo arroventato, rende facile l'incendio in caso di fuoriuscita di miscela.



Motore fuori bordo «Laros» (recordman mondiale).

Dal complesso delle basi concettive suddette risulta che i motori «Laros» oggi rispondono con la stessa facilità con cui rispondono i più perfetti motori per automobile, mantenendo altresì una facilità di passaggio fra i bassi regimi e le alte velocità che è particolare essenziale della bontà del motore.

Costruttivamente, la caratteristica prima del «Laros» è data dal bilanciamento delle parti in movimento, e la mancanza assoluta di vibrazioni ad ogni regime, con conseguente risparmio nel motore, dello scafo, e maggior comodità dei passeggeri.

Gli assi motori, le bielle, i pistoni, tutti i materiali vitali del motore, sono il risultato di lunghe prove e dell'esperienza dei costruttori che da dieci anni si dedicano al progetto e alla costruzione di motori a scoppio applicati ad alcune delle più note automobili del mondo. L'officina nella quale i «Laros» sono prodotti rappresenta un modello del genere per la dotazione delle migliori macchine ed utensili impiegati per la lavorazione dei motori costruiti completamente in serie, in modo da garantire la perfetta intercambiabilità di ogni pezzo.

Il più severo collaudo, attraverso la sala esperienze ed il banco prova, è imposto a tutti i motori affinché non vengano posti sul mercato se non hanno rigorosamente risposto a quei requisiti di potenza, consumo, ecc., ecc., stabiliti per ogni tipo.

La casa «Laros» non si è solo specializzata nella costruzione di motori spinti per la massima velocità e potenza, ma ha indirizzato la propria produzione principalmente sui tipi normali per turismo e per servizi utilitari, sui motori cioè che devono servire per la pratica e continua applicazione su imbarcazioni per trasporto, pesca, ecc., e sulle imbarcazioni per l'uso familiare, ed infine sui tipi sport per tutti quegli appassionati che amano avere, unitamente alla praticità dei motori, una potenza che permetta velocità considerevoli.

Come conseguenza dell'indirizzo seguito nella produzione la casa «Laros» presenta vari tipi di motore, ognuno dei quali, con le caratteristiche basilari comuni a tutti, risponde perfettamente allo scopo per cui venne progettato e costruito.

Tipo A. 10. Motore a 2 tempi alesaggio 54 mm., corsa 54 mm., cilindrata totale 247 cmc., con accensione a volano magnetico di tipo speciale, costruito dalla casa Villiers, ed adottato dopo lunghe esperienze eseguite nelle più severe condizioni. Nonostante la sua minima cilindrata è di considerevole potenza (dà 10 HP. all'elica) ed è particolarmente indicato per la sua grandissima praticità, per il suo poco costo di acquisto e di consumo, per applicazioni su imbarcazioni per famiglia e come motore ausiliario per imbarcazioni a vela; in genere per tutte le applicazioni economiche che richiedono non grande potenza e discreta velocità.

Il suo consumo si aggira sui 5-6 litri di miscela.

Tipo A. 15. Motore sport per la classe A. ideale per chi voglia raggiungere notevoli velocità con piccoli scafi da corsa e con minimo costo. Detiene il record mondiale di velocità per la sua classe, quindi chiunque può raggiungere con esso, se montato su scafo adatto,

i 53 km.-ora. Consumo leggermente superiore a quello del tipo A. 10.

**Tipo C. 20.** Motore a 2 tempi, 4 cilindri, alesaggio 54 mm., corsa 54 mm., cilindrata totale 494 cmc. Sistema di accensione Bosch. E' merito e primato della casa «Laros» avere studiato per prima tale tipo di motore, verso il quale vanno ora orientandosi numerose fabbriche. Esso rappresenta numero di meglio è oggi prodotto per scafi da turismo (capaci da 2 a 4 persone), che possono raggiungere velocità superiori ai 40 km.-ora con un consumo che varia dagli 8 ai 10 litri di miscela per ora.

**Tipo C. 25.** Analogo al C. 20 ma di potenza leggermente superiore, sicché consente, se montato su scafi da turismo, una velocità da 45 a 50 km.-ora, a seconda del numero delle persone imbarcate, del peso e del rendimento dello scafo. Anche per questo tipo il consumo varia da 8 a 10 litri per ora.

**Tipo F. 45.** Motore a 2 tempi, 4 cilindri, alesaggio 69 mm., corsa 65 mm., cilindrata 996 cmc. Potenza 40 HP. Sistema di accensione Bosch.

E' il potentissimo motore della classe da 1000 cmc., destinato alle grosse imbarcazioni da turismo, veri e propri motoscafi di 5 a 6 m., capaci di portare da 5 a 6 persone con velocità di 50 km., con un consumo da 14 a 16 litri di miscela. Offre, rispetto ai motoscafi, uguali doti di sicurezza e regolarità di funzionamento, con un costo di acquisto e di esercizio pari a un quarto di quello richiesto dagli altri.

La casa «Laros» fabbrica altresì dei tipi speciali da corsa da 500 e 1000 cmc., di cilindrata, con i quali ha preso parte alle varie competizioni sportive del 1930 raggiungendo i trionfi di Venezia nel settembre dello scorso anno e segnando una luminosa tappa nello sport motonautico europeo quando riusciva, a Gardone, a strappare all'America i record mondiali di velocità. Questi motori, che, pur fabbricati con materiali speciali, sono rigorosamente di serie, vanno montati su scafi da corsa le cui speciali doti di penetrazione, di stabilità e di peso, sono condizione essenziale di successo. Un buon pilota ed una severa preparazione tecnica che sappia scegliere lo scafo necessario e la elica analoga, può permettere a chiunque di raggiungere le stesse velocità record.

*Tipi per servizi utilitari e da pesca:* attualmente è in costruzione uno speciale tipo di motore, appositamente studiato per il servizio pesante e la pesca.

Prima in questo campo, la «Laros» ha affrontato il problema del motore utilitario rinunciando alla derivazione dagli altri suoi tipi da turismo, facendo tesoro dell'esperienza automobilistica che ha dimostrato come per il camion ed il trattore si presentano problemi totalmente diversi da quelli delle vetture. Si sono dovuti quindi studiare specialmente i motori per la destinazione a questi servizi, ri-

nunciando completamente agli adattamenti dei motori fatti per le automobili, che tanto poco favorevole risultarono nelle applicazioni dei servizi pesanti.

Questo è il programma e questi sono i motori della casa «Laros», i cui tecnici non riposano, ma lavorano sempre mirando a nuove mètte, per portare, come hanno portato, un reale contributo allo sviluppo della motonautica, in tutte le sue manifestazioni. Sia per quanto riguarda i servizi utilitari e il turismo, sia per quanto riguarda i tipi sport per il conseguimento delle massime velocità che tanto entusiasmano le folle di appassionati che continuamente ingrossano le file dei cultori della motonautica.

## LOKWOD

I motori fuori bordo «Lockwod» sono conosciuti dai fuoribordisti italiani che si vanno ormai moltiplicando nei nostri laghi e nei nostri fiumi dando un forte impulso al sanissimo sport motonautico.

Al Salone dell'Automobile sono esposti i tre tipi costruiti dalla casa americana, che presentano le caratteristiche comuni di resistenza, di leggerezza, di praticità e di economia, oltre a quelle di non pagar tasse e di non richiedere alcuna licenza di guida.

Il modello «Ace» della classe A e a due cilindri con una cilindrata totale di 219 cmc., è naturalmente a 2 tempi e sviluppa una potenza effettiva di 7 HP. Viene costruito con la sola messa in moto a fune, è fornito di silenziatore subaqueo e di guida «Pilot» che può essere definita un pilota invisibile che prende cura della rotta quando si abbandona il timone. Pesa 23 chilogrammi.

Il tipo «Chief» (classe B), pure a due cilindri e a due tempi, ha una cilindrata di 326 cmc. e sviluppa 14 HP. Viene costruito con messa in moto elettrica e di fune. Pesa 35 chilogrammi ed è indicato per turismo e per corsa. Il carburatore viene comandato sulla maniglia del timone ed è anche facilmente coman-

dabile a distanza mediante bowden. Silenziatore, guida «Pilot» e raffreddamento come nell'«Ace».

Infine il «Fold-Light» che pesa 12 kg. è il motore più leggero del mondo adatto per leggere imbarcazioni. Sviluppa 2 HP. e tre quarti e ha due silenziatori. Consuma 5 litri di benzina in oltre 2 ore di marcia, è ripiegabile e comodamente trasformabile in una valigia.

## PETTER

La casa inglese Petter espone, nel reparto della motonautica, i suoi motori marini funzionanti a olio pesante, nafta, benzina raffinata, ecc., che godono già anche in Italia una buona rinomanza.

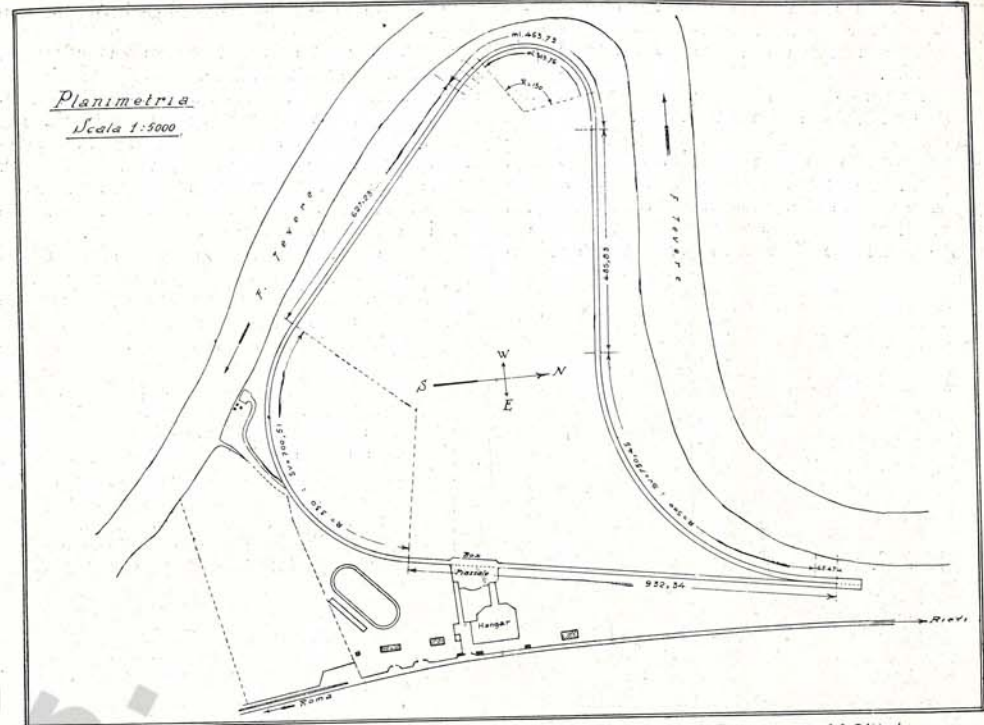
Non sono questi motori per imbarcazioni da diporto, ma piuttosto per imbarcazioni... utilitarie come possono considerarsi le barche da pesca. Essi infatti funzionano con qualsiasi carburante, anche con l'olio pesante il più economico.

I tipi più conosciuti sono l'«S», lo «NL» e il «T».

L'«S» è specialmente adatto per scafi pesanti da carico, rimorchio e pesca ed è costruito nei modelli da 5, 8, 12 HP a un cilindro e da 24 e 36 HP a due cilindri.

Il tipo «NL» è adatto per scafi leggeri e si costruisce nei modelli da 13 HP a due cilindri, da 27 HP a tre cilindri e da 36 HP a quattro cilindri. Essi comportano tutti i vantaggi dei motori ad olio pesante pur differendo nelle dimensioni e nei pesi che sono quelli dei motori a benzina e a petrolio. La fabbricazione e i particolari costruttivi sono del tutto simili ai tipi «S».

Il tipo «T» è ad alta compressione con iniezione senz'aria e per questo è chiamato «Atomie Diesel». Le camere di combustione sono completamente raffreddate ad acqua. E' anch'esso a due tempi e funziona con le usuali qualità di olio pesante dando il vantaggio di un consumo minimo.



La planimetria, con le distanze parziali, della pista automobilistica nell'interno dell'Aeroporto del Littorio.

# L'AUTODROMO A ROMA

Un'altra bella promessa fatta da tempo alla passione sportiva della Capitale e del Mezzogiorno di Italia sta per essere magnificamente mantenuta.

Entro i limiti del campo che ora è dedicato all'attività dell'Aeroporto del Littorio, fra la via Salaria e quell'ansa del Tevere che delimita con le sue braccia i lati del campo che si dirigono pressappoco da oriente ad occidente, è stata quasi per intero costruita e sta per essere inaugurata la nuova pista automobilistica di Roma.

La vicinanza e la convivenza a fianco a fianco dell'attività delle ali e di quella dei rombanti bolidi da corsa che trascorrono sul suolo con la medesima fulminea rapidità con cui quelle solcano le vie del cielo, è altamente significativa. Non solo in a-

*Il fervore di opere che caratterizza la vita fascista si conferma nella fulminea ideazione e nell'immediata costruzione che nel recinto dell'Aeroporto del Littorio, ha fatto sorgere dal nulla una modernissima e perfetta pista per corse automobilistiche: l'Autodromo di Roma. Di questo parla Corrado Filippini, con la consueta competenza, nelle pagine seguenti.*

strato e come simbolo, ma in concreto, nel più semplice modo, l'aviazione e lo sport automobilistico riuniranno qui il loro amore del rischio e dell'arduo, la loro passione ed il loro fascino.

Accomunati nella medesima sede, lo sport dell'aeroplano e quello dell'automobile vivranno e procederanno insieme, non come due estranei che s'incontrano per caso, ma come due fratelli che si ritrovano e i lineamenti dell'uno sono fatti della stessa carne e della medesima sostanza viva che compone quelli dell'altro.

\*\*\*

L'opera è dovuta all'iniziativa della Compagnia Nazionale Aeronautica che ha per capo un uo-

mo che possiede tutti i quarti della più autentica e nobile passione sportiva: quel solerte ed acuto organizzatore di uomini e di cose che è il conte Nino Bonmartini.

All'inizio — poichè occorre cominciar dal principio — all'inizio le cose stavano così. Le necessità del traffico aereo richiedevano che entro il campo venissero costruite tre piste di lancio e d'arrivo degli aeroplani. Tre perchè il campo è pressapoco triangolare, e occorre che, da qualunque parte venga il vento, gli aeroplani che s'apprestano a spiccare il volo e quelli che discendono per atterrare si tro-



vino sempre bene orientati rispetto alla sua direzione.

Una delle piste doveva seguire un andamento parallelo a quel tratto del fiume che è diretto a Ovest-Nord-Ovest, un'altra doveva essere parallela al secondo braccio che è orientato da Est a Ovest, e la ultima doveva correre nella medesima direzione della via Salaria, vale a dire all'incirca da Nord a Sud. Queste piste eran naturalmente rettilinee ed avevano ciascuna il suo principio e la sua fine, come i tre lati di un triangolo cui mancassero i vertici.

Perchè non riunirle tutte assieme in un solo tracciato, costruendo al posto dei vertici dei tratti curvilinei di raccordo, in modo che ne uscisse una pista continua, adatta a che vi corressero sopra, per esempio, delle... automobili?

Ecco l'idea che venne spontanea, e che non poteva mancare in un uomo come il conte Bonmartini che — lo ha dimostrato tante e tante volte — ha sì pronta e sì viva la sensibilità sportiva in tutte le forme. Bastò che spuntasse perchè una volontà come la sua sapesse trovare tutto il resto immancabilmente: i mez-

zi, il progettista, il costruttore, gli artefici. L'Ing. Felice Troiani fece il progetto, la ditta Puricelli ebbe l'incarico dei lavori, ed un manipolo di operai ferraresi — da 200 a 700 — vennero appositamente dai loro paesi, per disposizione della Commissione di Emigrazione interna, a metter mano alla bisogna e a condurla alacremente. Per dare un'idea della solerzia e quasi della febbre d'attività che ha spinto tutto il lavoro, bastano due date: incominciato il 7 gennaio, il 24 maggio lo Autodromo riceverà la sua inaugurazione ufficiale. Attendendo di vederlo in quel giorno tutto animato di folla e d'entusiasmo, fra il rombo dei motori che scandiranno all'unisono, in terra e nell'aria,

il loro ritmo gagliardo e lacerante che è un richiamo irresistibile per il nostro cuore moderno, cerchiamo intanto di descriverlo nelle sue linee principali che sono molto interessanti.

Il progetto ha molti punti di spiccata originalità, che danno al circuito una fisionomia tutta sua particolare ed una storia sportiva che sarà diversa da quella di tutti gli altri autodromi. La riunione in un solo organismo di un campo di aviazione e di un autodromo, nella stessa sede, è già un carattere spiccato che per il momento almeno rende inconfondibile lo autodromo di Roma. Ma non basta, altre ve ne sono e ne parleremo nel corso dell'esposi-

zione. La lunghezza totale della pista, nell'asse, è quella ormai classica, *standard* come si dice nella lingua d'oltreoceano, di 4 Km. La larghezza, costante, sarà di 12 metri; e non è male ricordare che a Monza la pista in rettilineo è larga 10 metri, raggiungendo i 12 solamente in curva. Secondo il progetto, di cui riportiamo la planimetria nella figura a pag. 23, il tratto rettilineo parallelo alla via Salaria sarà lungo 932 m. e passerà di fronte al piazzale che è prospiciente al grande hangar dell'aeroporto. Girando nel senso N. E. S. W., questo rettilineo immetterà, dopo il piazzale e in prossimità dell'attuale campo sportivo dell'aeroporto, in una grande curva non sopraelevata del raggio di 330 metri e dello sviluppo lineare di 700 metri. Dopo questa curva si distende il secondo tratto rettilineo, parallelo al braccio Sud del Tevere, con una lunghezza di 627 metri. Nel gomito del fiume, al limite Ovest del campo e proprio di fronte alla Casa

Veduta generale del terreno su cui sorge l'Autodromo. La fotografia fu presa nel febbraio, agli inizi dei lavori. Questi sono oramai pressochè ultimati, e le prime corse si svolgeranno nel prossimo maggio. (Foto Del Papa).



delle Ali, dall'altra parte del campo, ai piedi della collina di Grottarossa, si trova la seconda curva del campo, l'unica che è sopraelevata, essa si svolge con un raggio di 150 metri sopra una lunghezza di 453 metri.

Dopo questa curva viene il terzo rettilineo che è parallelo all'altro braccio del Tevere per una lunghezza di 485 metri; al suo termine incomincia l'ultima curva anch'essa non sopraelevata, che ha un raggio di 500 metri ed uno sviluppo lineare di 751.

E' proprio qui che il tracciato del circuito presenta una sua spiccatissima originalità.

L'ultima curva *non* si raccorda al primo tratto

rettilineo, quello che passa dinanzi al grande hangar, ma finisce col diventar *parallela* al tratto iniziale di questo rettilineo; in modo che in questo punto l'inizio del rettilineo e la fine della curva si trovano quasi a formare un'unica pista larga circa 30 metri anziché 12. E' un tratto cieco, senza fondo, *à cul de sac*, come dicono i Francesi.

In qual modo i corridori torneranno ad infilare il rettilineo dopo aver percorso l'ultima curva? In un modo molto semplice. Rallentando sino a quasi a fermarsi, girando ad un angolo che teoricamente è di zero gradi e tornando indietro nella medesima direzione da cui provengono, ma sul rettilineo anziché sulla curva. Un vero e proprio dietro-front.

Le conseguenze di questa disposizione sono evidenti. Qui se la caveranno per la meglio quelle macchine che saranno dotate di freni bene a posto e — soprattutto — di un motore capace di una ripresa più che brillante. A questa curva — se curva si può chiamare un tale budello — è stato quindi dato quel nome che naturalmente le spetta: *curva della ripresa*.

Sul piazzale avranno sede i posti di rifornimenti; a tale scopo, e per una lunghezza di 100 metri, la pista è stata notevolmente allargata verso l'interno del campo.

Per quanto riguarda i lavori stradali veri e propri, cioè la struttura del fondo della pista ecco i dati principali.

La pista ha un sottofondo di tufo e cretoni dello spessore di 20 centimetri; sopra vi è la soletta in calcestruzzo cementizio dello spessore di 12 centimetri, che è stata dosata con un miscuglio di mc. 0,4 di sabbia, mc. 0,8 di ghiaia e pietrisco e Kg. 350 di cemento di prima qualità. Questa soletta è armata con una rete di filo di ferro del peso di Kg. 2,500 al metro quadrato. Di 20 in 20 metri sono sistemati i giunti di dilatazione saldati con mastice di bitume e sabbia.

Il profilo e le varie sezioni della curva sopra elevata della Grottarossa si vedono nella figura che riportiamo; a noi non resta che aggiungere questo: il progetto prevede che in tale curva saranno possibili velocità dell'ordine di 250 Km. orari.

La grande curva piana di Sud-Est, a sinistra del piazzale, non è sopraelevata, come si è detto, ma pur tuttavia, invece della doppia pendenza laterale verso i due fianchi per lo scolo delle acque, secondo il classico profilo convesso delle sezioni trasversali che è quello delle strade ordinarie ed anche dei rettilinei del circuito, avrà un'unica pendenza verso l'interno della pista, con una sezione trasversale rettilinea, in modo che anch'essa risulterà in effetto leggerissimamente sopraelevata, con una differenza di quota fra l'orlo esterno e quello interno di circa 22 centimetri.

Similmente è costruita la curva che finisce nel *cul de sac*.

Le fotografie che riproduciamo, ed in partico-

lare quella generale panoramica, fanno vedere alcune interessanti vedute dei lavori e del loro progressivo sviluppo: esse si commentano da sole.

\*\*\*

Rivolgiamoci adesso all'attività sportiva dell'Autodromo di Roma, e vediamo quali saranno le linee future di questa attività.

Anzitutto occorre rimuovere una possibile obiezione. L'Autodromo del Littorio non vuole affatto essere un inutile doppione od un concorrente dell'autodromo milanese, ma un efficace ausiliatore dell'opera che a Monza da tanti anni si svolge. A Roma come a Monza si ha in vista il medesimo scopo, che è quello di far penetrare nelle masse sportive di tutta la penisola un senso sempre più nobile e più ricco dello sport del motore terrestre, che è quello sport in cui i nostri costruttori di macchine ed i nostri piloti hanno ormai acquistato una fama ed una perizia che forse non ha rivali in Europa e pochi certo anche in America. In questo senso, dunque, e per questo scopo, non v'ha dubbi che l'autodromo di Roma completa efficacemente quello di Monza, giacché esso permetterà che si accostino più intimamente a questa forma dell'attività sportiva anche il centro ed il mezzogiorno d'Italia che sono troppo lontani dal verde parco monzese.

Estensione del campo, aumento in profondità della medesima opera, completamente, collaborazione in un terreno vergine ancora: questa è la posizione in cui il nascente autodromo si trova di fronte all'organizzazione più anziana e già tanto ricca di fama e di gloria sportiva.

Chi non vorrà riconoscere che la passione sportiva del Mezzogiorno, che in questi ultimi brevi anni abbiamo veduto crescere rapidamente quasi dal nulla e a poco a poco diventare pari a quello del resto d'Italia acquistando sempre più forza e consapevolezza, non avesse effettivo bisogno di un'organizzazione come quella che ora sta per nascere nell'Urbe?

Giustamente quindi l'Autodromo di Roma porta il nome del Littorio e si compie e s'inaugura sotto il suo segno. Le adesioni e le lodi delle alte autorità del Partito e del Governo non potevano mancare e non sono mancate. Il Ministero dell'Aeronautica ha approvato pienamente il progetto e la massima autorità automobilistica italiana, il R. A. C. I., ha dato la sua piena cordiale adesione.

L'attività sportiva dell'Autodromo romano si svolgerà infatti o sotto il diretto controllo della C. N. A. che lo sfrutterà in proprio, oppure sotto quello del R. A. C. I., oppure ancora sotto quello di un Ente dipendente dal R. A. C. I. Sappiamo, ad esempio, che l'A. C. Roma vi farà correre questo anno il classico R. P. Roma, il 7 giugno prossimo.

Ed anche senza entrare nei particolari di quanto si farà o si sta per fare, è desiderio vivissimo di tutti

che l'attività dell'autodromo sia la più intensa possibile. E tale non potrà fare a meno di essere.

Ma le caratteristiche di questo nuovo organismo sportivo sono tali che le sue manifestazioni dovranno possedere un volto diverso da quello delle manifestazioni degli altri organismi analoghi. E le sue corse, il suo ambiente, i suoi aspetti, il suo entusiasmo, il suo « brivido » sportivo, il suo « tifo » in una parola, saranno suoi e gli apparterranno inconfondibilmente.

La pista è tutta visibile da tutti i punti. Tutti gli spettatori potranno vedere in un solo colpo d'occhio e per tutta la durata di ogni corsa, le sue fasi più interessanti ed emozionanti, quelle che sono come il lievito della passione, e fanno tremare di gioia e di timore, di febbre e d'ansietà, il cuore di ogni sportivo e ne accelerano e ne arrestano di volta in volta i battiti, e scolorano il viso e fanno trattenere il respiro.

Raddoppi in velocità sui rettilinei, passaggi fulminei nella curva sopraelevata, con le macchine che rombando salgono verso il bordo estremo sin quasi a sfiorarlo e par che ne vogliano uscire proiettate al di fuori dalla forza possente della velocità, frenate rapidissime al termine dell'ultima curva, la pausa quasi assoluta del moto nel dietro-front, le brucianti riprese all'inizio del rettilineo del nuovo giro, tutte queste fasi del carosello dei bolidi non avranno più ciascuna i suoi spettatori particolari, ma ogni spettatore le avrà tutte.

Il dietro-front è una novità assoluta, e chi può mai dire quali e quante sorprese essa riserverà sull'esito di una corsa incerta, quali emozioni del tutto nuove essa procurerà ai fedeli dei futuri *meetings* di Roma?

Dal lato tecnico si può prevedere che la prova che essa imporrà alle macchine sarà dura per molte ragioni. Sarà questo il punto cruciale di tutte le gare, quello in cui ogni organo delle vetture subirà veramente la prova del fuoco più arduo: freni, stabilità dello chassis nella frenata, frizione, cambi, motore nella ripresa; ognuno di questi elementi essenziali entrerà con tutto il suo peso a determinare quali saranno il costruttore ed il pilota che usciranno vittoriosi ed acclamati.

E' evidente, quindi, che l'Autodromo del Littorio offrirà gare e cimenti che non possono offrire le piste a catino di Miramas e di Booklands, e nemmeno la famosa « truck » di Indianopolis, che ha un tracciato pari a quello di Roma solamente nella lunghezza, ma che è poi del tutto privo di singolarità così salienti ed importanti da ogni punto di vista.

In compenso si può prevedere che le velocità realizzabili sul percorso dell'interno giro non saranno forse così elevate come nelle piste costruite per la pura velocità, ma la velocità non è forse solamente un mezzo anziché un fine? Del resto, per gli amatori a tutti i costi delle cifre da record, c'è, sembra, una consolazione che li aspetta.

Sembra infatti — e siamo autorizzati ad annunciarlo — che il progetto della pista preveda una variante al tracciato del circuito, variante da apportarsi nel futuro e che non sarà una sostituzione, ma un'aggiunta da preferirsi caso per caso, a volontà, al tracciato che abbiamo descritto.

Si parla che, per le corse da dedicarsi alla velocità pura, il tratto rettilineo Est-Ovest del circuito attuale possa venir riaccordato al tratto rettilineo parallelo alla via Salaria da una nuova curva sopraelevata di grande raggio, oltreché comunicare con questo rettilineo, com'è ora predisposto, attraverso il dietro-front del budello cieco. A questo modo, con questo doppio tracciato che permetterà alle corse di Roma di assumere a volontà due distinte e profondamente diverse fisionomie, il circuito del Littorio acquisterà un'altra notevole originalità.

Non sembra al lettore, come sembra anche a me, che l'uomo cui si debbono tutte queste belle cose, il conte Bonmartini, conservi ancora intatto, anche dopo il suo passaggio all'aviazione militante che gli deve tante buone opere, quell'amore e quel trasporto all'automobilismo che fecero di lui, negli anni trascorsi, un saldo e coraggioso ed abilissimo campione del volante?

*On revient toujours à ses premiers amours...*; il detto è vecchio, ma, come si vede, ha ancora del buono.

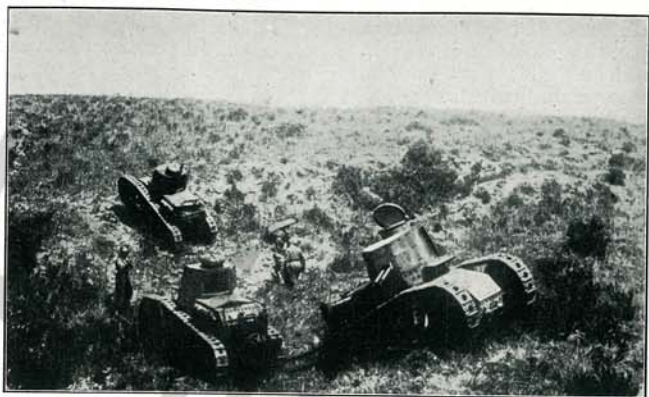
Forse vedremo anche qualche altra cosa che sarà anch'essa una novità, e che mi sembra debba venire spontanea dal così stretto connubio ora celebrato fra gli automobili e gli aeroplani, fra un autodromo e un campo di volo.

Perché non vedremo gli spettatori arrivare sul posto (con il biglietto già in tasca, s'intende) per le vie del cielo anziché per quelle terrestri riserbate al comune dei mortali, sopra qualche leggero e maneggevole areoplanino da turismo?

Sarà una maniera come un'altra di risolvere il problema dell'affollamento eccessivo sulle vie d'accesso, e può anche essere una buona. Sarà ad ogni modo — e ce lo aspettiamo sul serio — un'altra originalità dell'Autodromo dell'Aeroporto del Littorio, e, dopo tutte le altre anche questa non guasta davvero.

CORRADO FILIPPINI

Vedere a pag. 76 e 77  
le fotografie della "MILLE MIGLIA",



Carri armati leggeri Fiat mod. 1930 adottati dal nostro Esercito.

## Esercito meccanizzato o esercito motorizzato?

**E**sercito e sport furono e saranno sempre legati da vincoli indissolubili perchè ambedue richiedono e forniscono agli uomini identiche attitudini e doti fondamentali, cioè: idealismo, ardimento, gagliardia di corpo, fermezza di propositi, spirito di sacrificio e di disciplina.

Non per nulla la Germania supplisce colle Società sportive a quella organizzazione militare che non le è più consentita dai trattati di pace.

Ma se tale armonico legame si verificò in passato, sarà ancora più intimo per l'avvenire in relazione al crescente impiego di mezzi automobilistici da parte degli Eserciti moderni e ciò tanto più in quanto gli automezzi dovranno, come devono, abbandonare la strada per avventurarsi in terreno vario dove il percorso non è tracciato ed occorre sia scelto giudiziosamente dal pilota che così deve possedere tutte le doti del perfetto sportivo che le difficoltà sa affrontare con calma e superare con ardimento non disgiunto dal razionale ed intelligente discernimento della soluzione più opportuna in ogni momento.

Ecco perchè gli sportivi è bene siano al corrente delle trasformazioni che il motore può portare all'organizzazio-

*Dopo la « prova generale » sostenuta nella guerra europea, quale potrà essere l'impiego del motore — mirabile congegno creato dall'uomo — in una deprecabile, ma sempre possibile conflagrazione armata? Abbiamo chiesto dal generale ANGELO PUGNANI — del servizio tecnico automobilistico al Ministero della Guerra — di volerci esprimere il suo pensiero al riguardo e l'esimio nostro collaboratore qui discorre di quanto forma oggetto di studi e d'esperienze presso i vari Eserciti.*

ne dell'Esercito, ed ecco perchè io ho accolto di buon grado l'invito fattomi in tal senso da codesta Rivista.

Nell'uso comune, alle due espressioni *meccanizzazione e motorizzazione* si dà generalmente uguale interpretazione, nel senso che con esse ritensi significare l'impiego da parte dell'Esercito di mezzi automobilistici in sostituzione di quelli a cavalli.

Nella terminologia militare invece la « meccanizzazione » e la « motorizzazione » si riferiscono a due concezioni differenti nel modo e nelle finalità da raggiungere col nuovo impiego di automezzi, e più precisamente ognuna corrisponde ad una delle due scuole al-

le quali può ispirarsi oggi la trasformazione delle preesistenti organizzazioni non basate su automezzi.

Più precisamente la « meccanizzazione » si riferisce alla soluzione più vasta e totalitaria del problema nel senso che con essa si vuol battere una strada completamente nuova così che il motore incida profondamente anche sulla organizzazione delle truppe il cui impiego dovrebbe trasformarsi tanto radicalmente da sconvolgere le antiche tradizioni delle varie armi e specialità.

Colla « motorizzazione » invece, si vuole semplicemente sostituire ai quadrumedi il motore meccanico pel trasporto, oppure pel traino, tanto su strada che in terreno vario, degli uomini, delle armi, degli equipaggiamenti e rifornimenti vari, nonchè essenzialmente delle artiglierie, da impiegarsi però in postazione fuori del mezzo di trasporto e con modalità conformi ai tradizionali principi delle singole armi: fanteria, cavalleria ed artiglieria.

Verso la Scuola della « meccanizzazione » si è indirizzato l'Esercito Inglese che nel dopo guerra ha per primo impostato lo studio ed attuato le prove sperimentali indispensabili alla graduale soluzione del difficile problema.

Come capo-scuola è generalmente ri-

conosciuto il Colonnello Fuller: però la più gran parte di merito per l'impulso applicativo spetta all'attuale Capo di Stato maggiore, maresciallo Milne.

La Scuola francese, ispirata dapprima dal Generale Camon e poi dal Colonnello Allehaut, si è orientata invece verso la « motorizzazione » spinta al massimo limite consentito dalle esigenze d'impiego e da quelle finanziarie.

Colla « meccanizzazione » l'Esercito deve poter disporre di una appropriata gamma di tipi diversi di macchine, dalle più piccole molto manovriere e veloci per l'esplorazione, alle grandissime per le potenti azioni di artiglieria, per aver modo di operare in terra analogamente a quanto si verifica in mare per il naviglio della Marina da Guerra.

In questo caso cioè le armi da fuoco e gli uomini debbono costituire parte integrante delle macchine, che non abbandonano mai.

La « motorizzazione » esige per contro delle macchine che siano in grado di far circolare velocemente su strada, e ad andatura ridotta in terreno vario, sia gli uomini che il materiale bellico: questo deve perciò essere posto in condizione di tenere quelle più alte velocità su strada che non erano state previste coll'impiego dei cavalli.

Da quanto sopra consegue che le due Scuole possono simbolicamente considerarsi rappresentate:

— dai ben noti « carri armati », quella della « meccanizzazione » (vedi fot. in alto di questa pagina).

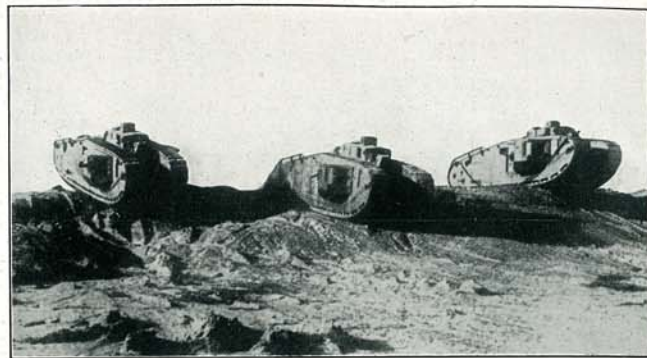
— dai trattori per artiglieria, quella della « motorizzazione » (vedi in basso idem).

Rappresentazione simbolica che risponde proprio alla realtà dei fatti inquantochè il « carro armato » possiede in sé tutti gli elementi necessari per combattere: movimento, fuoco e potenza d'urto; può cioè risolvere da solo la lotta, precisamente come si presumerebbe poter fare colle macchine dell'Esercito « meccanizzato ».

Il « trattore » invece rappresenta solo un aiuto — sia pur potente — per l'impiego dei mezzi ordinari da combattimento, propriamente come la « motorizzazione » vuol esserlo per l'Esercito comune.

L'Esercito Inglese, fin dal primo impiego dei carri armati nel 1916, dimostrò tendenze totalitarie colla costruzione e lo impiego a massa di carri pesanti armati con cannoni e mitragliatrici.

Ciò in embrione significa appunto



La « scuola » della meccanizzazione è rappresentata dal carro armato.

voler decidere la lotta coi soli carri armati.

L'Esercito Francese si orientò invece quasi subito verso il carro armato leggero — il Renault — che poteva essere bensì impiegato anche a massa, ma che ebbe più specialmente il compito di accompagnare, o meglio precedere immediatamente, la fanteria.

Ecco come da questi due diversi concetti fondamentali di impiego sono derivate le due scuole.

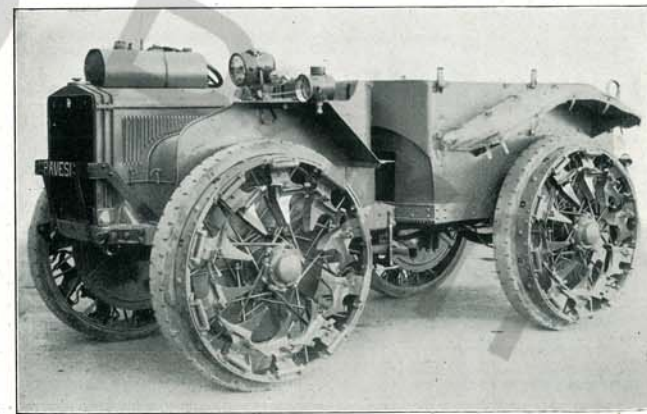
Secondo il Fuller, si potrà tornare alla guerra di movimento — e perciò di breve durata — solo colla « meccanizzazione » degli Eserciti. Senza essa a nulla varrà la dottrina attuale in auge presso tutte le Nazioni e si ripeterà l'identico fenomeno del 1914. Anche allora (pur essendo stata posta in evidenza

la difficoltà al movimento creata dall'efficacia del fuoco e della trincea con reticolato durante le due ultime guerre dell'epoca: la russo-giapponese e l'anglo-boera), si era proclamata l'inderogabile necessità della manovra. Ciò nondimeno la potenza del fuoco e la difesa accessoria imposero la guerra stabilizzata, e questa a sua volta originò il carro armato.

A tali risultati — secondo il Fuller — si sboccherebbe inesorabilmente in avvenire, salvo il caso di poter fare assegnamento su due categorie di macchine: l'aeroplano ed il carro armato.

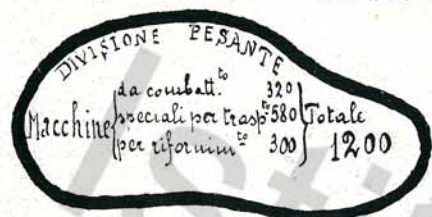
Il primo per vedere; il secondo per agire di sorpresa, sfidando i gas dai quali potrebbe premunirsi con appositi accorgimenti.

Così non più la massa numerica do-



Quella della motorizzazione dal trattore per artiglieria.

## ESERCITO MECCANIZZATO



### Esercito di occupazione



Schema di raggruppamento di un esercito meccanizzato (forza 60.000 uomini).

rebbe rappresentare il problema dell'avvenire, ma bensì la superiorità di mobilità e le battaglie si dovrebbero combattere non su linee come finora, ma su vaste superfici. Tutte le comunicazioni dovrebbero far capo ad una base d'importanza capitale organizzata come una fortezza mobile su due scaglioni: uno sempre pronto ad operare mentre l'altro opera.

La base provvederebbe a tutti i ri-

formamenti e darebbe rifugio tanto ai carri armati quanto alle fanterie.

Siccome poi è troppo evidente che non tutti i terreni si prestano ugualmente ai fini dell'impiego di autoveicoli, così il Fuller divide i teatri d'operazione in due regioni principali e cioè: regione da carri armati e regione da fanteria.

Conseguentemente l'Esercito dovrebbe essere formato da:

1 Esercito meccanizzato;

1 Esercito d'occupazione o milizia.

L'Esercito meccanizzato, costituito con personale permanente, cioè professionale, avrebbe il compito principale di tendere alla distruzione di quello avversario, aiutato in ciò dall'Esercito, o milizia d'occupazione, formato con personale di coscrizione.

La piccola armata meccanizzata, col suo rapido spostarsi preceduta e seguita

dall'aviazione, dovrebbe poter operare sotto l'impulso diretto del suo Capo, cosa che, a causa dei gas e degli aerei non si riterrebbe di facile attuazione coi grandi eserciti moderni che espongono notevoli masse, magazzini, depositi, etc. etc. all'azione distruttiva dell'aeroplano nemico.

L'esercito meccanizzato si comporrebbe di 6 divisioni formate ognuna da due brigate, più nuclei di appoggio e complemento costituiti in parte anche da artiglieria, cavalleria, genio, squadriglie di aeroplani e servizi.

Delle divisioni, due sarebbero pesanti con le macchine da combattimento più potenti, due leggere con macchine aventi funzioni d'incrociatori ed infine due da inseguimento con macchine veloci.

In conclusione le forze armate risulterebbero raggruppate schematicamente come dallo schizzo pubblicato nella pagina di fronte.

Complessivamente si avrebbero circa 5000 macchine con 60.000 uomini ed, all'ingrosso, è stata computata in 20 milioni di sterline la spesa di primo impianto ed in 2 milioni di sterline annue quella per il rinnovamento del materiale.

Il materiale impiegato finora dall'Esercito Inglese si può raggruppare in:

— materiale corazzato da combattimento;

— materiale da trasporto, corazzato o no.

Caratteristica comune è l'attitudine al movimento non solo su strada ma anche in terreno vario, dove cioè devono svilupparsi le azioni di guerra.

Il materiale corazzato da combattimento si distingue nei vari tipi di carro armato: *leggero, medio, artiglierie, mitragliere, antiaereo* e nella *autoblindo-mitragliatrice*.

Il materiale corazzato da trasporto ha in genere il compito di muovere e proteggere dal tiro uomini e materiali, nella zona soggetta ad offese nemiche.

Come esempio riporto a pag. 31 i tipi impiegati come «carro armamento leggero», «carro armamento medio», «carro armamento artiglierie».

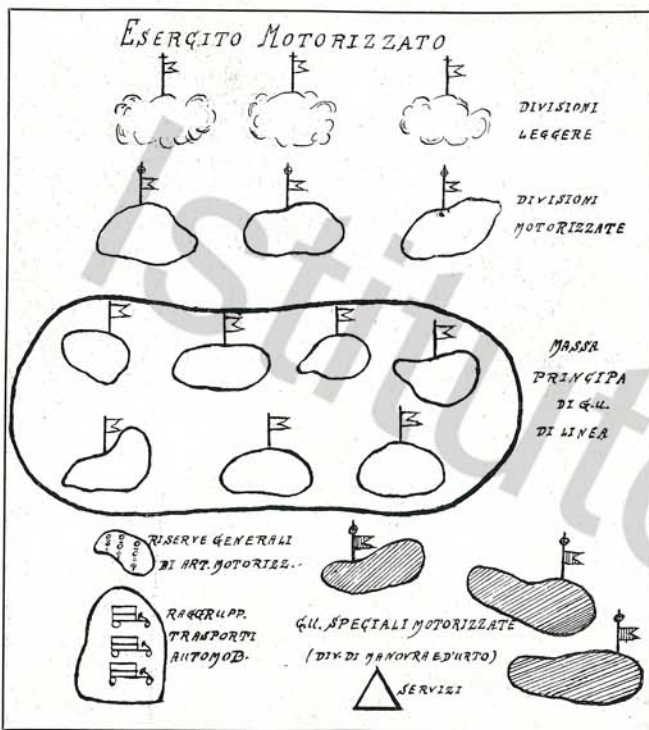
Per quanto concerne l'esercito motorizzato possono valere i seguenti concetti che corrispondono a quelli esposti dal Colonnello francese Allehaut e che trovano una rappresentazione sintetica nello schizzo riportato a pag. 32.

Una massa principale di grandi unità — preceduta da Divisioni motorizzate e da avanguardie di Divisioni leggere. Poi, Riserve generali di unità d'ar-



Le fotografie rappresentano i vari tipi di auto-materiale corazzato da combattimento: in alto, carro armato leggero; nel centro, carro armato medio; in basso, carro armato artiglierie.





Schema di raggruppamento d'un esercito motorizzato (concetto francese).

figlieria motorizzata e grandi unità speciali motorizzate per agire fuori strade con grande mobilità.

La suddetta massa principale dovrebbe essere formata da grandi unità del tipo della normale Divisione di fanteria ma coll'aggiunta di automezzi per agevolare la fanteria che è sempre considerata come elemento principale del combattimento.

Il materiale per realizzare la motorizzazione è costituito anch'esso come quello per la meccanizzazione; se ne differenzia solamente in alcune caratteristiche relative al concetto fondamentale di impiego.

Così le macchine da combattimento mancheranno dei tipi più poderosi e si ridurranno a quelli che rispondono essenzialmente alle esigenze dell'immediato aiuto alle fanterie; cioè con blindatura prevalente sulla velocità, per poter sfidare impunemente le raffiche del tiro avversario.

Le artiglierie adoteranno — in genere — l'autotrains, anziché far parte

integrante della macchina da trasporto.

Varrà anche per la motorizzazione la necessità dell'attitudine alla marcia in terreno vario.

Dai suddetti postulati è derivata l'adozione del « carro armato leggero », da parte dell'Esercito francese in contrapposito ai pesanti carri armati inglesi.

E ne è derivato anche l'orientamento generico degli autotrasporti francesi verso l'impiego di cingoli elastici leggeri tipo Citroën-Kegresse.

Quale è la soluzione più conveniente per l'Italia?

Dobbiamo cioè meccanizzarci o motorizzarci?

La risposta non può essere dubbia per poco che si pensi alle condizioni orografiche del nostro terreno d'impiego.

Tutti sappiamo che esse sono tali da non trovar riscontro in altre nazioni, se non molto parzialmente, e sappiamo anche la differenza a nostro passivo consiste nella grande difficoltà di movimento.

Comprendiamo perciò subito che per noi sarebbe assurdo parlare di « meccanizzazione », cioè di soluzione totalitaria.

Dovremo perciò orientarci verso la « motorizzazione » e questa dovrà essere tradotta in atto ricorrendo a macchine che siano adatte al movimento nei nostri terreni.

La riprova più evidente la troviamo nell'ultima guerra.

Sulla fronte francese dell'Intesa la stabilizzazione originò le macchine corazzate da combattimento; sulla nostra fronte montana, no, perchè le macchine che là trovarono impiego non potevano essere utilizzate da noi.

Fu solo nel 1918 — al Piave — che si prospettò la possibilità di sfruttare le macchine anche sulla nostra fronte. E ci preparavamo a ciò, quando Vittorio Veneto pose fine a tutto.

Si spiega così perchè in Italia non siano sorti i Capi-Scuola, a somiglianza di quanto si verificò invece in Inghilterra ed in Francia, ove soprattutto, si erano constatati *de visu* molti brillanti risultati d'impiego dei carri armati, e specialmente di quelli leggeri negli ultimi mesi di guerra.

Da noi, niente impiego in guerra e, per contro, necessità di patrocinare la costruzione di macchine speciali per lo impiego in zona montana. Aggiungasi il ben noto marasma politico dell'immediato dopo guerra e si comprenderà facilmente come nulla sia stato fatto riguardo alla « motorizzazione » nel periodo anteriore al rivolgimento politico dell'ottobre 1922 inquantochè il precedente Governo non aveva voluto assecondare le proposte che a tal riguardo erano state fatte dalle Autorità Militari.

Invece, coll'avvento del Fascismo, si iniziò, per opera di S. E. Diaz, e proseguito dai successivi Ministri e Sottosegretari alla guerra ed è specialmente ora in pieno sviluppo, lo svolgimento di un programma inteso anzitutto alla ricerca dei mezzi idonei alla nostra motorizzazione e poi al loro graduale inquadramento nelle unità dell'Esercito che all'uopo verranno tempestivamente organizzate e se occorre trasformate.

Non è questa la sede appropriata per l'esame di tale programma, tuttavia è bene affermare qui che i risultati tangibili delle questioni già affrontate e risolte, sono stati veramente brillanti.

Basta citare, a mo' d'esempio, il problema del traino delle artiglierie e quello dell'autocarro speciale per monta-

gna. Il traino delle artiglierie pesanti campali a mezzo del trattore Pavesi mod. 1926, colla contemporanea adozione del carrello elastico, rappresenta senza dubbio la soluzione più semplice e geniale in paragone a quelle adottate, od ancora semplicemente in studio, presso gli Eserciti delle altre Nazioni.

Infatti, mentre da un lato il trattore Pavesi col suo telaio snodato consente il facile movimento nei nostri terreni più rotti, il carrello elastico permette alle artiglierie su strada la massima velocità di 20 Km. senza aver imposto alcuna variante all'affusto che era stato previsto solo per le limitate velocità del traino a cavalli (Vedi pag. 33).

E lo stesso carrello, spostato sotto la coda dell'affusto, consente alla bocca a fuoco di seguire il trattore in tutte le acrobazie delle quali esso è capace (Vedi id. in basso).

Preziosa caratteristica del Pavesi è ancora quella di potersi adattare a percorrere le curve in trazione multipla con volta corretta e possibilità di ri-morchiare rilevanti pesi anche su forti pendenze, come risulta dalla fig. 11 che riproduce una colonna di trattori Pavesi in collaudo su strada della Collina torinese a cura delle Officine S. P. A. del Consortium Industriale Fiat.

Nè meno geniale è risultata la soluzione dell'autocarro da montagna pel quale il Ministero della Guerra — a mezzo dell'Ispettorato del Materiale Automobilistico — ha fornito le direttive tecniche in modo tanto razionale da consentire alla Ansaldo-Automobili di Torino, di presentare un veicolo che col suo ingombro laterale limitato ad un massimo di m. 1,30, col motore raffreddato ad aria, colle quattro ruote motrici e direttrici, coi differenziali bloccabili dal conduttore che può anche far agire un congegno a scatto per evitare il rinculo sulle fortissime pendenze — può trasportare il carico netto di ottocinquanta sulle carrareccie e buone mulattiere con pendenze fino al 42 per cento.

Questo carro da montagna è riuscito veramente un autoveicolo appropriato alla nostra motorizzazione e come tale potrà far parte delle dotazioni delle fanterie il cui primo compito sarà anzitutto quello di operare nella zona alpina.

Numerosi sono ora gli studi in corso al Ministero della Guerra nonchè le costruzioni in atto presso varie Case Italiane per nuovi tipi di carri armati sia di portata maggiore del nostro carro armato leggero Fiat mod. 1930 (fi-



Trattore per artiglieria adottato dall'Esercito italiano.

gura a pag. 28) sia di tipo veloce, sia ancora a carreggiata ristretta per la zona alpina.

Nè i trasporti generali vengono trascurati e per essi sono insistenti le ricerche di autocarri idonei ai percorsi fuori strada, come quelli a sei ruote di cui le quattro posteriori motrici e sistemate in modo da potersi adattare alle irregolarità del terreno vario pur consentendo alla carrozzeria la sua posizione normale.

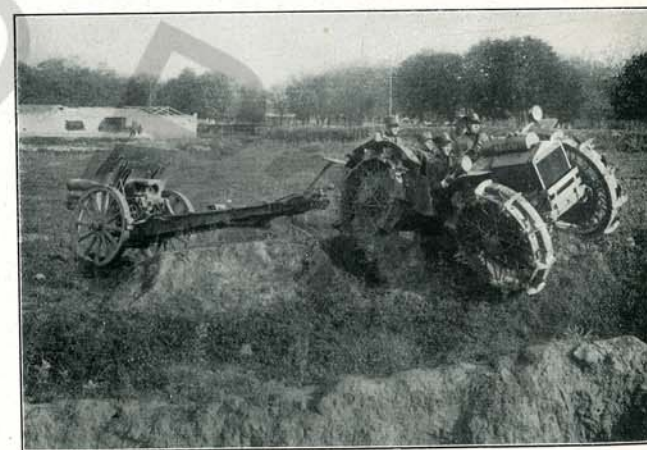
La figura a pag. 34 rappresenta prove di tali tipi di autocarri, effettuate al Poligono sperimentale da parte dell'Ispettorato Automobilistico.

Per i trasporti pesanti su strade è im-

minente l'adozione dei motori ad iniezione col ciclo Diesel, per lo sfruttamento del nostro olio pesante delle rocce asfaltiche per le quali a Ragusa sono in sviluppo grandiosi impianti dovuti anch'essi al valido impulso ed aiuto del Governo Fascista.

Contemporaneamente si è studiata ed adottata un'attrezzatura standard da applicarsi a qualsiasi autocarro pesante per renderlo in ogni modo idoneo al trasporto di quadrupedi.

Anche il motociclo è oggetto di speciale attenzione come lo prova l'adozione nei reggimenti di Cavalleria, del tipo Guzzi che col suo telaio elastico consente buoni percorsi anche in terre-



Lo stesso in azione su terreno accidentato.

no vario mediamente accidentato.

Giunto così al motociclo, che rappresenta la macchina individuale e perciò la più sportiva, come quella che consente al conduttore di considerarsi ad essa intimamente legato quasi a formare un unico organismo capace di molte audacie, chiudo questa rapida rassegna di automezzi necessari alla « motorizzazione » col richiamarmi a quanto già esposto fin da principio, ricordando cioè che le macchine avranno valore essenzialmente in relazione all'elemento uomo, che deve fornire loro l'anima intelligente e lo spirito ardi-

tamente aggressivo.

Sotto questo punto di vista ritengo che il nostro uomo sportivo sia pronto a tali cimenti.

E questa impressione l'ho avuta ripetutamente assistendo ai raduni motociclistici che si effettuano correntemente per iniziativa delle Centurie della M. V. S. N. o di Società sportive: raduni che lasciano profondamente impressionati per lo spettacolo magnifico di tante possenti macchine marcianti disciplinate lungo i corsi delle nostre città, pronte a scattare per divorare la strada al primo cenno.

L'espressione di forza, di ardimento, di disciplina si appalesa in modo tanto evidente da far pensare con orgoglio alle possibilità potenziali di unità che, ben organizzate, possano portare il loro immediato e potente contributo alla nostra difesa ed offesa nel caso che i destini della Patria lo esigano.

Dunque ora più che mai l'Esercito e lo sport devono essere intimamente legati fra loro, giacché sarà proprio lo sport la palestra che ci fornirà i valorosi piloti delle macchine necessarie alla nostra motorizzazione.

**Generale ANGELO PUGNANI**



Autocarri a sei ruote per percorsi fuori strade in azione al Poligono sperimentale.

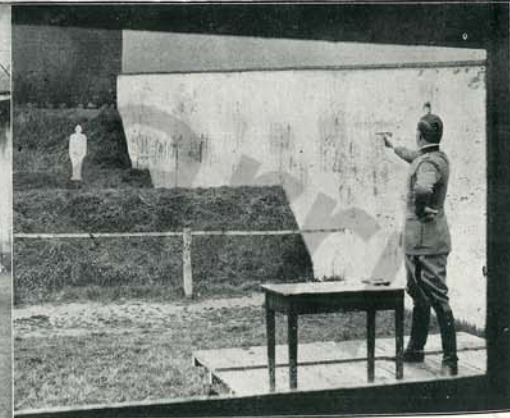
Queste fotografie sono state prese durante gli allenamenti per quattro delle cinque prove che compongono il Pentathlon moderno, e precisamente quella del nuoto, quella della corsa campestre, quella della equitazione e quella del tiro a segno. Gli allenamenti sono cominciati recentemente a Roma: lodevole inizio della selezione per le Olimpiadi del 1932 (foto Del Papa).



PREPARANDOCI PER LOS ANGELES

## PENTATHLON MODERNO

**L**e Olimpiadi di Los Angeles s'avvicinano e i nostri pentathlonisti, in vista di esse, hanno iniziato la loro preparazione lo scorso mese a Roma. Le prove selettive hanno dimostrato che si potrà contare su ottimi elementi, ricchi di passione e di volontà. La maggior parte dei concorrenti appartengono all'Esercito e saranno molto ben preparati dal Centro militare di educazione fisica della Farnesina sotto la direzione del console Candelori. Fra essi, il cap. ing. Petrillo della R. Marina, e il capomaniolo Pagnini, che già parteciparono alle prove di Amsterdam ottenendovi una onorevole classifica, riconfermarono nei primi allenamenti le loro ottime qualità. Altri non poterono dare un'esatta visione delle loro possibilità perché non preparati in tutte le prove. Per questo si è deciso di far svolgere una seconda e decisiva prova di selezione in settembre; nel frattempo, gli allenamenti collegiali continueranno senza soste. Questo si chiama prepararsi con criterio! E noi siamo sicuri che a Los Angeles nel pentathlon moderno avremo di che essere soddisfatti.





Il ridente aspetto della zona dei Parioli ove sorge lo Stadio Nazionale.

## Lo Stadio di Roma aperto al popolo

**N**on sono molte settimane che veniva decisa l'utilizzazione sportiva dello Stadio Nazionale di Roma. Con rapidità e precisione fascista il massimo organo sportivo del Regime si è messo in condizione di dare la magnifica opera d'utilità pubblica alla funzione logica per la quale era stata creata.

Il C.O.N.I., dopo aver dato allo sport italiano un inquadramento tecnico e disciplinare, dopo essere riuscito ad ottenere che in molti Comuni d'Italia sorgessero campi sportivi, ed altri di continuo ne vadano sorgendo, inizia oggi un nuovo periodo di attività entrando decisamente nel campo pratico. Vuole, cioè, dello Stadio Nazionale di Roma fare esempio pratico di come si possano e si debbano utilizzare i campi sportivi: vuol fare d'esso la scuola pratica dell'insegnamento delle salutari discipline atletiche.

Le masse giovanili che con tanto entusiasmo hanno risposto all'incitamento del C.O.N.I., debbono essere guidate con sani criteri se non si vuole arrivare ad uno scoppio diametralmente opposto a quello che lo sport si prefigge. Abbandonati a sè, o peggio ancora, mal guidati, questi giovani sprecano preziose energie in sforzi inadeguati

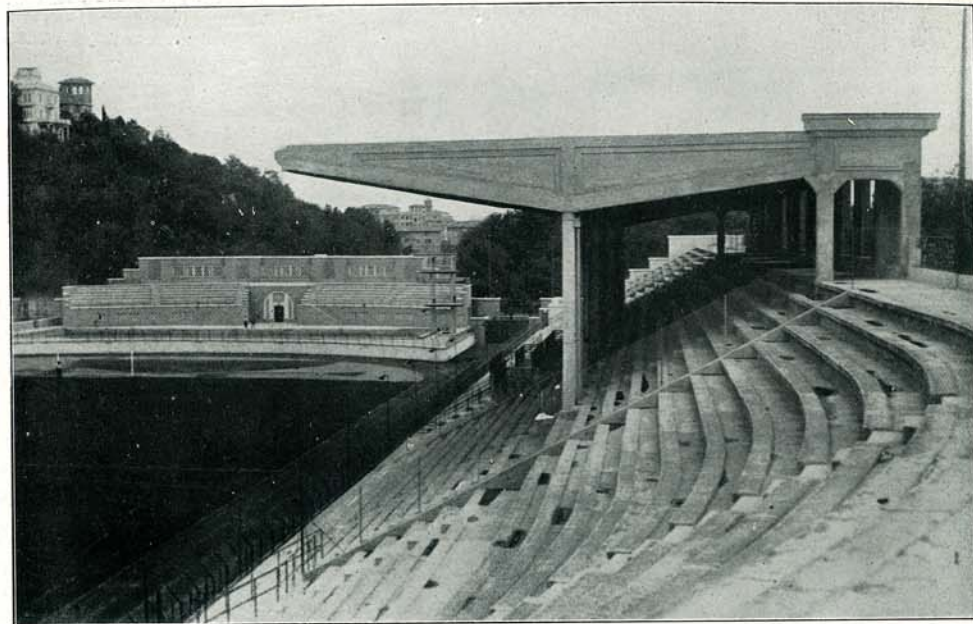
*Or son due anni il Fascismo aveva dotato Roma di un nuovo Stadio che è fra i più moderni e completi costruiti in Europa. L'opera ora si completa con l'apertura di esso a quanti vogliono praticamente fare dello sport, usando degli impianti e delle installazioni ivi esistenti, e non si può negare che l'iniziativa del C.O.N.I., al quale il Partito ha ceduto lo Stadio, non debba riuscire giovevole alla propaganda sportiva fra le masse.*

ai loro mezzi fisici, e anziché ritrarre dallo sport un giovamento, si rovinano il fisico. Dobbiamo loro insegnare lo stile, graduare i loro sforzi, riuscire ad ottenere il massimo rendimento col minimo sforzo. Ed ecco il C.O.N.I. includere nel suo programma di utilizzazione dello Stadio i corsi teorico-pratici per istruttori. Ma prima di tutto il C.O.N.I. intende dar vita a tutti i rami dello sport che nello Stadio possono trovare impianti adatti alla loro esplicazione. Il 16 marzo fu la piscina

coperta che aprì i suoi battenti; seguiranno la scherma, la ginnastica medica, l'educazione fisica, l'atletica leggera, il pugilato e l'atletica pesante.

Il programma che il C.O.N.I. andrà gradatamente attuando per la massima utilizzazione dello Stadio Nazionale di Roma, vuol fare di questo magnifico impianto sportivo non solo la sede delle Federazioni sportive, di importanti avvenimenti nazionali ed internazionali, la Scuola degli istruttori sportivi, ma anche il centro dell'attività romana e per gli sportivi militanti e per tutti quelli che attraverso le pratiche dell'educazione fisica e della ginnastica medica vogliono conservare intatte le loro energie.

Programma vasto, ma che sarà attuato con criteri vera-



Nel fondo, la piscina scoperta, giornalmente frequentata dai nuotatori romani.

mente seri, si ché allo Stadio ogni sport vedrà i propri cultori impraticarsi sotto la guida di esperti istruttori.

Degli impianti esistenti allo Stadio, alcuni sono perfetti ed attrezzati con vera e propria signorilità, altri mancano di quei dettagli necessari per offrire al pubblico le indispensabili comodità ed a completarli sarà di mano in mano provveduto, come si provvederà per quegli sport che ancora nello Stadio non hanno avuto modo di essere praticati.

La frequenza allo Stadio sarà considerata sotto due differenti aspetti, e cioè, una che completando il lavoro delle Società Sportive darà il modo ai soci di queste — in una certa misura — di valersi gratuitamente, in giorni ed ore stabilite, degli impianti e degli istruttori, l'altra libera a tutti, ma possibile solo dietro pagamento di una quota giornaliera o mensile.

Il C.O.N.I. sovrintende a tutta l'attività sportiva che si svolge allo Stadio, valendosi dell'opera dell'ispettore generale tecnico cav. Corbari, affidando la direzione e la disciplina dello Stadio all'ispettore console Mario Candeloro coadiuvato dal capitano Soli.

Apposito regolamento stabilirà le norme e le modalità per l'accesso e la frequenza allo Stadio.

**Educazione fisica e ginnastica medica.** — L'istruttore sarà il maestro Amati. L'orario è fissato dalle ore 8 alle 12. Avrà a sua disposizione tutti gli impianti di atletica leggera, la palestra di ginnastica, la sala di boxe ed una sala per massaggi.

Le quote per le frequenze sono così fissate: cultura fi-

sica e boxe (3 volte la settimana) L. 100 mensili; ginnastica e massaggio addominale (3 volte) L. 150 mensili; ginnastica medica (addominale, respiratoria, ortopedica, contrariata) tutti i giorni L. 200 mensili; per un massaggio parziale L. 10; per il massaggio di un arto L. 5.

**Nuoto.** — In questo scorcio di stagione invernale si usufruirà della piscina coperta riscaldata così come trovasi, e cioè non completa di quelle comodità che i frequentatori a pagamento debbono e possono pretendere.

Esiste cioè un solo spogliatoio in comune, così come non vi è la biancheria per asciugarsi. Deficienze che per la ventura stagione saranno completamente superate.

L'orario fissato consente la frequenza tanto al pubblico a pagamento, quanto agli sportivi. Le quote di frequenza restano così fissate: per una volta L. 5; per 15 volte in un mese L. 50; per tutti i giorni L. 100.

Oltre le predette quote di frequenza: per un corso d'insegnamento di 15 giorni L. 100; per un corso d'insegnamento di 30 giorni L. 150.

Alle Società romane affiliate alla Federazione di nuoto verranno rilasciate, per tramite della Federazione, un certo numero di tessere personali gratuite (al massimo 10 per ciascuna Società).

Le lezioni di nuoto saranno impartite dal sig. Ire Szasz, provetto istruttore.

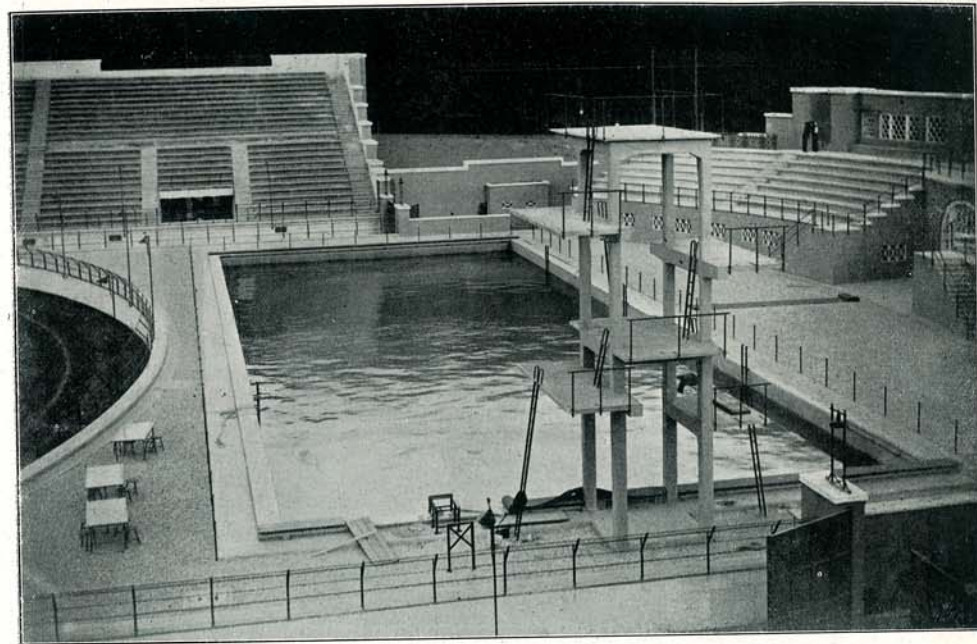
Le Società che disponessero di un proprio istruttore od allenatore, potranno continuare a valersi dell'opera di questi.



Il rettilineo delle tribune coperte e la grande curva dello Stadio



Particolare dei 23 ordini di scalse a ferro di cavallo.



La piscina scoperta e il trampolino per tuffi.

Perchè anche dal lato igienico vi possa essere la garanzia massima, l'acqua della piscina sarà di frequente sottoposta all'esame batteriologico del Gabinetto d'Igiene del Governatorato.

**Scherma.** — La sala di scherma dello Stadio è, tanto dal lato tecnico che estetico, perfetta, disponendo di un'ampia pedana (m. 15,10 x 8).

Ad essa avranno libero accesso gli schermatori olimpionici; la direzione dell'insegnamento sarà affidata a maestri.

L'orario è dalle 8 alle 12 e dalle 17 alle 20. Il contributo mensile per tre lezioni settimanali L. 200, per lezioni giornaliere L. 350.

**Pugilistica.** — Sala completa dei più moderni attrezzi d'allenamento. La direzione e l'insegnamento affidati al capitano Soli, maestro diplomato di boxe.

L'orario dalle 8 alle 13 a pagamento. Dalle 17 alle 20 per sportivi.

Alle Società romane affiliate alla F. P. I. saranno rilasciate 8 tessere gratuite personali con le stesse norme fissate per il nuoto.

**Aletica leggera.** — Pista podistica, buche e pedane per lanci e salti fanno dello Stadio un perfetto e completo campo

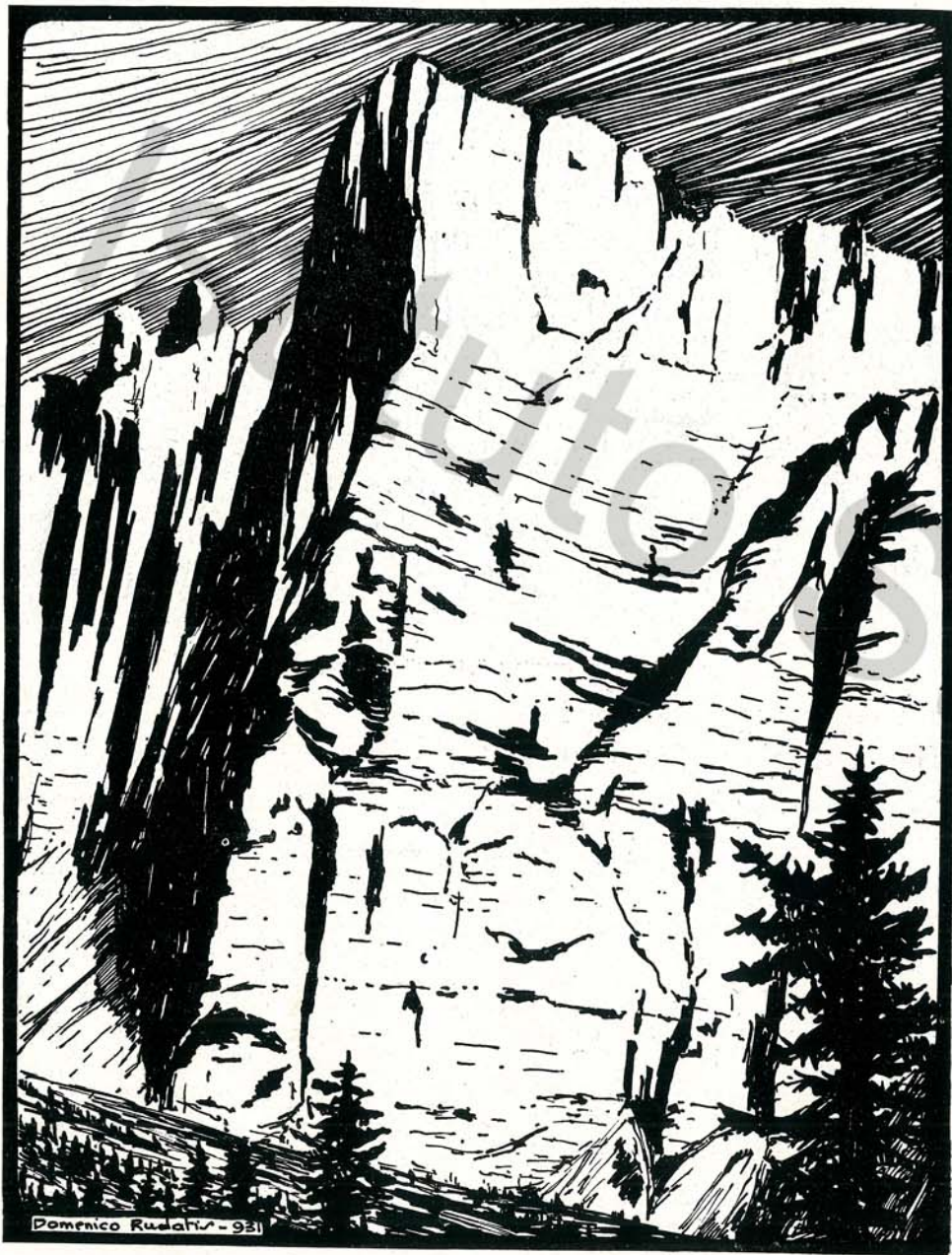
di istruzione e di allenamento per l'atletica leggera. Come per gli altri sport le Società sportive potranno ciascuna disporre di 10 tessere gratuite e personali per l'accesso al campo nei giorni e nelle ore stabilite.

L'orario è, per ora, limitato al solo pomeriggio dalle 16 alle 19.

**Norme generali per le tessere gratuite.** — Le Società dovranno richiedere le tessere per il tramite della Federazione cui appartengono tenendo presente che le tessere possono essere rilasciate tanto ad atleti in allenamento come a giovani che all'inizio della loro attività sportiva diano già affidamento di buona riuscita. Per questi, dopo un certo periodo, (non meno di sei mesi) saranno indette delle prove per constatare se veramente hanno ritratto profitto dal loro lavoro; se così non fosse, la tessera sarà ritirata e la Società potrà sostituire con un altro atleta.

Se la tessera dà diritto all'accesso gratuito allo Stadio, essa impone anche il dovere di frequentarlo assiduamente.

**Servizio medico.** — Il C.O.N.I. costituirà nello Stadio un servizio medico che non solo dovrà esercitare un'assidua sorveglianza sugli allenamenti, ma dovrà anche rendersi conto del valore fisico degli atleti e seguirli nel loro lavoro.



LA CIMA DELLA BUSAZZA (GRUPPO DELLA CIVETTA) RIVOLGE VERSO LA VAL DEI CANTONI L'IMMENSO APPICCO DEL SUO SPIGOLO OCCIDENTALE ALTO 1100 METRI, ESATTAMENTE SU PER IL QUALE SI SVOLGE LA « DIRETTISSIMA »: VIDESOTT, RITTLER, RUDATIS 1929. (Impressione di Domenico Rudatis).



L'Asso monache Franz X. Schmid sulla parete Sud della Schlüsselkarstspitze.

## SCALATORI E SCALATE PIÙ SALIENTI DELL'EPOCA ATTUALE

Nel susseguirsi dei nostri precedenti scritti abbiamo delineato tutta la progressione dei valori dell'arrampicamento fino al 1925, anno nel quale, colla conquista della parete Sud-Est della Fleischbank e della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, abbiamo riconosciuto asintomaticamente concludersi la progressione stessa. Il senso preciso di questa conclusione, il suo ridursi asintotico verso l'estremo limite del possibile, sono determinatamente risultati nel nostro ultimo studio.

Ben si capisce però che il culminare delle varie imprese nei sin-

*Sulla scorta d'una documentazione eccezionale, in questa puntata Domenico Rudatis traccia lo svolgersi dello sport d'arrampicamento nel periodo susseguente alle estreme conquiste raggiunte nel 1925. E' uno studio che se onora la competenza e la passione dell'autore, mette pure in luce l'effettivo e definitivo innesco degli arrampicatori italiani nel novoro dei valori internazionali di questo nobilissimo fra gli sport.*

progressione che abbiamo tracciata è implicita l'esatta conoscenza di un vasto insieme di ripetizioni e comparazioni di scalate, conoscenza che soltanto nel periodo attuale è stata realizzata, e che era necessaria per l'apprezzamento di molte salite.

Se quindi dal 1925 a tutt'oggi non è più riscontrabile alcuna scalata manifestamente superiore a quella della parete Sud-Est della Fleischbank e della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, la presentazione che adesso facciamo dell'attività arrampicatoria più notevole nel periodo 1926-1930,

goli momenti storici non ha potuto avere, nella gran parte dei casi, un immediato definitivo riconoscimento, ma questo è avvenuto per lo più con un certo ritardo. Perciò, nella

non rappresenta un esplicito progressivo culminare di estreme imprese. Ma bensì giustifica molte valutazioni e molti risultati comparativi che nelle altre puntate abbiamo esposti; dà una visione viva e presente del diffondersi e dell'elevarsi della tecnica moderna in parecchie regioni; e dimostra un così evidente aumento di capacità nella media degli scalatori, che lascia dietro di sé a lunga distanza la situazione di anteguerra in quasi tutti i centri.

In Italia poi, le affermazioni dei giovani in questo ultimo triennio hanno creato improvvisamente un distacco qualitativo e quantitativo che soverchia addirittura tutto intero il nostro passato, e, all'infuori e al disopra di esso, esprime tangibilmente e luminosamente il rinnovamento sportivo e alpinistico nazionale in termini espliciti e inconfutabili di opere e di potenza.

Sulla base dei criteri valutativi e comparativi precisati stabilmente nel nostro precedente lavoro, propettiamo dunque adesso le più importanti nuove ascensioni e ripetizioni avvenute in campo internazionale.

#### Il 1926 e 1927, anni di incontrastata supremazia monachese.

Mentre l'innsbruckese Roland Rossi dopo la famosa conquista della parete Sud-Est della Fleischbank effettuata con F. Wiessner nel 1925, più non emerse con altre imprese, il monachese Emil Solleder invece, dopo aver segnato pure nel 1925, con la sua prima scalata diretta della parete Nord-Ovest della Civetta compiuta con G. Lettenbauer, la massima vittoria della sua attività di arrampicatore, professionista come il Rossi, realizzò ancora durante il 1926 mirabili successi.

Questi sono principalmente: il secondo percorso della parete Sud-Est della Fleischbank, effettuato — come già dicemmo — col monachese E. Kobl, perito poi prestissimo per caduta.

E la prima ascensione della parete Est del Sass Maor — la super-

ba cima delle Pale di S. Martino —, eseguita assieme a F. Kummer il quale pure perdeva la vita poco dopo precipitando dalla Cima della Madonna, colto da un temporale mentre stava superando da solo il noto spigolo del « Velo ».

Quella della parete Est del Sass Maor è una grandiosa ed estremamente difficile arrampicata di ben mille metri di altezza, che era stata spesso e invano tentata da altri valenti scalatori, come G. Langes. In seguito, però, le iniziative del Solleder in arrampicamento cominciarono a declinare.

Abbiamo ben rilevato il culminare nel 1925 delle due maggiori imprese dovute a Rossi e Wiessner, e a Solleder e Lettenbauer, ma dal 1924 al 1926 vediamo altresì maturarsi ed affermarsi tutta una schiera di arrampicatori tedeschi di alto valore, provenienti specialmente dalla scuola di Monaco della quale allargano sempre più la supremazia.

Per far alcuni nomi possiamo citare: W. Merkl, J. Dreher, W. Spindler, H. Winkler, F. Schmitt, P. Bauer, F. X. Schmid e W. Welzenbach, notissimo questi per le mirabili vittorie riportate in ascensioni di ghiaccio, ma anche rocciatore eccellente che aprì molte nuove vie nel Wetterstein tra cui una di estrema difficoltà sulla parete Nord della Schönangerspitz.

Col 1926 si impone fra tutti Franz Xaver Schmid di Monaco.

Egli è l'unico fra tutti gli arrampicatori che ha già ripetuto nel 1926 tutte le più difficili scalate del Kaisergebirge. In tale anno col giovanissimo fratello, Toni Schmid junior, anche lui diventato presto un vero Asso, F. X. Schmid effettuò il terzo percorso della parete Sud-Est della Fleischbank nel tempo brevissimo di ore 4, ed il quarto percorso della via Fiechtl-Weinberger alla Cima Nord del Predigtstuhl pure nel breve tempo di ore 4, mentre le tre cordate che avevano prima compiuto tale scalata avevano impiegato tutte una decina di ore.

F. X. Schmid, riunendo in altissimo grado le qualità naturali e

la preparazione tecnica, si dimostra come il migliore fra tutti gli arrampicatori del suo tempo. Il suo procedere in roccia — come, ebbi la fortuna di osservare — meraviglioso di stile e sicurezza, perfettamente calmo e naturale da togliere quasi ogni sensazione di sforzo e insieme tecnicamente raffinatissimo, appare di una perfezione quasi ideale.

L'arrampicamento nel 1927 ha uno sviluppo in prevalenza estensivo, poichè qualitativamente si mantiene pressochè stazionario.

In tale anno entra vittoriosamente in campo il monachese Leo Rittler, un arrampicatore nato, avente straordinarie attitudini naturali, che non ancora ventenne riesce già a spiccare nel gruppo di testa dei migliori.

Accompagnando l'Amann egli effettua la terza ascensione alla Cima Ovest della Praxmarerkspitze per la parete Nord, itinerario sul quale ci siamo intrattenuti a proposito della nota storia dei sei bivacchi avvenuti durante il tentativo innsbruckese nel 1921. E col medesimo compagno eseguisce il quarto percorso della parete Sud-Est della Fleischbank.

Successivamente al Rittler, nel 1927, questa parete viene vinta una altra volta da G. Lettenbauer e J. Hetzenecker.

Detti quarto e quinto percorso della parete Sud-Est della Fleischbank emergono fra tutte le arrampicate compiute nel 1927.

Nel complesso, dunque, il biennio 1926-1927 rivela due nuovi grandi campioni dell'arrampicamento: F. X. Schmid e L. Rittler, ambedue magnifici esponenti della scuola di Monaco; ma non comprende nessuna nuova ascensione particolarmente rilevante rispetto alle massime imprese del 1925. Da altra parte le ripetizioni delle vie più difficili sono opera di Monachesi, cosicchè il predominio di classe della scuola di Monaco in tale biennio risulta evidente e nettissimo.

Tuttavia presso le altre scuole si



FRANZ XAVER SCHMID di MONACO

Arrampicatore perfetto per stile e per tecnica. Nel 1926 aveva già ripetuto tutte le più difficili scalate del Kaisergebirge.



LEO RITTLER di MONACO

Giovanissimo, ha compiuto un gran numero di arrampicate estremamente difficili in tutte le regioni.



HANS STEGER di MONACO

Atleta poderoso, apritore di vie nuove, emerge fra gli scalatori delle Dolomiti. Con lui, la sua compagna Paula Wiesinger.

nota un intenso sforzo di ripresa i cui risultati assurgono già nel 1928 a varie e importanti affermazioni.

#### Il 1928 e la ripresa nelle diverse regioni.

Questo anno segna un crescendo generale di attività in tutte le regioni di arrampicamento e presso tutte le scuole.

Tra le vittorie monachesi dobbiamo rivelare anzitutto il secondo percorso della diretta parete Nord Ovest della Civetta riuscito a L. Rittler e W. Leiner, i quali nella parte centrale della immensa muraglia hanno anche aperto una lunga variante più diretta, assai indovinata e rimarchevole.

Parimenti da Monachesi vengono effettuate nel 1928 la sesta e la settima scalata della parete Sud-Est della Fleischbank.

Il brillantissimo arrampicatore Georg von Kraus e lo Hardegg, compiono il sesto percorso. Lo Hardegg precipitava però mortalmente poco dopo dalla nota via via Herzog-Fiechtl sulla parete Sud della Schüsselkarspitz.

G. Lettenbauer e R. Möhn compiono il settimo.

La cordata di questi due ultimi ripete anche la via Fiechtl-Weinberger alla Cima Nord del Predigtstuhl, unico percorso di tale itinerario nel 1928, ed il solo dal 1926 dopo quello di H. Winkler ed E. Kobl, morto anch'egli — diciamo — per caduta.

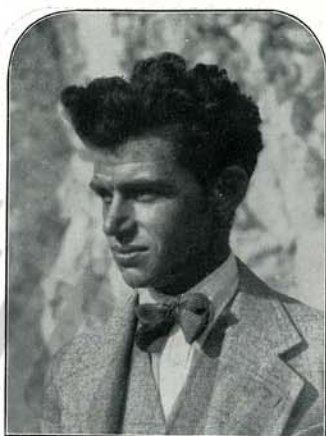
Pertanto il Lettenbauer, già partecipante alla conquista della diretta parete Nord-Ovest della Civetta col Solleder, e individualmente distintosi nel 1927 tra i più attivi e valorosi arrampicatori del Kaisergebirge, coi successi del 1928 viene a confermarsi tra i maggiori esponenti della scuola di Monaco nella classe dei massimi valori internazionali. Dopo però non lo rivediamo più a questa altezza.

Originario di Monaco ma tuttavia distaccato da questa scuola è Hans Steger, un arrampicatore che si è formato da sé, dimorando a Bolzano e avendo come campo di azione le Dolomiti. Lo Steger, pur non possedendo le raffinatezze tecniche e stilistiche della scuola di Monaco, con la propria ricchezza di mezzi fisici e la propria audace intraprendenza si è progressivamente elevato fino ad affermarsi nel 1928 con l'apertura di nuove

vie preminenti. Emerge fra queste la direttissima sulla parete Nord della Cima Una di Sesto, la scalata che lo stesso Steger ci dichiarò doversi ritenere la migliore anche fra le sue imprese posteriori, l'unica equivalente alla diretta parete Nord-Ovest della Civetta. A questo riguardo si può pensare che tale confronto, con un intervallo di due anni tra la via nuova e la ripetizione della via Solleder della Civetta preceduta da otto altri percorsi, — per quanto specificammo nel nostro studio precedente sarà forse in seguito rettificato nel senso di attenuare la valutazione della via nuova. Molto limitatamente ciò potrà anche avvenire. Il livello dell'impresa dello Steger sta tuttavia decisamente al disopra — in base a ben fondate considerazioni dello stesso Steger — di quello della diretta parete Nord del Pelmo e della diretta parete Nord del Catinaccio, pure superate dallo Steger. Pertanto i futuri ripetitori della direttissima della parete Nord della Cima Una, potranno portare un certo contributo di precisazione; questa via però resterà, riteniamo, tra le maggiori imprese dell'arrampicamento moderno.



**PETER ASCHENBRENNER** di KUFSTEIN  
Eminente arrampicatore ora dedicatosi al professionismo. Molto notevoli anche le sue arrampicate su granito.



**HUBERT PETERKA**  
di VIENNA  
Il più ricco di successi dei giovani arrampicatori viennesi.



**LEO JASCZYNSKI** di VIENNA  
Giovanissimo, il più valente degli arrampicatori viennesi ha operato nelle più difficili zone dell'arrampicamento.

Non si può non ricordare con ammirazione il compagno di corda dello Steger durante tale salita: la bolzanina Paula Wiesinger, che dopo questa ed altre scalate successive risulta essere l'arrampicatrice attuale più ricca di grandi vittorie.

Nel 1928 la ripresa delle scuole austriache risalta splendidamente con numerose nuove scalate. Tre specialmente esprimono questa ripresa e corrispondono alle tre principali scuole austriache di Vienna, Graz e Innsbruck.

La prima scalata del gran camino orientale dell'Angerstein nella Catena del Gosau, compiuta da H. Majer, F. Hermann e H. Peterka, il più attivo e intraprendente dei giovani arrampicatori viennesi che ha raccolto nell'epoca attuale una serie di pregevolissime conquiste. Tale impresa è stata paragonata dai ripetitori col celebre « Dülferis » della Fleischbank.

La conquista della superba parete Nord del Rosskuppe nel Gesäuse, riuscita a K. Schreiner di Graz e H. Friertag. Ora già ripetuta una decina di volte, essa è una delle massime imprese degli ambienti alpini viennesi. Il suo livello tecnico

equivale a quello della precedente.

Ed il superamento dello spigolo Nord del Grundchartner nelle Alpi granitiche della Zillertal, realizzato da P. Aschenbrenner di Kufstein e W. Mayr, distintissimo alpinista della scuola di Innsbruck, maggiormente noto per le sue magnifiche vittorie su ghiaccio e morto recentissimamente in montagna.

Questo spigolo di settecento metri di altezza ricorda in una sua parte il livello di difficoltà della parete Sud-Est della Fleischbank; è più difficile della via Fiechtl sulla parete Nord-Est del Feldkopf; e, con le necessarie riserve relative alle valutazioni delle scalate su granito, è stato designato come la più difficile arrampicata su rocce arcaiche in generale.

Infine, una nuova ascensione dolomitica deve venir ancor citata tra le conquiste più notevoli del 1928, ed è una conquista italiana.

Si tratta della diretta scalata della parete Nord del Catinaccio aperta da Tita Piaz col De Zulian. Impresa che per i molti tentativi precedenti possiede un considerevole interesse storico. Tecnicamente, conforme al giudizio dato dallo Steger dopo la sua ripetizione, es-

sa è pari alla diretta parete Nord del Pelmo. Il successo di Tita Piaz, che aveva ripetutamente tentato e ritentato la parete già anteguerra, è una dimostrazione di tecnica e di valore che fa ammirare il Piaz tra gli esponenti di due generazioni, ed è stato un insegnamento ed un incitamento alla gioventù italiana che ha trovato finalmente pronta corrispondenza.

#### Il 1929: i contatti delle varie scuole e il risveglio italiano.

Il 1929 è l'anno più notevole per quantità e qualità di successi durante tutto il periodo 1926-1930. Movimenti di passaggio da una regione all'altra e di contatto tra una scuola e l'altra attestano il fervore dell'attività arrampicatoria in tale anno e ne caratterizzano l'importanza.

Non è possibile dar qui che pochi cenni sui fatti più essenziali.

In campo monachese prevalgono le vittorie riportate dalla cordata T. Schmid ed E. Krebs. Il primo, che aveva già ripetuto col fratello maggiore Franz tutte le più difficili scalate del Kaisergebirge, dimostra ora la competenza e la genia-



**RENZO VIDESOTT** di TRENTO  
Con l'apertura della « direttissima » alla Cima della Busazza si è posto nel 1929 alla sommità dei valori dell'arrampicamento in Italia.



**EMILIO COMICI** di TRIESTE  
Esponente massimo dell'arrampicamento moderno nella Venezia Giulia. Questo vero campione sta ora dedicandosi al professionismo.



**ATTILIO TISSI** di AGORDO  
Si è rivelato un campione nel 1930 con la prima scalata italiana della diretta parete Nord-Ovest della Cima Civetta.

lità scopritrice di grande campione. Il secondo invece, come arrampicatore, è una sorprendente rivelazione.

Ernst Krebs era già però conosciuto nel mondo sportivo tedesco per essere contemporaneamente campione nazionale di fondo nello sci e di voga colla pagaia. Questo poderoso atleta dalla gigantesca statura, appunto in virtù delle sue multiformi eccezionali doti sportive ha potuto arrivare rapidissimamente e con piena coscienza alle estreme imprese dell'arrampicamento, realizzando in tal modo il ben raro caso di un individuo che accentra in sé la perfezione in attività sportive del tutto diverse.

I principali successi conseguiti da questa cordata nel 1929 sono:

l'effettuazione del terzo percorso della diretta parete Nord dello Hochwanner;

l'effettuazione del terzo percorso della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, seguendone la variante Rittler;

la risoluzione del problema della diretta scalata della famosa parete Nord della Lalider, stupendamente concepita e riuscita. L'impresa è di poco inferiore all'iti-

nerario Solleder-Lettenbauer sulla parete Nord-Ovest della Civetta;

ed ancora la realizzazione del primo completo e diretto percorso della parete occidentale della Cima di Mezzo del Predigtstuhl.

Questa via si poteva considerare relativamente aperta già nel 1926, poichè la cordata Lackner-Langer aveva superato la parte inferiore e H. Haslachner con Beringer, ambedue di Traunstein, la parte superiore. Il completo percorso della diretta parete Ovest della Cima di Mezzo del Predigtstuhl è forse, specie per le difficoltà di assicurazione, la più pericolosa e ardua scalata del Kaisergebirge, e regge benissimo il confronto con la parete Sud-Est della Fleischbank, spiccando quindi fra le più estreme prestazioni dell'arrampicamento.

Nel medesimo anno Franz X. Schmid effettua con O. Krammer il quarto percorso della diretta parete Nord dello Hochwanner. In definitiva risulta che tale itinerario pur valendo come il più difficile dei Wetterstein, non raggiunge il livello delle due scalate del Kaisergebirge ora citate, nè della diretta parete Nord-Ovest della Civetta.

La parete Sud-Est della Fleisch-

bank nel 1929 viene ripetuta: da W. Merkl con F. Bechtold, da Jasczynski con un compagno di Vienna, da P. Aschenbrenner con L. Rittler. Ripetizioni che corrispondono all'ottavo, nono e decimo percorso. Questi salitori sono quasi tutti dei campioni dei quali abbiamo già parlato, chi è nuovo è lo Jasczynski.

Diciannovenne appena, Leo Jasczynski si afferma nel 1929 il miglior arrampicatore di tutto l'ambiente viennese. Egli è il primo della scuola di Vienna che prende contatto col centro d'azione della scuola di Monaco, il Kaisergebirge, e riesce a ripetere tutte le massime scalate di questi monti, campo ideale e famoso dell'arrampicamento puro. Pochi giorni prima di T. Schmid j. e E. Krebs, egli vince anche la parte superiore, la più difficile, della diretta parete Ovest della Cima di Mezzo del Predigtstuhl, compiendone così il secondo percorso parziale, dopo la cordata Haslachner-Beringer.

Questo contatto comparativo ha fatto risaltare l'altissimo valore dei nuovi campioni della scuola di Vienna, ma ha pure permesso di constatare la superiorità del livello

tecnico delle estreme scalate del Kaisergebirge.

Nel Gesäuse, sulla parete Nord della Peternschartenkopf, L. Jaszczynski apre con R. Fraisl un itinerario diretto che costituisce una delle massime imprese di tutte le regioni alpine viennesi.

Parimenti nel 1929, H. Peterka con F. Proksch supera con una nuova splendida via il pilastro settentrionale dell'Admonter Reichenstein, la bellissima montagna del Gesäuse. Via che assieme alla suddetta diretta parete Nord della Peternschartenkopf ed alla diretta parete Nord del Rosskuppe sta alla sommità dei valori dell'arrampicamento nelle zone viennesi.

Otto Herzog, l'anziano eppur sempre fortissimo campione monachese, col figlio Willi e G. Haber riesce a scalare direttamente la parte superiore della parete Nord della Dreizinkenspitze nel Karwendel. Risultando così, in continuazione della Hahe-Verschneidung — superata nel 1921 pure da O. Herzog e G. Haber e della quale parliamo —, definitivamente risolto il problema della diretta scalata di questa parete. Impresa dominante fra tutte quelle del Karwendel non solo ma appartenente al rango degli estremi valori dell'arrampicamento in generale.

Segnaliamo poi in tale anno il secondo percorso della parete Nord-Est del Feldkopf — ovvero Zsigmondyspitze —, direttamente dalla Floite, compiuto da P. Aschenbrenner e W. Mayr, ben diciannove anni dopo la conquista di H. Fiechl con H. Hotter, allora la più difficile arrampicata di granito del suo tempo. Di essa abbiamo già trattato altrove. Nelle constatazioni dei secondi salitori l'impresa sta ad un livello assai prossimo a quello della diretta via Dülfer sulla parete Ovest del Totenkirchl, già ben studiata.

L'attività di H. Steger con la sua straordinaria compagna Paula Wiesinger, nel 1929, si esplica brillantemente con l'effettuazione del secondo percorso della diretta pa-

rete Nord del Catinaccio, e culmina con l'apertura della direttissima della parete Est del Catinaccio cui parteciparono anche F. Masè Dari e S. Lechner. Lo stesso Steger ci attestò che detta scalata sorpassa sicuramente il livello delle due vie delle quali abbiamo adesso ricordato la ripetizione da lui compiuta, e resta nel complesso poco al disotto della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, che egli ha scalato l'anno appresso. E va poi finalmente rammentata, fra le conquiste dello Steger, quella della parete Sud-Ovest della Torre Winkler; arrampicata che se per la sua eccessiva brevità non può venir annoverata nella categoria delle più grandi imprese dell'arrampicamento, in senso unilaterale presenta tuttavia difficoltà tecniche di singoli punti risolutamente estreme.

W. Stösser di Pforzheim, spesso operante nel Kaisergebirge, appartenente alle associazioni alpinistiche monachesi ed assimilabile alla scuola di Monaco, si pone nel 1929, specialmente con la sua molto rimarchevole attività dolomitica, nel gruppo dei migliori.

Compie con L. Hall e F. Schütt il terzo percorso della diretta parete Nord del Pelmo ed il quarto percorso della diretta parete Nord-Ovest della Civetta, che sono stati gli ultimi percorsi di tali pareti nel 1929. Sulla parete Sud della Tofana di Rocas apre, dall'anfiteatro centrale, una via diretta, sempre coi medesimi compagni. Impresa che viene ripetuta poche settimane dopo dai fratelli Angelo e Giuseppe Dimai di Cortina d'Ampezzo guidando Miss Fitz Gerald, e conferma l'Angelo Dimai alla testa delle moderne guide italiane di roccia.

Nè questa vittoria è la sola e maggiore prova del poderoso risveglio che fa del 1929 l'anno più significativo dell'attuale progresso alpinistico italiano.

La parete Nord-Ovest della Sorella di Mezzo fra le Tre Sorelle, nel gruppo dolomitico del Sorapiss, viene vinta con un arditissimo itinerario dai triestini Emilio Comici

e Giordano B. Fabian. Esponente dell'arrampicamento moderno nella Venezia Giulia ed uno dei massimi scalatori italiani, l'Emilio Comici, con fervore di passione e capacità di vero campione si è ora ora dedicato al professionismo.

Il trentino Renzo Videsott sale per direttissima la Cima della Busazza dalla Val dei Cantoni con Leo Rittler e Domenico Rudatis, superando, tra una ricognizione compiuta col solo Rudatis e la scalata definitiva, tutte le difficoltà come capocordata. Itinerario di ben millecento metri di altezza che risolve stupendamente un problema la cui grandiosità trova un adeguato confronto solo nella diretta parete Nord-Ovest dello stesso gruppo della Civetta. La presenza del Rittler, l'Asso tedesco, è stata feconda di confronti e accordi di valutazione tecnica. Di più, anche il Rudatis ha poi avuto occasione di sperimentare le maggiori difficoltà della via Solleder-Lettenbauer sulla parete Nord-Ovest della Civetta. Cioè la direttissima alla Cima della Busazza dalla Val dei Cantoni risulta essere propriamente una delle maggiori conquiste dell'arrampicamento moderno, e porta il Videsott, nel 1929, innanzi a tutti gli scalatori italiani.

Una settimana appresso R. Videsott e D. Rudatis compiono il primo percorso italiano della originale via Dibona-Mayer-Rizzi sulla parete Sud-Ovest del Croz dell'Altissimo, del quale già ci occupammo, e la cui importanza storico-comparativa è evidentemente molto considerevole.

E' stata annunciata l'apertura, nel 1929, di una direttissima sulla parete Sud della Marmolata, effettuata dall'ottima guida fassana L. Micheluzzi assieme a due compagni. Va anzitutto rettificato che non si tratterebbe della parete Sud bensì dello spigolo Sud-Ovest. Poi la salita stessa è controversa da parte di noti alpinisti stranieri. Ci mancano ancora gli elementi per poter dare un giudizio definitivo in proposito.



**TONI SCHMID J.** di MONACO

E' uno degli Assi dell'arrampicamento moderno. Ha risolto il problema della diretta parete Nord della Lalider (Karwendel).



**ERNT KREBS** di MONACO

Si rivelò un grande arrampicatore nel 1929. E' campione tedesco di fondo nell'asci e campione di voga con la pagaia. Atleta completo.



**ANGELO DIMAI** di CORTINA D'AMPEZZO

Emerge fra tutti i professionisti italiani dell'arrampicamento. Ha effettuato il secondo percorso della diretta parete Sud della Tofana di Rocas.

## Il 1930 e l'affermarsi di nuovi campioni.

Le cattive condizioni atmosferiche del 1930 hanno ostacolato molto l'arrampicamento in tutte le regioni. Le nuove grandi imprese sono poche in tale anno, aumentano però considerevolmente le ripetizioni dei più importanti itinerari di maggiore difficoltà. Anzi si può dire che la fisionomia del 1930 consiste essenzialmente nel protendersi dei giovani verso le estreme imprese dell'arrampicamento, con straordinaria decisione, audacia e successo.

E' un indirizzo, un movimento ben definito e internazionale.

La gioventù è ormai pervenuta alla formazione di una propria coscienza alpinistica, nuova e indipendente, per cui sa porsi davanti le mete estreme ed avvicinarvisi e pervenirvi, con una preparazione ed una progressione perfettamente chiare, precise e coerenti.

Così molti nuovi campioni insorgono.

Il Kaisergebirge è sempre il centro dominante dell'arrampicamento su grandi difficoltà. Nel nostro

ultimo lavoro abbiamo parlato dell'incremento vivissimo della frequenza con cui vengono colti ripetuti tutti gli itinerari. La parete Sud-Est della Fleischbank nel 1930 viene salita circa una diecina di volte. Cifra veramente sorprendente se si considera che prima le ripetizioni furono in media soltanto due all'anno. E' facile pertanto rendersi conto, in proporzione, del crescente numero dei percorsi delle altre vie di ogni difficoltà, numero addirittura prodigioso in rapporto a quello delle scalate compiute nelle regioni italiane da scalatori italiani.

Di fronte alla constatazione che centinaia e centinaia di Tedeschi compiono arrampicate straordinariamente difficili, non resta agli altri campo di discussione, bensì di educazione sportiva! La situazione attuale è quanto mai esplicita.

Nel Kaisergebirge si cimentano ora non soltanto i Monachesi ma tutti i migliori Tedeschi ed anche molti Austriaci. Quella di dette montagne è una supremazia che viene pagata preziosamente ed eroicamente col sangue. Solo nel 1930 una quindicina di arrampica-

tori ha perso la vita per caduta!

Non possiamo ora estenderci troppo col nominare tutti gli scalatori tedeschi ed austriaci che hanno percorso in tale anno qualcuno dei noti itinerari estremamente difficili. Ricorderemo appena certi che non abbiamo avuto occasione di citare e che si sono preminentemente distinti, così: A. Heckmaier, S. Emmer, K. Brendel, H. Schaller, ecc. di Monaco; R. Schulle, H. Lucke, ecc. di Kufstein; F. Stadler, K. Poppinger, ecc. di Vienna; M. Auckenthaler di Innsbruck.

Un nuovo itinerario è stato aperto, nel 1930, a settentrione della via Dülfer sulla parete Est della Fleischbank, da P. Aschenbrenner e H. Lucke. Via che non possiede un proprio motivo logico di concezione rispetto alla via Dülfer, ma che tecnicamente equivale in difficoltà quella della parete Sud-Est.

Infine, tra le scalate del Kaisergebirge rileviamo il secondo percorso della diretta e completa parete Ovest della Cima di Mezzo del Predigtstuhl, effettuato da M. Auckenthaler e H. Rösl, quest'ultimo



di Monaco. L'Auckenthaler, spazacchino innsbruckese ventiduenne, fornito di doti fisiche specialissime, si è adesso dimostrato uno straordinario arrampicatore.

Nella regione dolomitica le aspirazioni degli Assi dell'arrampicamento internazionale si sono rivolte naturalmente verso la diretta parete Nord-Ovest della Civetta. Cioè, nonostante la ristrettezza della stagione in causa del cattivo tempo, i percorsi di questa titanica muraglia salgono a sei. Il predominio è sempre monachese ma abbiamo anche un successo viennese ed uno italiano. Precisamente: A. Heckmaier e H. Brehm, ambedue di Monaco, compiono il quinto percorso. Gli stessi avrebbero poi effettuato anche il secondo percorso della parete Est del Sass Maor.

La predetta cordata Auckenthaler-Rösl compie il sesto percorso.

F. Stadler e H. Zalud, ambedue di Vienna, compiono il settimo percorso.

A. Tissi e G. Andrich, due valligiani agordini che appaio-



Hans Steger saluta con la mano dopo un tratto estremamente difficile della parete Sud-Ovest della Torre Winkler. Sulla cengia, i suoi compagni Paula Wiesinger e Alfredo Paluselli.

(Foto. Fred Mast-Dari).

no per la prima volta quest'anno nel campo alpinistico italiano, con audacia ed energia singolarissime riescono nell'ottavo percorso.

Il nono percorso è effettuato dallo Steger con la Wiesinger.

Il decimo da K. Brendel e H. Schaller, ambedue di Monaco. Cordata che nello stesso anno ha speditamente risolto il molto noto e molto tentato problema del completo percorso della Cresta Sud della Aiguille Noire de Pététret nel gruppo del M. Bianco.

Con le suddette ripetizioni della via Solleder-Lettenbauer sulla parete Nord-Ovest della Civetta abbiamo terminato l'esposizione dell'arrampicamento internazionale a tutt'oggi.

E' stato uno sguardo d'insieme necessariamente rapido ma preciso.

Abbiamo individuato i massimi esponenti ed abbiamo raccolto i risultati comparativi più importanti e più sicuri. Ci siamo fermati solo sulle imprese più elevate, sia nuove che ripetizioni, sulle scalate cioè cui in modo più proprio e più esatto spetta la qualificazione di « estremamente difficile », da dare fin d'ora il senso generale e una misura positiva di tale categoria. In seguito stabiliremo una classificazione rigorosa delle varie categorie.

Per il fatto di aver formato il quadro dell'epoca attuale, dal 1926 al 1930, unicamente limitandoci ai valori superiori, non hanno qui potuto venir posti in luce alcuni nuovi elementi bellunesi, trentini e triestini, ferventi di progressi, la cui attività sta entrando ora nella categoria estrema; ma lo sviluppo particolare dell'arrampicamento in Italia sarà trattato successivamente.

DOMENICO RUDATIS



Il sen. ing. Nicola Romeo, con piloti e tecnici, visita al campo « Niutta » di Napoli il nuovo monoplano commerciale « RO. 10 », costruito dalle Officine Ferroviarie Meridionali (foto Carbone e Danno).

## NUOVE ALI ITALIANE

L'Aeronautica italiana si è arricchita in questi tempi di un nuovo apparecchio, un gioiello di meccanica uscito dagli stabilimenti delle fattive Officine Ferroviarie Meridionali. Si tratta di un monoplano commerciale, il « Romeo 10 », da trasporto, con ala completamente in sbalzo, a doppio comando con 10 posti a sedere e con ampio spazio riservato a bagagli e merci. La fusoliera è in tubi d'acciaio saldati all'autogeno, e cioè dello stesso tipo ormai ben noto di tutti gli apparecchi « Romeo », mentre l'ala, che ha un'apertura di m. 21,71, è costruita interamente in legno, senza fili o cavi di controventatura, nè interni nè esterni. Pure in legno, rivestiti di compensato come l'ala, sono gli

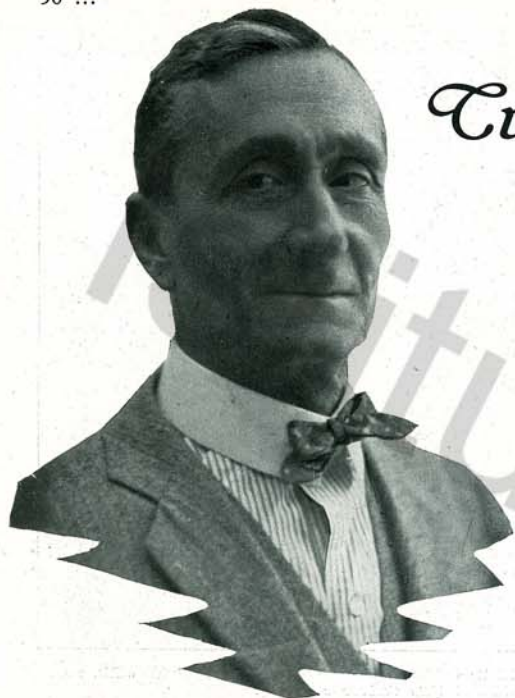
alettoni. Il carrello d'atterraggio è di tipo larghissimo, formato da due mezzi assali fissati a mezzo di cerniere ai longheroni inferiori della fusoliera: le gambe verticali sono direttamente fissate alle navicelle e mollegiate mediante ammortizzatori ultra elastici.

L'apparecchio, che è un trimotore di costruzione resistentissima, ha una velocità massima di 210 Km. all'ora e un raggio d'azione di quasi 1000 chilometri. Le prove di volo hanno brillantemente confermato questi dati, dimostrando la perfezione e la sicurezza del magnifico monoplano. E' quindi una nuova vittoria delle Officine Meridionali, o per meglio dire del sen. Nicola Romeo che ottimamente le dirige.

Dopo aver fondato e diretto per

lungo tempo la quotata fabbrica milanese di automobili che tuttora porta il suo nome e che s'è affermata rapidamente sulle piste e sulle strade di mezzo mondo, il sen. Romeo ha dedicato la sua attività a un altro ramo dell'industria, quello attinente all'aviazione, e anche qui ha saputo imporsi portando alla celebrità quelle Officine Ferroviarie Meridionali che lanciano per i cieli i turistici « Ro. 5 » e « Ro. 6 », di parecchie prove vittoriosi, e gli apparecchi da ricognizione. Non ci mancava che un buon aeroplano per più passeggeri, ed ecco che anche questo è venuto.

Le nostre industrie sono così! Non si fermano sul primo alloro conquistato: esse mirano sempre più in alto.



Il maestro Beppe Nadi, di Livorno.

## Tre sale tre scuole tre maestri

*Leggete come questo giovanissimo, e pur valente, schermidore parla delle scuole ove si forgia il meglio del nostro sport. E' una presentazione che merita d'esser fatta, perchè gl'ignari — quanti ve ne sono nel mondo sportivo! — imparino almeno a conoscere quegli insegnanti che con fede immutabile e spirito di sacrificio senza pari, dal niente creano i campioni che sulle pedane internazionali onorano nobilmente la tradizione gloriosa della scherma italiana.*

In città diverse, tre sale, tre scuole, tre maestri: Mangiarotti, Nadi, Raggetti. Parlare di loro equivale a parlare della scherma italiana di oggi, è vedere zampillare la fonte prima dei trionfi in cinque Olimpiadi, la sorgente delle nostre più grandi vittorie.

Tre maestri diversi l'uno dall'altro con le loro schiere di allievi, tre colossi dell'insegnamento, tre artefici che nel loro diuturno lavoro hanno saputo forgiare una meravigliosa generazione di schermatori. Innamorati della propria arte, incuranti dei sacrifici, giovanissimi nello spirito e nel corpo nonostante il correr del tempo e la loro opera ingrata talvolta, faticosa sempre.

Come per un tacito accordo, si sono spartite le armi.

Nella solatia Toscana, Beppe Nadi a Livorno, Roberto Raggetti a Firenze, sono restati i puri

cultori delle armi classiche. Nelle loro sale non hanno ammesso che il fioretto e la sciabola; la spada è stata bandita.

Nemmeno dal punto di vista accademico essa viene considerata; talvolta anzi si posa ad ignorarla del tutto.

A Milano invece, nella sala di Giuseppe Mangiarotti, la spada ha il suo tempio.

Fioretto, sciabola, spada: ciascuna arma ha i suoi cultori, i propri campioni, sta a sè.

Ma se i nostri vecchi dicevano una volta che l'arte della scherma era una sola, che cosa vuol dire dunque questo scisma che pure esiste ed è tanto palese di fronte alla realtà dei fatti?

Una sola parola, brutta ma espressiva, lo spiega: specializzazione.

Attraverso l'esperienza degli ultimi anni si è visto che nella pluralità dei soggetti la specializzazio-

ne ha dato i migliori frutti, ma ciò, se per l'arte della scherma ha significato l'avvantaggiarsi particolarmente in ciascuna delle armi, ha anche portato di conseguenza per ciascuna arma l'atrofizzarsi, sia pure lievemente, in quelle che si considerano le principali prerogative delle altre armi.

Ed allora, venendo da questa constatazione di fatti, come seguito logico, la quasi impossibilità negli schermatori di raggiungere un uguale rendimento trattando insieme le tre armi, ecco che balza fuori la ragione del sorgere di due correnti, di due scuole che, pur riferendosi alla arte della scherma, unica arte, hanno già diviso i cultori delle armi in due gruppi. E quelle scuole si intitolano alle regioni che, prime, le accolsero e le coltivarono: la Toscana e la Lombardia.

Livorno. Nel vecchio e glorioso « Fides », il maestro Nadi, og-





Il maestro Roberto Raggetti, di Firenze.

gi settantenne. Di lui comincio a parlare. Doveroso tributo alla sala di dove hanno spiccato il volo, per librarsi altissimi e insuperati, Nedo ed Aldo. Sentito omaggio al mio primo maestro. Nostalgia della mia puerizia, laggiù nella mia città nativa. Vacillanti passi sulla pedana, frustate col fioretto sulle mie gambe nude, mie prime cavazioni attraverso le quali Lui vedeva passare un carro pieno di fieno, con i buoi e tutto...

L'uomo non cede al tempo. Da oltre quaranta anni il suo lavoro è uguale, intenso, fervido, coscienzioso. Quanti allievi hanno sfilato di là? Credo che neanche egli lo

sappia, ma certo ricorda benissimo di avere a tutti prodigato la sua instancabile passione, di avere da tutti saputo trarre il massimo rendimento personale.

Il suo sistema d'insegnamento è classico, puro, basato sul lavoro continuo, curato con metodo, di ogni giorno, per anni. Ottenuto dalla macchina-uomo il sincronismo perfetto del pugno e delle gambe, viene affinata l'intelligenza schermistica con le osservazioni e con la critica attraverso i risultati delle gare e gli assalti di assaggio con i più forti. Al maestro Nadi non sono capitati mai individui dal fisico d'eccezione o dotati

di attitudini fenomenali, ma il segreto del suo meraviglioso risultato di tanti anni d'insegnamento sta in una parola: lavoro.

Tutti i suoi migliori allievi hanno cominciato da giovanissimi e fino ad oggi, continuamente, l'elemento giovanile si è rinnovato creando quella schiera di allievi che ha dato alla sala Nadi la nomea di inesauribile fucina di campioni.

Se un curioso si affacciasse al « Fides » in un momento qualsiasi della giornata, vedrebbe certamente qualche ragazzino ancora tremolante, ancora incerto nei movimenti, ma piantato in una guardia da campione, in una guardia che è come un marchio internazionale di fabbrica. Dice: « sala Nadi ».

E vedrebbe — il curioso — lavorare quel ragazzino nella lezione data e fatta senza risparmio d'energie. Moltissimi a fondo, il famoso passo avanti di balestra, e un piccolo pugno intessere i primi ricami con la punta della lama.

Forse sorriderrebbe — il curioso — e penserebbe: cosa vuol dire questo scimmiettare i campionissimi? Lasci andare, prenda nota piuttosto del nome di quel ragazzino e molto probabilmente fra qualche anno sentirà unire quel nome a una Olimpiade!

Il metodo d'insegnamento del maestro Nadi è rimasto sempre lo stesso e non ha sentito, nè per il fioretto nè per la sciabola, infiltrazioni d'oltr'alpe.

Guardia col marchio di fabbrica della sala, poi i primi a fondo, i primi traccheggi di ferro, i movimenti per le varie parate, e quando l'allievo è arrivato ad acquistare una certa disinvoltura, eccolo addestrato a porre lo scatto nel suo allungo, a lanciare la stoccata. In ciò massimamente sta il caposaldo della scuola Nadi. Ottima meccanica, corredata da un grandissimo numero d'azioni tutte improntate sulla velocità e sulla potenza. Pugno e gambe. Preferenza alle parate di contro, insistenza, in genere, nel principio di rompere quando si è incerti sull'azione

che starà per svolgere l'avversario. Esecuzione delle parate dirigendo sempre la punta in dentro e dando inclinazione e angolazione al pugno. E, prima di cominciare l'assalto, due anni di lavoro.

Firenze. Nel semplice e severo « Circolo dei dilettanti » il maestro Raggetti sempre accigliato, sempre scuro in volto. Appare severo, molto severo, ma chi lo conosce sa quale cuore d'oro nasconde quell'apparenza burbera. E' il poeta della scherma. Sente la sua arte, e la sua passione è così grande che ha bisogno di comunicarla a tutti, di parlarne con tutti, di ragionarne fra sé e sé. Anche egli ha trascorso tutta la sua vita nel suo Circolo, ha avuto una vera falange di allievi in una scherma che è tutta un ricamo.

Sciabola e fioretto, solamente. Non ammette nemmeno che gli si accenni alla spada. Chiama questa una misera contraffazione dell'arte della scherma per risparmiare la fatica.

E' ospitalissimo verso tutti gli schermatori che in Firenze vadano a salutarlo, l'invita a tirare, offre loro delle lezioni così per la sola passione di darle, ma premette sempre una frase: vieni quando vuoi, fa come se tu fossi in casa tua... ma quella cosa non la portare nemmeno. « Quella cosa », è la spada.

Nel suo metodo d'insegnare, il pugno e le gambe vengono dapprima affinati attraverso lunghi e continui esercizi perchè il suo insegnamento tende massimamente a curare l'attacco e la meccanica dell'attacco. Il caposaldo del suo giuoco, che è poi il giuoco della scuola toscana, consiste nell'attacco di prima intenzione lanciato il più velocemente possibile, e nella difesa basata sulla parata di contro in una guardia raccolta ed inclinata in avanti. Il giuoco di uscita in tempo e di seconda intenzione è poco sviluppato, e del resto male si accorda col giuoco di velocità e d'impulso che ormai i Toscani hanno fatto proprio e che soltanto in pochissimi di essi, pratici di gare e tornei specialmente



Il maestro Giuseppe Mangiarotti, di Milano.

all'estero, è divenuto più guardingo e per conseguenza più efficace.

In sala Raggetti, nella parata, l'allievo, più che a rompere l'azione che starà per svolgere l'avversario, è istruito a seguire il più possibile il giuoco di questi, cercando di parare in un primo tempo con la semplice « tasto », e terminare se mai con una contro finale, mentre, in genere, la punta non è convergente ma in una stessa linea con la lama e l'avambraccio.

Milano. Nella sua sala « Sala Mangiarotti », lui, il Maestro, con la sua arma: la spada. Ad essa tutta la fiamma della propria ar-

te, tutto il fuoco dei suoi entusiasmi. Non vibra che per essa, ma non disdegna il fioretto e la sciabola; anzi, attraverso il fioretto, tira su nella scherma, con la passione di maestro alimentata dall'affetto di padre, i suoi tre giovanissimi figli. Poi un giorno li butterà nelle braccia della sua Dea, ma già affinati dalla scuola pura e severa della sottile lama perchè egli sa perfettamente che non si può essere fortissimi spadisti se non si conosce già bene l'arte del fioretto.

Ma la spada è la sua religione. E di questa religione egli è stato il primo sacerdote in Italia perchè

venti anni fa s'ignorava in Italia la spada.

Fu il barone Lancia di Brolo, italiano, uno dei più grandi schermatori della generazione passata, che a Parigi vide in una sala usare quella nuova arma. Ne afferrò e ne intuì alcuni elementarissimi principi e cominciò ad insegnarli al suo migliore allievo, al Mangiarotti, allora dilettante.

Dopo alcuni anni la moda della spada cominciò ad affermarsi in Italia, e vennero disputati molti tornei, la maggior parte dei quali il Mangiarotti si aggiudicò. Passato al professionismo, nei suoi frequentissimi viaggi all'estero ebbe modo di avvicinare continuamente maestri francesi, conobbe i vari metodi d'insegnamento, e ne studiò la migliore applicazione. In breve creò fra i suoi già numerosi allievi una squadra di spadisti che fu la più forte in Italia, ed è giunto ora ad avere la massima soddisfazione di maestro.

Quattro suoi allievi compongono la squadra che ha vinto il campionato mondiale nelle ultime Olimpiadi.

La scherma di spada insegnata dal maestro Mangiarotti ha tutte le caratteristiche del giuoco francese.

Le lezioni che egli impartisce hanno come caposaldo la « souplesse », lo svincolo e l'infiltrazione della punta, l'allungo morbido, continuato, e senza quello scatto

finale che male si presterebbe alla logica concezione dell'arma. Ha adottato e fatto adottare a tutti i suoi allievi la spada francese. Per sua convinzione la spada italiana, perfetta nella teoria dell'insegnamento, è di difficilissima applicazione, richiedendo una grande conoscenza dell'arma, un'adeguata potenza ed una profonda scienza schermistica, che solo si possono avere dopo un lungo tirocinio nel fioretto.

La spada ed il giuoco francese hanno oggi conquistato quasi tutti i nostri spadisti: rarissime le eccezioni. Da un punto di vista nazionale questo ci deve affliggere: ma se da un lato è fatale che lasciamo la meravigliosa ed ingrata nostra arma italiana, dall'altro ci sia di consolazione l'aver ugagliato prima e poi battuto, con la loro arma e col loro stesso giuoco, quelli che a noi hanno imposto la spada nella nuova concezione.

In sala Mangiarotti all'allievo si impartisce, sin dalle prime lezioni, la norma unica che dovrà regolare tutto il suo giuoco: la naturalezza. La stoccata rabbiosa, tirata di forza e data per prepotenza di mezzi e di meccanica, è bandita. I movimenti del pugno con l'arma devono essere morbidi, precisi, naturali: il colpo è sempre un po' trattenuto per non mettere dopo la parata l'attaccante in completa balia dell'avversario, e deve la punta minacciare

sempre, tesa in avanti; offesa e difesa nello stesso tempo.

Dopo pochi mesi l'assalto. Allora molte le correzioni del maestro agli allievi, molti gli appunti e gli incitamenti. Al maestro Mangiarotti i suoi allievi devono tutto e specialmente due cose: l'averli creati e l'averli lanciati. Quanti tornei ha fatto egli per loro e con loro? Un numero infinito. E nella pratica realtà delle gare i suoi insegnamenti, corredati dalla profondissima conoscenza di ogni genere d'incontri, sono riusciti e riescono addirittura preziosi.

Fioretto, sciabola, spada: le tre armi sono riunite in un fascio, le coccie vicine alle coccie; le tre scuole stanno ai tre Maestri.

Quanti nomi di tiratori eccelsi, trionfatori di importantissime gare, richiamano alla mente e quanti ne restano lontani nell'affrettato volgere del pensiero!

Nedo, Aldo, Puliti, Ceni, Ceccherini, Baldi, Urbani, Mantegazza, Riccardi, Pignotti, Minoli, Cornaggia, Terlizzi, Agostoni, Bini, Chiavacci, Marzi, Peverelli, quale gruppo luminoso di stelle intorno ai tre astri della scherma italiana!

Fioretto, sciabola, spada: tre armi diverse ma che si fondono in una sola allorché devono significare l'altissima arte della nostra scherma, allorché devono far volare il nome d'Italia sulle ali della vittoria.

**GIORGIO RASTELLI**



Gioventù d'Italia sulle nevi.

## EDUCAZIONE FISICA E FASCISMO

**S**ono trascorsi molti anni da quel lontano giorno di tristezze in cui un gruppo di giovani e di giovinette ardimentosi si battevano nello Stadio di Venezia per la bellezza di una affermazione fisico-sportiva.

Allora la tristezza velava lo slancio giovanile perchè mancava ad esso il cuore della Nazione.

L'Italia, uscita dalla guerra vittoriosa, immiseriva in ostilità politiche, in ricerche vane di fratellanze impossibili, la propria viva essenza: scordatasi delle ricchezze di studi e di ricerche che l'Ottocento fastoso aveva lasciato in magnifica eredità, essa urlava il suo inutile grido contro le classi che riteneva colpevoli e cercava di soffocare la bellezza fisica, o meglio la sanità fisica, ritenendola un dono lussuoso.

*Quale notevole potenziamento abbia dato il Fascismo all'educazione fisica, ormai tutti sanno. Costruzione di stadi e di piscine, sorgere di benemerite istituzioni hanno caratterizzato la lodevole iniziativa del nostro Regime, iniziativa che ha dato frutti rigogliosi, come ben lo dimostra la sana e robusta gioventù d'Italia che domenicamente, sotto l'egida dell'O. N. B., esercita il corpo alle giovevoli discipline dello sport, sui campi, sulle strade e nelle acque.*

« Mens sana in corpore sano » avevano detto i saggi ed avevano ripetuto i pedagoghi, ma la malsana politica aveva annebbiato i cervelli e tutti i mezzi per arrivare erano stati presi, meno quello che doveva essere il mezzo migliore. La sanità della razza.

Il Fascismo, ventata di giovinezza, gagliardia meravigliosa di nervi tesi e di spiriti elevati alla bellezza, al sole, alla luce, temprato alla lotta come alla durezza, vigile e pronto a tutte le manifestazioni materiali e spirituali della vita ha ben compreso che, col cervello, una nazione deve assolutamente educare il fisico del suo popolo.

Educazione fisica! Una volta essa era inserita nelle pagelle scolastiche come una cenerentola inutile

Fornitore Real Casa

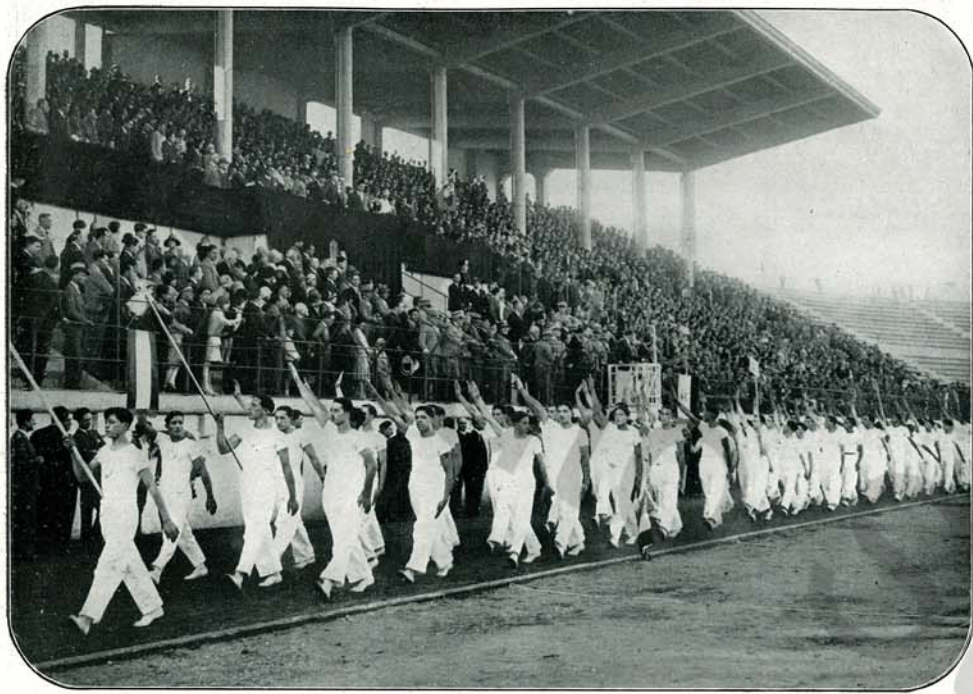
Manifattura

**G. Quattrini**

Roma - Via dell'Umiltà, 35A. - A. 80  
Telefono 65-592

Stivali da ufficiale

Calzature sportive



Gioventù d'Italia sulle piste.

ed uggiosa: una materia sciocca che faceva ridere tutti e che tutti deridevano.

Il progresso, le invenzioni, l'evolversi dei mezzi tecnici atti a rendere agevole la vita d'ogni giorno, erano accolti come si accolgono i miracoli: l'educazione fisica solamente, povera creatura nata da cervelli « malati », rimaneva nell'ombra invano protesa a difendere e a difendersi, necessità misconosciuta anche dal progresso umano.

Oggi, anno IX dell'Era Fascista, in Milano, il 20 aprile si è aperto il II Congresso internazionale di Tecnica sanitaria e Igiene urbanistica.

Il Fascismo, forza giovanile, ha vinto la diffidenza della maggioranza anche qui: ed ha vinto portando sul teatro mondiale dell'Educazione fisica, igienisti, medici, ingegneri, industriali, legislatori, uniti tutti in un febbrile dinamismo di lavoro per difendere la salute pubblica nelle città e nelle campagne, nelle scuole e nelle case, negli stabilimenti e negli uffici, e la piccola cenerentola è balzata in primo piano abbracciando, non solo quello che poteva essere educazione del corpo a base di movimenti (ginnastica) ma tutti quei mezzi naturali e tecnici atti a rendere sano, agevole, confortevole, igienico e produttivo il lavoro dell'uomo.

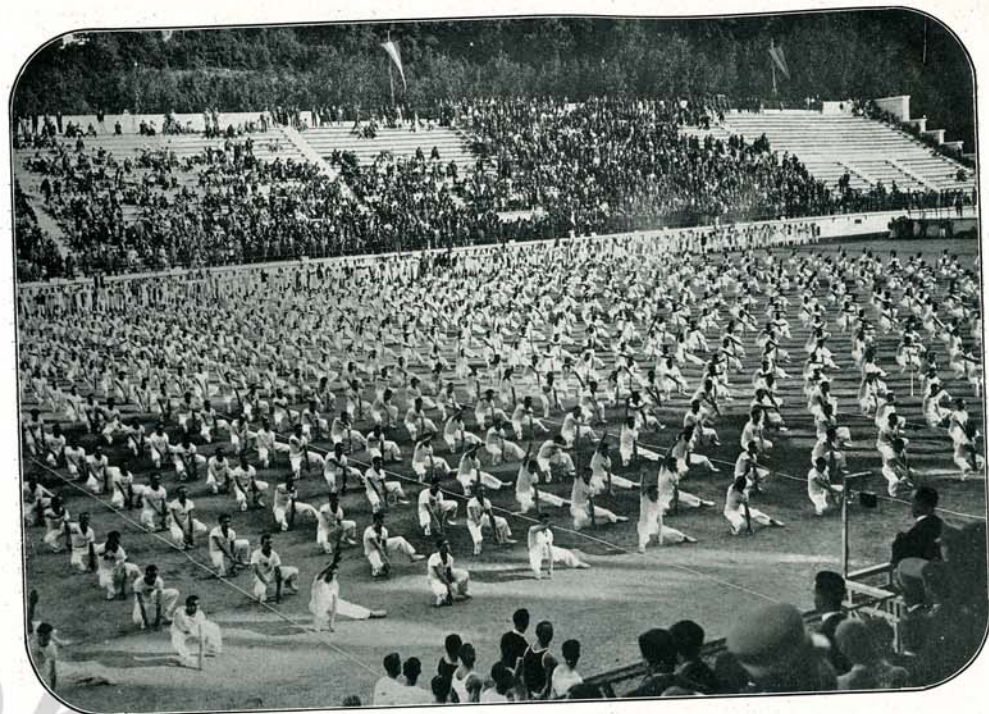
Affiancata al progresso, l'Educazione fisica ha voluto con sé tutti, perchè questi tutti riescano con le loro ricerche, i loro studi, a rendersi conto dei singoli problemi delle metropoli e delle campagne, delle necessità dei bisogni attuali, delle deficienze passate, della previdenza di quelle conseguenze che lo sviluppo del progresso imminente e futuro porta con sé.

Un popolo sano dà le migliori garanzie: un popolo sano sa essere sempre presente a se stesso e per il lavoro e per ciò che è la sua vita spirituale.

Questo il congresso attuale vuole affermare coi suoi studi, questo il congresso vuol far conoscere e rilevare per mezzo di tutti gli Enti che vi concorrono, questa è la verità che balza netta agli occhi di chi s'accosta all'anima di questa Nazione giovine e fiera che è l'Italia Fascista.

Il Prof. Prassitele Piccinini di Milano, nella comunicazione fatta da lui al Congresso, si occupò largamente del problema e, facendone la relazione, accennò ampiamente all'attuazione di opere di varia struttura, fatte dal Governo Nazionale e dagli Enti pubblici, opere destinate alla Educazione fisica giovanile.

Educazione che, come dissi prima, è posta al



Gioventù d'Italia negli stadi.

primo piano nelle grandi direttive del Governo Fascista, e che, avendo a Roma un « Sottosegretario per l'educazione fisica giovanile », di cui è titolare degno S. E. Renato Ricci, dirama le sue propaggini intelligenti e fattive in tutta Italia.

Il cuore della Nazione è ora vicino a questa manifestazione sana della sua gioventù, per cui i gruppi giovanili che, per mezzo del C.O.N.I., vanno fuori d'Italia in gara sugli stadi internazionali, portano con loro, nel cuore, l'ansia e la speranza di tutti, l'appoggio del governo, il plauso di chi, a casa, sa organizzare ed incitare.

Tutta l'Italia è oggi compresa di questa necessità sportiva, e lo manifesta contribuendo, con le iscrizioni, ad aumentare le file di quella grande e geniale istituzione che è l'« Opera Nazionale Balilla », la quale non cura solamente il singolo individuo nelle sue manifestazioni fisiche, ma si occupa di tutto quello che può rendere più agevole la vita dei giovinetti e dei bimbi che formano la sua grande famiglia.

Ogni spiaggia italiana, ogni paesetto alpino, ospitano, nell'estate, colonie di bimbi mandati a risanarsi dall'O. N. B. la quale ha eretto costruzioni in tutte le città, costruzioni magnifiche che interes-

sano l'Igiene sanitaria e, da un punto di vista generale, l'Igiene urbanistica.

E' bene avere presente che il totale degli iscritti all'O. N. B., secondo i dati ufficiali esposti dall'On. R. Ricci nella sua ampia relazione in data 14 nov. scorso al Capo del Governo, raggiunge il numero di 2.072.099, computando oltre i Balilla, gli Avanguardisti, le Piccole Italiane e le Giovani Italiane.

L'Opera Nazionale Balilla dunque è composta di un grande esercito di più di due milioni di giovani individui che vanno dall'età puerile all'adolescenza, sino a quell'età che è la giovinezza piena e completa, individui che sono la forza e la speranza del domani, il nostro vanto e la nostra fierezza.

Per tradurre in cifre l'assistenza sanitaria dell'O. N. B. basta dire che Comitati provinciali e comunali interpretando in maniera tangibile il pensiero dell'O. N. B. hanno impiantato ambulatori dove vengono gratuitamente prodigate le cure e distribuite le medicine agli iscritti, e 403.250 sono stati gli individui che hanno usufruito del beneficio della visita medica; 100.000 gli Avanguardisti che hanno preso parte ai campeggi estivi; 100 le colonie mari-

ne, montane ed elioterapiche che sono state frequentate dai piccoli Balilla.

Per quanto riguarda l'Ingegneria Sanitaria basta una semplice e scheletrica enumerazione di opere attuate, per farsi un'idea netta di ciò che si è fatto in Italia per la salute fisica dei giovani individui.

I. - *Il Foro Mussolini* di Roma, grandioso ed imponente, che accoglie l'Accademia Fascista di Educazione fisica e dove ha sede anche la Scuola Centrale Militare di Educazione fisica, ospita tutti gli iscritti ai corsi di educazione fisica, fra i quali anche gli stranieri che aspirano al diploma di « professore di educazione fisica ».

II. - *Il Littoriale* di Bologna, costruzione di grandiosità romana, con uno stadio imponente cui sovrasta la statua equestre del Duce, e costruzioni intorno adatte a tutti gli sport, ben comprese due grandi piscine (una coperta e l'altra scoperta) per le gare di nuoto.

Nel Littoriale si ammirano anche gabinetti medici attrezzati ottimamente (Direttore Prof. Pini) per tutte le ricerche inerenti a quella nuova e importante branca della Medicina, che va oggi sotto il nome di *Medicina sportiva*.

III. - *Le piscine*: a Roma: la piscina della Scuola centrale militare di Educazione Fisica, e quella del P. N. F.; a Torino: la piscina dell'Imca; a Milano: oltre le varie piscine annesse ai bagni pubblici, quella della Scuola all'aperto Umberto I e quella costruita in prossimità del Politecnico nuovo, piscina di dimensioni grandiose. Infatti essa misura metri 70x100, con una superficie di mq. 7.000. Ben 500 bagnanti vi si possono immergere contemporaneamente, disponendo ciascuno di 14 mc. di acqua. Il bacini per semplici bagnanti è profondo da m. 0,50 a m. 1,40; quello dei nuotatori da m. 1,40 a m. 3. Nella sezione dei tuffi si arriva a m. 5 di profondità. Fanno ala alla vasca ben 470 camerini spogliatoi, mentre la vasca stessa è affiancata da due fabbricati per docce e gabinetti.

Il problema igienico di queste piscine è stato studiato profondamente in Italia da Sangiorgi, Casagrandi, Cayrel.

IV. - *I campi sportivi*. Non v'è città, piccolo centro, paesello alpestre, che non abbia oggi il suo

Campo sportivo, e Milano, che ha la sua maestosa Arena, non s'è certo fermata e nella periferia ha creato nuovi campi e, memore di tutto e di tutti, ha pure dato agli ammalati di mente, un campo sportivo modello che tutti dovrebbero conoscere e che è annesso appunto al Manicomio Provinciale (Ospedale Psichiatrico) di Mombello.

V. - *Le scuole all'aperto*: qui occorrerebbe fermarsi molto e dire ampiamente quale e quanto sia il beneficio che queste scuole apportano alle scolaresche che le frequentano: la scuola all'aperto è certo una delle migliori istituzioni italiane e quella di Milano, scuola modello, è cara a S. E. il Capo del Governo, che l'ha visitata più volte, compiacendosi coi dirigenti. Alle scuole all'aperto si uniscono i collegi, i convitti marini delle città che hanno sedi estive.

\*\*\*

Da questo breve elenco si può avere un'idea dell'attività nazionale per l'Educazione fisica, attività a cui le 92 province italiane provvedono con mezzi propri, attuando speciali costruzioni, creando palestre e *solaria* (di cui il Prof. Piccinini diede ampie notizie e documentazioni nella sua rivista), scuole e colonie, atte a proteggere ed a risanare i piccoli scolari.

All'opera delle Province s'abbinano potenti organismi come *L'Opera nazionale maternità e infanzia*, *la Federazione nazionale fascista per la lotta contro la tubercolosi*, *la Cassa nazionale per le assicurazioni sociali*, opere che arrivano a compiere un'azione benefica sull'individuo giovane ed inesperto, facile quindi a tutti i contagi.

Il II° Congresso internazionale di tecnica sanitaria e di igiene urbanistica parla chiaramente, agli intervenuti di tutto il mondo, di quello che l'Italia fascista è riuscita a fare, per mezzo della sua maggiore organizzazione, l'O. N. B., dei suoi bimbi, dei suoi giovinetti, che, amando la luce, il sole, il canto, lo sport, domani, per questa fatica che li ha protetti, guidati, educati, sapranno marciare in riga e lavorare con lo stesso fervore, e magari portare il cannone per la difesa, con lo stesso canto di gioia e di speranza che li guidò dall'infanzia alla giovinezza completa.

JADAR

Fornitore  Real Casa

Manifattura

G. Quattrini

Roma - Via dell'Umiltà, 35A. - A.80  
Telefono 65-592

Calzature perfette:

Sci - Palude

Caccia - Montagna

## GINNASTI A VENEZIA



La Regina dell'Adriatico ospiterà nella seconda decade di maggio il grandioso Concorso internazionale ginnico-atico, al quale numerose Nazioni straniere invieranno i loro migliori rappresentanti. Il meccanismo e l'importanza dell'eccezionale raduno di forze giovanili sono qui tratteggiati chiaramente.

più un caposquadra. Naturalmente questa terza sezione è nazionale, mentre le altre due sono internazionali.

Si prevede un numero di concorrenti superiore ai diecimila: rappresentanze di ogni parte d'Italia ed inoltre squadre francesi, svizzere, tedesche, ungheresi, austriache e forse anche dalla Polonia e dalla Grecia. Né il numero andrà a detrimento del valore e della perfezione esecutiva delle squadre, poichè solo ad ottenere una classifica soddisfacente in un concorso del genere, non potranno agire che formazioni dalla preparazione assolutamente accurata, e così per ginnasti ed atleti alle prove individuali, dove assisteremo a paragoni di difficoltà e nello stesso tempo di eccellenza estrema.

Una vera rassegna europea.

Si tratterà di una rassegna europea di metodi di educazione fisica e sue risultanze, secondo precetti ed applicazioni ginnico-atiche volti ad elevata preparazione collettiva nonché diligente valorizzazione e selezione di singoli elementi: prova e controprova che illustreranno eccellenza didattica di rispettive federazioni nazionali, pertezionamento fisico, espressione artistica e classe atletica, il titolo fisico-dinamico

Le gare di combattimento.

Il Concorso di Venezia è diviso in due sezioni: maschile e femminile, ed anche questa ha sue gare atletiche appropriate. Inoltre una sezione speciale riguarda i Fasci Giovanili di Combattimento delle 98 provincie d'Italia e delle Colonie, che parteciperanno ad una speciale «gara di combattimento» per pattuglie di cinque Giovani Fascisti

co raggiunto nell'insieme e nei particolari, secondo il saggio offerto dalle rappresentanze di ciascuna Nazione nell'agone.

Questo di Venezia può definirsi un concorso ginnico-atico, nel senso più moderno dell'uno e dell'altro termine. Infatti nella parte riservata a formazioni puramente ginnastiche, pone sul piano di un minimo comun denominatore, gara artistica di squadre e gara atletica di squadre. Rende poi indipendenti dalle gare obbligatorie e cioè possono partecipare ginnasti ed atleti al Campionato Naz. del Pentathlon ai Campionati Internazionali di giochi, alle gare Anziani artistiche ed atletiche, anche se la loro Società non presenti squadre alle gare obbligatorie.

I campionati internazionali individuali.

I Campionati Internazionali individuali renderanno inoltre questo Concorso ginnastico anche un magnifico raduno di atletica leggera internazionale, che vede un programma quanto mai classico, con la disputa dei: 100, 200, 400, 1000 metri di corsa; 110 con ostacoli; salto con l'asta; lanci disco e giavellotto; getto del peso; cui si unisce, — complemento ginnastico — la salita alla fune, e novità di carattere misto, una staffetta con ostacoli 4 per 110. Esiste inoltre una gara complessiva internazionale di corsa veloce e tiro alla fune cui possono partecipare squadre di dieci ginnasti appartenenti alla medesima società. Tutta la squadra deve compiere in due batterie di cinque ginnasti una prova di corsa veloce di m. 100 nel t. m. di 14". Ciascuna squadra che abbia superato

la prova parteciperà con otto elementi al tiro alla fune. Gara internazionale originalissima che provocherà interessamento ed accanimento eccezionali. Il « canto corale » con l'esecuzione dell'inno « Giovinezza » del maestro Blanc e dell'« Inno Ginnastico » del Maestro Pachner completano artisticamente il programma.

### Gli inni delle nazioni.

Le squadre estere dovranno eseguire due inni della propria Nazione. I cori d'ogni stirpe e d'ogni patrio amore esprimeranno così nel solenne scenario della Laguna che già assurse all'imperio per il sovrumano amore de' suoi figli animosi e provetti, l'aspirazione tenace e profonda verso la affermazione e la perfezione della propria entità etnica e personalità morale e politica, attraverso un processo educativo altamente ispirato e sapientemente ordinato.

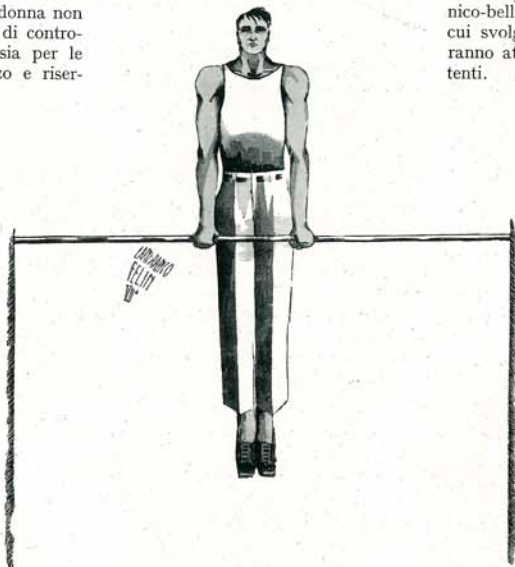
Una affermazione importantissima rappresenta poi la manifestazione ginnica internazionale di Venezia, con il suo Concorso Femminile, che si svolgerà dall'8 al 10 maggio, precedendo di quattro giorni quello maschile e quindi risultando da questo nettamente separato.

La educazione fisica della donna non è più né può essere oggetto di controversie oziose e retrograde, sia per le assolute garanzie di indirizzo e riser-

vatezza che le autorità Federali dispongono per l'insegnamento e per i Concorsi, sia per il tipo di esercizi e di prove in programma, strettamente attenendosi a scientifici razionali criteri formativi. Difatti la gara internazionale di squadra esige evoluzioni ed andature, esercizi elementari e saltelli, progressione alle clave, lancio del giavelotto (per terziglie), corsa con funicella girante, di m. 0,60, tempo massimo 20". Gli esercizi elementari impiegano gli arti superiori ed inferiori ed il tronco, e richiedono esercizi respiratori ripetuti più volte in modo da suscitare una notevole attività fisiologica a carattere dinamico. Così la clave con quello svolgimento di sforzo elastico, accompagnato e blandamente estensivo proprio dell'attrezzo.

### Il tiro con l'arco...

I campionati individuali e di rappresentanza per tre ginnaste sono di tiro con l'arco, salto in alto con rincorsa, corsa veloce m. 60, pallaspinta dorsale e frontale, lancio del giavelotto, getto del peso, lancio del disco, e la caratteristica corsa veloce m. 60 con funicella girante. Il gioco del tamburello, della pallaspinta e la staffetta con



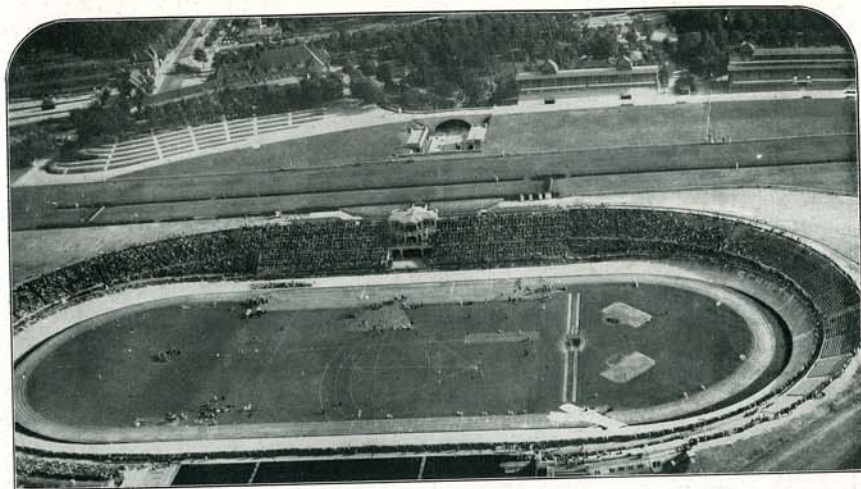
ostacoli (0,70) di m. 80 per 4 e il canto corale come nel concorso maschile chiudono la serie dei concorsi femminili.

Come si vede, il programma ginnastico femminile è pienamente in carattere e aderisce soddisfacentemente alle esigenze della fisiologia femminile, con esercizi e giochi di elasticità e di armonia, con prove atletiche proporzionate per quegli organismi che più vigorosamente sviluppati si trovano naturalmente in grado di affrontarle.

### ... è tiro col moschetto.

Abbiamo accennato allo speciale Concorso dei Fasci Giovanili di Combattimento, che potranno partecipare alla gara atletica di squadre, alle individuali atletiche ed internazionali, alla gara complessiva di corsa veloce e tiro alla fune. La loro gara tipica sarà la « gara di combattimento » per pattuglie di cinque e caposquadra; tiro col moschetto, un caricatore a m. 100 su sagoma di uomo a terra; marcia km. 5, gli ultimi 200 metri carponi posando a terra soltanto i piedi e le mani e lancio di 5 bombe da esercitazione del peso di gr. 400 in una trincea a 25 metri di distanza, larga m. 12 con apertura di m. 1,20.

E' superfluo rilevare il valore ginnico-bellico di una gara del genere, i cui svolgimenti e le cui risultanze saranno attentamente seguiti dai commo-



Lo stadio di Berlino, dove si vorrebbero far svolgere le Olimpiadi del 1936.

## TRE CANDIDATURE

**B**arcellona attende alla fine di questo aprile i delegati del C.I.O., appartenenti a 46 nazioni, per il Congresso che dovrà decidere della sede dei Giochi Olimpici del 1936 e che stabilirà i particolari organizzativi dei Giochi di Los Angeles del 1932. Si tratta come di consuetudine, di una assemblea a porte chiuse, che sarà presieduta dal conte di Baillet Latour.

L'argomento più scottante da discutere al Congresso è quello riguardante la designazione dei Giochi del 1936, argomento di interesse anche per l'Italia che lo scorso anno ha presentato ufficialmente domanda di organizzarli a Roma. E' questa la prima volta che si tarda così tanto a designare la sede dei nuovi Giochi. La città di Los Angeles infatti venne indicata definitivamente al Congresso di Praga del 1925, dopo che a Roma nel 1923 si era deciso di affidare agli Stati Uniti la organizzazione della X Olimpiade. La deliberazione sulla sede si sarebbe già dovuta avere nel 1930 a Berlino nell'ultima assemblea del C.I.O., se il conte de Baillet Latour in quella occasione, valendosi di un articolo dello statuto, non avesse rinviata la decisione.

Le città che aspirano alla organizzazione delle Olimpiadi del 1936 sono diverse e fra queste ricordiamo, oltre a Roma: Berlino, Barcellona, Praga, Helsingfors. Delle città citate, le più quotate ad essere designate come sede dei Giochi del 1936, sono Roma, Berlino e Barcellona.

Crediamo che il presidente del C.I.O., con quel rinvio, abbia servito la causa dell'olimpismo, anche se il suo gesto può a taluno essere allora apparso come la espressione dei sentimenti di un Belga, che temeva di vedere designata la Germania a succedere a Los Angeles. La discussione doveva farsi in un ambiente calmo e tranquillo, quale non poteva essere Berlino, dove i membri del C.I.O. vennero assediati, al loro arrivo, da tutta la propaganda organizzata dalla Germania, per ottenere la assegnazione dei Giochi Olimpici.

Berlino, dunque, fa pressioni per ottenere i Giochi olimpici e con la Capitale vi è tutta la Germania, come prova il recente atto di rinuncia delle altre candidate. Ai delegati

d'oltre 40 nazioni presenti a Berlino, uomini del vecchio e del nuovo regime hanno mostrato lo Stadio che nel 1916 — uno Stadio con una pista di 500 metri ed un rettilineo di 200 metri — avrebbe dovuto ospitare la VII Olimpiade. Accanto a quell'opera vennero fatte passare in rassegna tutte le costruzioni moderne per mostrare la capacità organizzativa e la magnifica attrezzatura sportiva. Barcellona è invece la candidatura alla quale hanno fatto credito i timidi, i malcontenti ed i... neutrali.

Roma non è l'ultima venuta in campo olimpico ed i congressisti lo sanno. Designata ad organizzare i Giochi del 1920, vi rinunciò per dare al Belgio la soddisfazione grandissima di celebrare, alla presenza degli atleti di tutto il mondo, la festa della sua liberazione. E' un gesto significativo che il conte de Baillet Latour, belga, non può avere dimenticato. Si sperava da parte nostra, di ottenere la organizzazione nei quadrienni seguenti; ma al congresso di Praga (1925) venne presentata la domanda dell'Italia e non di una città, come si era stabilito dal C.I.O. dopo la eco delle rivalità scatenate in America quando quel C. O. fece preferire, attraverso la relazione di William Garland, Los Angeles a Filadelfia. Lo scorso anno il C.O.N.I. fece allora presentare la domanda ufficiale dal Governatore di Roma.

Ha probabilità di riuscita la candidatura di Roma? Illustrando le ragioni che accompagnano le candidature di Barcellona e di Berlino, crediamo di avere accennato fuggacemente anche all'ambiente del C.I.O., un po' impressionabile e soprattutto ammiratore della capacità organizzativa delle diverse nazioni nel campo dello sport. Se bastasse ricordare le ragioni ideali della nostra rinuncia del 1920, forse la maggioranza all'assemblea di Barcellona dovrebbe essere nostra. Ma davanti ai delegati stranieri occorrono dei fatti concreti; l'illustrazione dell'attrezzatura sportiva italiana ad esempio, il valore dei nostri campioni negli sport olimpici, la capacità di Roma ad ospitare pubblico, atleti, dirigenti; il significato che avrebbero le Olimpiadi in Roma, furo di civiltà nel mondo; l'attrezzatura sportiva di Roma.



Scene di caccia: dopo un «riporto».

## Il Testo Unico della legge sulla caccia

Dopo tanta attesa, il Testo Unico della legge sulla caccia è finalmente uscito. In questi ultimi anni, come abbiamo detto altre volte, le questioni venatorie avevano assunto caratteri di particolare importanza, e si era quindi sentito il bisogno di creare degli Organi direttivi, incaricati di regolare l'esercizio cinegetico, e di stabilire nuove disposizioni, adeguate all'entità del problema.

Mancava però in materia legislativa una unità di norme e di canoni che potesse portare, almeno in linea teorica, alla decisiva soluzione dei quesiti di caccia. E ciò perché le leggi nuove rappresentavano un rifacimento di quelle vecchie, ma non penetravano con spirito rinnovato nel vivo delle diverse questioni.

Il Testo Unico giunge quindi molto opportuno a soddisfare le cresciute esigenze della classe, e reca fin da oggi un contributo pratico, offrendo ai cacciatori un complesso di leggi che si ispirano alla nuova disciplina nazionale.

*I seguaci di Sant'Uberto possono finalmente dormire sonni tranquilli, che il tanto atteso Testo Unico ha visto la luce. Non avranno più da scervellarsi che sulla tale o sulla tale altra questione avevano ragione loro. Ora c'è il Testo Unico che mette le cose a posto, come giustamente qui dice Nino Broglio, commentandolo.*

In buona parte sostanziali sono le modifiche introdotte dal Testo Unico.

Anzitutto, il Testo procede alla divisione del territorio del Regno in sei zone faunistiche: 1) Alpi; 2) Vallata del Po, dei suoi affluenti e dei fiumi delle Tre Venezie 4) Appennini e montagne della Sardegna e della Sicilia; 5) Estuario Veneto e località assimilabili di pianura, quali lagune, fiumi, laghi naturali e artificiali, paludi e specchi d'acqua; 6) litorale del continente e delle isole.

Questo criterio fondamentale presenta vantaggi indiscutibili. Non bisogna infatti dimenticare gli inconvenienti a

cui si andava finora soggetti: in alcuni casi una disposizione di legge si dimostrava provvida per una regione, dannosa per un'altra, e determinava profondi contrasti fra gli stessi cacciatori. La ripartizione del territorio permette invece di applicare norme adatte ad ogni zona, e non potrà che giovare agli interessi della classe.

I confini fra le varie zone verranno fissati dal Ministero per l'Agricoltura e delle Foreste, su proposta della Commissione Venatoria Centrale e col concorso delle Commissioni Provinciali.

Il Testo Unico ci apprende intanto che tutte le leggi precedenti, salvo quelle che riguardano i Parchi Nazionali e i privilegi delle Regie Bandite e Riserve, sono revocate. Le leggi nuove, di cui un Regio Decreto specificherà in seguito le disposizioni regolamentari, entreranno in attuazione il primo agosto 1931. Si debbono però escludere alcune norme che hanno avuto vigore con l'uscita del Testo, le quali si riferiscono a questioni importanti. Rimane così vie-

tato, fin dal momento attuale, d'impiantare o di conservare appostamenti fissi a distanza minore di quattrocento metri dal limite delle bandite, e di creare dei nuovi in qualsiasi terreno quando il proprietario del fondo non lo permetta.

La distanza della zona di rispetto dai capanni fissi di uccellazione, dai capanni fissi di caccia, e dai capanni temporanei, è rispettivamente stabilita in metri 300, 200 e 100, e l'ossequenza a questo precetto è prescritta solo nei periodi di effettivo funzionamento dei vari impianti.

Altre condizioni attinenti alla zona di rispetto vengono poi contemplate nel Testo: questa zona è limitata allo spazio di terreno concesso dal proprietario per l'appostamento, e si allarga ai quattrocento metri per i capanni d'osservatorio ornitologico o dell'Istituto scientifico, quando il capanno funzioni. E' limitata inoltre, in senso relativo, alla metà della distanza che esiste fra gli appostamenti fissi già da tempo impiantati, i quali si trovino fra di loro a distanza inferiore a quella più sopra prescritta. Si estende a 1500 metri tra i capanni nuovi fissi per l'uccellazione o per la caccia dei colombacci e delle colombe.

Le bandite e le riserve già costituite all'atto della pubblicazione del Testo Unico, hanno dovuto uniformarsi interamente alle disposizioni della nuova legge.

Ai Comuni delle terre redente è stata limitata alla zona delle Alpi la facoltà di organizzare nuove riserve di caccia comunali su l'intero territorio non riservato dei privati, a patto di valersi della concessione a beneficio dell'Associazione Provinciale o delle sue Sezioni.

Gli appalti precedentemente stipulati continuano ad aver corso fino alla loro scadenza, ma non dovranno avere una durata superiore ai cinque anni.

\*\*\*

Dal lato della costituzione degli organi consultivi e dal punto di vista organizzativo, il Testo Unico introduce una innovazione di non poco valore, richiesta dalla divisione in zone del territorio d'Italia. Stabilisce infatti di creare un nuovo Organo consultivo: la Commissione Venatoria Compartimentale.

Compito della novella Commissione è quello di giudicare la compilazione del calendario di caccia, e di pronunciarsi su le eventuali restrizioni che tornasse utile apportare al normale svolgimento

dell'attività venatoria nella zona compartimentale, e su tutte le questioni che potessero interessare il compartimento medesimo.

Sempre in materia organizzativa, vediamo che il Testo Unico ha confermato la validità della Commissione Centrale e delle Commissioni Provinciali, conservando la precedente formazione. Soltanto, nel gruppo dei componenti la Commissione Centrale, entreranno a far parte sei membri col mandato di rappresentare i cacciatori e i concessionari di riserve e bandite, anziché sei cacciatori, come voleva prima la legge. I membri verranno indicati dalla Federazione. Per il censimento delle bandite e delle riserve provvederanno poi le Associazioni Provinciali, e non più le Commissioni Venatorie Provinciali. Queste ultime trasmetteranno alle Associazioni i dati forniti dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste. Un rilievo importante si può fare a proposito della facoltà concessa di istituire dei corsi di zoologia applicata alla caccia nelle R. Università, in aggiunta ai corsi ordinari.

Invariati rimangono gli scopi e la formazione della Federazione Nazionale Fascista dei Cacciatori Italiani, la quale deve presiedere « a tutta l'attività sportiva » delle nostre masse venatorie.

Le funzioni della Federazione vengono però più precisamente chiarite, e l'Organo è riconosciuto « come Ente morale avente personalità giuridica ». Il Capo del Governo ne nominerà il Presidente, in base alle proposte del Segretario del Partito Nazionale Fascista.

La costituzione delle Associazioni è pressoché immutata.

E' prescritto che i cacciatori e gli uccellatori, ritirando la licenza, debbano pure versare il contributo obbligatorio per la speciale tessera del C.O.N.I.

Troviamo un opportuno chiarimento negli articoli dove si precisa che le Commissioni Provinciali Venatorie sono organi locali della Commissione Centrale — di diretta emanazione ministeriale —, e che le Associazioni dipendono dalla Federazione e di conseguenza dal C.O.N.I.

In linea generale non si osserva nessun'altra variazione notevole. Le disposizioni d'indole interna verranno stabilite dal C.O.N.I., d'intesa col Ministro per l'Agricoltura e le Foreste che provvederà pure alla costituzione ed al funzionamento delle Sezioni della Associazione Provinciale, ed alla trasformazione delle Società Venatorie ancora esistenti.

Ben chiaro appare il Testo Unico nel fissare i vari capisaldi della legislazione venatoria. Dopo le disposizioni che determinano come ciò che costituisce l'atto di caccia e di uccellazione, costituisca pure l'esercizio dell'attività cinegetica e dell'acupio, troviamo un nuovo elenco delle specie della selvaggina nobile stanziale e degli animali feroci e nocivi.

Per concessione del Ministero, potrà essere autorizzata la cattura di questi ultimi in determinati luoghi e in determinati periodi, quando il danno da essi arrecato all'agricoltura, alla fauna ed alla pesca la renda necessaria.

Una norma importante è quella che prescrive l'obbligo di munirsi di licenza di porto d'armi a chi eserciti la caccia col falco, col furetto o col levriere, e non meno essenziale è quella che stabilisce penalità minime per le eventuali dimenticanze della licenza da parte del cacciatore.

Dalla suddivisione del terreno in zone, le date d'apertura della caccia col fucile restano equamente distribuite:

« La caccia è consentita:

a) nella seconda e nella terza zona: 1) dal 10 agosto alle quaglie, alle tortore, ai passeracci ed ai palmipedi ed ai trampolieri 2) fino al 31 marzo al merlo, tordo, tordo sassello, cesena, storno, allodola, corvi, cornacchie, falchi, gazze e ghiandaie, colombacci e colombe, palmipedi e trampolieri, compresa la beccaccia.

b) Nella zona quarta fino al 31 marzo ai colombacci e alle colombe con preparazione di sito.

c) Nella zona quinta dal 10 agosto al 31 marzo ai palmipedi e trampolieri.

d) Nella zona sesta: 1) dal 10 agosto alle quaglie, alle tortore, ai passeracci ed ai palmipedi e trampolieri; 2) fino al 31 marzo alla beccaccia, tordo, tordo sassello, cesena, storno, allodola, corvi, cornacchie, gazze e ghiandaie, falchi, colombacci e colombe; 3) fino al 10 aprile ai palmipedi e trampolieri; 4) dal 20 aprile al 20 maggio alla quaglia entro la distanza di m. 500 dall'orlo interno dell'arenile.

« Tuttavia lungo quelle spiagge in cui le particolari condizioni della località richiedono per l'esercizio di tale caccia un'ampiezza maggiore, il Ministro per l'Agricoltura e le Foreste, su proposta della Commissione Venatoria Centrale, può, con suo decreto, consentire tale caccia fino al massimo giungere agli agenti della vigilanza, e in





Un ricco trofeo: quattro tassi e una puzzola.

di mille metri dall'orlo interno dell'arenile.

« In tutta la penisola Salentina e lungo il restante litorale pugliese fino alle foci del Candelaro e del Bradano, limitatamente ad una profondità di 2000 metri dall'orlo interno dell'arenile, è consentita in tale periodo la caccia alla quaglia e alla tortora.

« E' sempre vietata la caccia alle quaglie sul mare ».

Per la uccellazione, la legge consente l'uso delle reti verticali e orizzontali fisse, le quali debbono servire nelle ore diurne, e bandisce l'uso di ogni tipo di rete insidiosa, l'aucupio notturno, le reti nell'arenile e sulla spiaggia del mare a distanza inferiore ai mille metri e nei valichi della montagna oltre i mille metri.

Le date generali di apertura per la uccellazione sono così fissate:

« 15 agosto: apertura; nelle località in cui nessuna caccia si apre prima del primo settembre, anche l'uccellazione non può cominciare prima di tale data.

31 dicembre: chiusura generica.

31 marzo: con reti a maglia larga per la cattura dei colombacci e colombe, storni, palmipedi e trampolieri, esclusa la beccaccia, tranne che nella prima zona (Alpi) ».

\*\*\*

Altre modifiche introduce il Testo Unico stabilendo le nuove regole per gli appostamenti fissi, e prescrivendo l'obbligo di delimitare la zona di rispetto con segnali perimetrali « portanti la scritta *Appostamento di caccia* ». Determina poi che ai fini della protezione di una o più specie di selvaggina, la cac-

cia e la uccellazione possano subire restrizioni di tempo o possano essere vietate « anche solo per talune forme o per determinate località ». E ciò per opera del Ministero (sentita la Commissione Venatoria Centrale), il quale può anche spostare il periodo delle cacce fino a sei giorni.

Col Testo Unico, la cattura del passero è di nuovo consentita qualora il Prefetto di una regione, su proposta della Commissione Venatoria Provinciale, la ritenga opportuna. Nuovi criteri sono pure stati adottati nell'autorizzare l'uccisione degli animali nocivi e feroci, dando facoltà di effettuarla nei luoghi ove si possa esercitare in tempo debito un altro genere di caccia, in ogni stagione agli agenti della vigilanza, e in epoca di chiusura ai cacciatori che ne abbiano avuta concessione con Decreto Ministeriale.

In tema di divieti, la nuova legge reca disposizioni tassative. Di essenziale valore è la proibizione di vendere, detenere per vendere, ed acquistare selvaggina stanziale morta, salvo quella proveniente dalle riserve e che sarà identificata con apposito contrassegno. Questa disposizione contribuirà in modo sensibile alla protezione del nostro patrimonio faunistico, e servirà certo a diminuire il bracconaggio, togliendo al bracconiere il modo di fare oggetto d'una speculazione lo sport venatorio.

Altre norme riguardano il divieto di cacciare (oltre che nelle riserve e nelle bandite), nel territorio delle abitazioni, parchi, ville, fondi chiusi, ecc. quando il proprietario non ne abbia dato il consenso; di esercitare la caccia nelle proprietà altrui coltivate quando le coltivazioni possano subirne un danno.

Al proprietario del terreno, invece, — e sarebbe stato augurabile che la legge non lo permettesse — è concesso di cacciare nel suo fondo anche a quest'ultima condizione. Si vieta poi la cattura delle uova, dei nidi, dei piccoli nati di selvaggina — fuorché nelle riserve e nelle bandite, limitatamente ai concessionari ed a scopo di ripopolamento, oppure per i passerii e per le specie nocive.

E' inoltre proibito tendere reti per la cattura dei capi di selvaggina nobile stanziale, fatta eccezione per le riserve e per le bandite, a scopo di ripopolamento o di perfezionamento tecnico. Il divieto comprende poi: la caccia notturna in automobile o con fari abbaglianti alla selvaggina nobile stanziale; la caccia e l'uccellazione su terreno coperto di neve nella sua totalità o nella maggior parte — meno che per trampolieri e per palmipedi nelle paludi o lungo i fiumi delle pianure e pel camoscio e i tetraonidi nella zona delle Alpi — l'esercizio dell'uccellazione e della caccia da un'ora dopo il tramonto a un'ora prima del levarsi del sole. E' tuttavia permessa la caccia notturna ai palmipedi e trampolieri con appostamento fisso, nella seconda, nella terza e nella sesta zona.

\*\*\*

Per le bandite e le riserve, il Testo Unico apporta delle notevoli modificazioni. La costituzione del Demanio forestale in bandita è limitata a quei soli terreni che diano buon affidamento per il ripopolamento. A tale scopo finanziario o per favorire l'incremento faunistico, alcune zone delle bandite demaniali potranno trasformarsi in riserva. E' da notare che un Decreto ministeriale potrà imporre l'obbligo di costituire in bandita o in riserva terreni privati quando ve ne sia l'opportunità, e quando questi terreni non oltrepassino in estensione la decima parte della superficie della bandita o riserva medesima.

Il territorio delle bandite ove si pratici il ripopolamento delle specie di selvaggina nobile stanziale, potrà essere portato da 2000 a 4000 ettari. Nella zona delle Alpi il limite massimo di 2000 ettari potrà essere abolito. « E' facoltà del Ministero di derogare da tali limiti in vista della speciale configurazione o delimitazione dei terreni ».

Il Testo Unico prescrive pure che le bandite private non si possano trasformare in riserve prima che siano trascorsi nove anni dalla loro fondazione. Per i terreni interamente chiusi (da rete metallica, muri, ecc.) l'estensione minima

di 300 ettari può essere aumentata. Circa il problema, molte volte discusso dai cacciatori, della zona di rispetto di 50 metri dai confini perimetrali, il Testo stabilisce che tale zona è conservata per le bandite — eccettuate quelle con chiusure verticali complete — ed è abolita per le riserve — tolte quelle che abbiano i confini a contatto con corsi o specchi d'acqua. In questo caso, oppure quando nell'interno della riserva vi siano dei terreni liberi, la distanza dei 50 metri perimetrali dovrà essere osservata.

Per i fagiani e le altre specie di selvaggina nobile stanziale che non appartengano alla fauna locale, e vengano introdotte ed allevate nelle bandite e nelle riserve, il Prefetto, dopo aver interpellato la Commissione Provinciale Venatoria, può stabilire con un Decreto una zona di protezione intorno ai confini della riserva o bandita stessa. Sempre di 100 ettari è la superficie minima necessaria perché si possa costituire una riserva (eccettuati i terreni recinti).

Le tasse erariali sono rimaste di misura eguale a quella precedente, per la costituzione delle riserve aperte di caccia. Tuttavia, la imposta per la superficie di terreno superiore ai primi 500 ettari, è ridotta a lire 0,10 per ogni ettaro nella zona delle Alpi. Le riserve condotte dalla Associazione Provinciale saranno esentate dalle tasse.

Per i terreni che presentino condizioni favorevoli per il rifugio ed il ripopolamento della selvaggina, e per le zone di montagna e di collina, è stabilita la preferenza della concessione di costituzione di riserve. Ai confini di una bandita non è però consentito di organizzarne. Se in una riserva non si cura il ripopolamento e la moltiplicazione delle specie di selvaggina nobile stanziale, può essere minacciata la revoca della concessione. Quando poi una riserva confini con laghi o con paludi, la superficie di questi ultimi che potrà essere compresa nel territorio riservato, non dovrà risultare superiore a un quinto della loro estensione, e comunque ai trecento ettari.

Sul litorale del Lazio e della spiaggia adriatica, le riserve non dovranno estendersi a più di tre chilometri il loro fronte sul mare, e oltre questo limite il fronte dovrà distare almeno 500 metri dall'orlo interno dell'arenile.

E' conservata la disposizione che la superficie complessiva delle bandite o delle riserve non debba superare il quinto dell'estensione delle singole provincie, tolta la zona delle Alpi. Nelle altre zone si dovranno escludere dal



A caccia nelle colonie.

computo le Riserve Reali e le bandite demaniali, le riserve e le bandite condotte dalla Associazione Provinciale. Vengono poi sancite severe punizioni per le trasgressioni commesse nel costituire le bandite e le riserve o nel praticarne l'esercizio.

Alla caccia nelle terre redente la legge nuova si richiama con una norma in cui si prevede la formazione nelle Alpi d'una zona di trenta chilometri dal confine. La estensione della zona verrà stabilita in seguito con apposito decreto. Altre norme relative alla costituzione delle riserve in codeste zone verranno determinate dal regolamento. Per ora, è stabilito che la disposizione generale, concernente la facoltà di escludere la zona delle Alpi dalla applicazione del quinto del territorio concesso nella provincia alle bandite e alle riserve, vale anche per le terre redente.

Un'altra norma si riferisce alla concessione fatta ai Comuni di costituire riserve comunali nella zona delle Alpi: i contratti stipulati in epoca anteriore alla uscita del Testo, verranno mantenuti per cinque anni.

\*\*\*

Con criteri consoni alla nuova disciplina, il Testo rinalda le norme per la vigilanza e per la repressione degli abusi in materia di caccia. Disposizioni precise contiene la legge circa la custodia dei cani, facendo però una giovevole distinzione nei diversi casi. La facoltà di uccidere i cani vaganti nelle campagne, quando gli agenti di trovano nella impossibilità di catturarli, e quando non si tratti di campagna libera durante il periodo dell'apertura di caccia, è conservata. Con rigore è trattato il

problema dei cani da seguito o da tanna. Per l'istruzione delle razze da ferma, è concesso di condurre i cani nelle campagne nei trenta giorni che precedono l'apertura della caccia alle specie nobili indigene. Nel complesso, i precetti introdotti dal Testo per la sanzione degli abusi, appaiono assai più severi di quanto non fossero per il passato, e ciò varrà sicuramente a reprimere non poche forme di illegalismo. Con molta opportunità è prescritto che oltre alla metà delle somme ricavate dalle ammende, le oblazioni debbano spettare alle Commissioni Provinciali Venatorie, le quali usufruiranno della somma totale per istituire dei premi a beneficio degli agenti che accerteranno le contravvenzioni.

\*\*\*

Nessuna modifica è apportata dalla nuova legge a proposito delle imposte per l'esercizio della caccia e dell'uccellazione: imposte che ultimamente avevano subito una variazione per l'aumento delle tasse di bollo. Immutate rimangono pure le assegnazioni delle soprattasse per le licenze, per tabelle di divieto, e sull'imposta etariale. Al bilancio del Ministero per l'Agricoltura e le Foreste, continua ad esser concesso un milione per le spese di ispezione e di sorveglianza e per il servizio tecnico.

Queste, in linea riassuntiva e generale, le modifiche introdotte dal Testo Unico, come risulta dallo studio comparativo della recentissima legge con quella precedente. Modifiche che non rispondono soltanto alle contingenti necessità venatorie, ma appaiono conformi alle direttive della Nazione.

NINO BROGLIO



Durante il match Italia-Svizzera a Berna: la difesa elvetica impegnata dai nostri « avanti » (foto Argo).

## PERCHE' NON ABBIAMO VINTO A BERNA = = =

**P**erchè non abbiamo vinto a Berna, o meglio, perchè abbiamo arrischiato di perdere? Le ragioni sono più d'una, giustificazioni per gli Azzurri non mancano: ma sta di fatto che la squadra italiana, o per essere più esatti, l'attacco ha fornito quel giorno un gioco amorfo, abulico, apatico. Non si vuol dire con questo che gli attaccanti italiani abbiano mancato di volontà: è mancata loro, invece, l'energia. Ottimi in linea tecnica anche a Berna, sono stati invece cattivi tattici. La volontà di vincere ha dato loro il tono sufficiente per imporre la loro superiorità di classe sotto forma di un'offensiva

tenace, serrata, convincente; la mancanza di energia ha tolto loro la possibilità di approfittare con un guizzo rabbioso, o con una entrata decisiva, dei momenti favorevoli presentatisi lungo la partita, per raggiungere l'obiettivo.

Cattiva giornata? Certamente, ed anche contrasti gravi opposti dal vento che infliggeva capricci strani ed i più impensati scherzi al pallone troppo leggero, epperò difficilmente manovrabile. Tale svantaggio si è ripercosso assai più sulla squadra che elaborava temi tecnici basati sulla precisione che su quella che sfoggiava un sistema alquanto primitivo del gioco: un calcio in avanti al pallone e via, sperando che Dio la mandi buona. Ed anche la sorte si è alleata agli svizzeri in svariati modi.

Ma noi non insisteremo sui particolari riguardanti il vento, la sorte, l'arbitro, ecc., poiché è bene osservare da vicino il gioco svolto dall'undici italiano per trarre quelle illazioni e

quelle considerazioni che si presenteranno più opportune e che il commissario tecnico stesso avrà rilevate. Quali le deficienze e quali gli errori del nostro attacco. Esaminiamo partitamente le une e gli altri.

Anzitutto giova notare che quattro *forwards* hanno giocato al disotto del loro valore normale. Meazza, Cesarini, Costantino ed Orsi. Meazza, impressionato ancora per la distorsione alla caviglia, timoroso di Ramseyer, privo di scatto, ha trovato nel gioco stesso chiuso troppo al centro un nemico delle sue attitudini, che ha contribuito a fare di lui, solitamente svelto, approfittatore rapido, tattico e realizzatore, un giocatore sfluato, quasi sempre fuori fase. Costantino, mal servito dai mediani e dalla mezza destra, si è smontato presto ed ha sbagliato, tra l'altro, il più facile dei goals presentatisi per l'intera partita ai nostri giocatori. Orsi ha fatto un primo tempo in sordina; timoroso di contatti con Loichot e specialmente con Minelli è mancato in gran parte al suo compito: si è però rinfrancato nella ripresa che lo ha visto molto attivo e più coraggioso. Cesarini, infine, è piaciuto a molti spettatori, e a qualche critico svizzero, perchè a metà campo ha svolto azioni personali brillantissime, ricche di movimenti e di dribblings, di vigore e di buone idee: non è però piaciuto a noi perchè egli, al termine di queste sue azioni personalissime, anzichè concludere con un passaggio tempestivo e ben dosato o con un utile allungo a Costantino (come faceva Banchemo nel match contro l'Austria) o con un accorto tiro in goal, sciupava tutto con un colpo al pallone che non apriva nuovi orizzonti al nostro attacco ma che anzi creava confusione e incertezze di compiti e di idee ai compagni, favorendo così il gioco ostruzionistico degli elvetici.

Ferrari, che non è stato da meno del solito, ha così potuto emergere ed i negatori del valore e dell'importanza del lavoro non appariscente che svolge sempre l'alessandrino-juventino hanno dovuto battere un po' in ritirata. Perchè questo incontro è stato un po' anche la riabilitazione e la valorizzazione delle mezze ali Ferrari e Banchemo che dopo il match con l'Austria ebbero forse più critiche che plausi: immeritabilmente. Ferrari, meno brillante, meno teatrale ed anche più meccanico, più uniforme di Cesarini nelle azioni personali di spola della mediana all'attacco, concludeva meglio di Cesarini in virtù di maggior avvedutezza.

Gli errori del riparto attaccante cui abbiamo accennato più sopra sono errori d'indole essenzialmente tattica. In essi, per la verità, vanno coinvolti in parte anche i mediani che pure hanno costituito il settore della squadra più redditizio. Ci spieghiamo. L'azione dell'attacco per aver buone probabilità di riuscita non deve essere iniziata tatticamente nei pressi dell'area di rigore. A metà campo e non più in là il centro-sostegno e i suoi compagni di linea devono dare l'impostazione dell'avanzata allargando il gioco alle ali in modo da obbligare la difesa ad aprirsi e a lasciare perciò via più libera agli attaccanti del centro. Ferraris IV, che fece un match mirabile sotto il puro aspetto difensivo — egli era sempre sulla palla, rimandava sempre sia di testa o di piede — non fu altrettanto felice nel sostenere l'attacco. Il combattivo romano avrà completato il suo gioco quando avrà imparato a servire il pallone ai propri attaccanti raso terra e quando avrà appreso ad allargare l'azione alle ali.

Sistematicamente i rimandi di Ferraris sono stati fatti a pallone alto ed al centro della prima linea: Pitto dal canto suo si è prodigato per la difesa ma ha difettato anche lui nel servire l'attacco. Cesarini, che giocava un po' arretrato, come abbiamo dimostrato più sopra, non ha saputo sostituirsi, come invece l'ha fatto un po' Ferraris nella ripresa specialmente, ai mediani nel dare un'impronta tattica alle avanzate. Ne conseguiva il gioco stretto, arruffato, affannoso, che ha messo in condizione vantaggiose la difesa svizzera.

Buon per noi che la squadra rosso-crociata non è di classe molto elevata in campo internazionale. La Svizzera ha fatto un match difensivo, ha giocato per il match nullo. A fianco dell'anziano Ramseyer ha messo il giovane Minelli, una recluta che ha conquistato di colpo i galloni. Nella mediana ottimo Loichot, all'attacco gli Abegglen. Null'altro, individualmente. Dal punto di vista tecnico e tattico la compagine elvetica ha mostrato uno spirito primitivo, una concezione troppo elementare del gioco. In compenso molto vigore e grande cuore. La Svizzera ha giocato insomma all'« italiana », nel significato che si dava a questo qualificativo dieci o undici anni addietro. E come gli Azzurri riuscivano allora a strappare dei risultati pari e dei successi clamorosi, così nell'ultima domenica di marzo anno IX è fortunatamente capitato ai rosso-crociati.

MARIO ROSSI



I « diavoli » rossoneri del Milan vincono 2 a 1 i Vercellesi (foto Argo).

## GIOVANI CHE SALGONO

Le crisi di ringiovanimento, quando capitano, sono gravissime. Lo sanno quelle squadre che, dovendo collocare a riposo i campioni ormai destinati a giocare come vecchie glorie, non hanno sottomano i giovani che li equivalgono, come classe individuale e come stile di gioco. Finché il *matador* va bene, nessuno pensa al vuoto che potrà lasciare la sua assenza; dopo, scoccata l'ora triste del ritiro, sono pasticci...

Quando poi diversi componenti la squadra toccano quasi contemporaneamente l'età matura (matura come giocatori, s'intende) allora è difficile evitare quel declino rapido e rovinoso che, nel recente passato, portò molte unità alla retrocessione o addirittura alla scomparsa.

Oggi come oggi, le squadre maggiori temono poco la crisi di ringiovanimento, perché in generale posseggono i mezzi finanziari per acquistare, al momento opportuno, campioni belli e forti, andandoli a cercare, magari, oltre l'Oceano.

Non sempre il sistema dell'ingaggio dà frutti rapidi e concreti, perché il

rendimento che può dare un campione allevato in seno alla società, con tradizioni di scuola e di cuore, supera sovente il rendimento del fuori classe collocato di punto in bianco fra giocatori aventi uno stile proprio che si armonizza da tempo col funzionamento generale della compagine.

Ma in genere, dopo un periodo più o meno lungo di tirocinio sperimentale, la squadra che immette nelle sue file giocatori nuovi di classe eccelsa riesce a trovare la fusione necessaria. E' tipico, nel presente campionato, il caso della Juventus, che malgrado evidente squilibrio riesce a mantenere il comando della classifica in virtù dei cinque *matadores* che compongono il suo attacco.

Il pericolo dell'accennata crisi è dunque pressoché inesistente per le squadre facoltose che hanno molto da spendere; ma le unità di provincia rimaste in Divisione Nazionale, oltre che difendere i loro migliori prodotti dalle insidie dell'oro metropolitano, devono anche temere — ed a ragione — le crisi di trapasso che, per loro, sono sempre allo stato latente. Si può dire anzi che la preoccupazione massima delle squadre di provincia sia appunto quella di fabbricare a serie buoni elementi per sostituire senza danno i campioni che partono ed i campioni che invecchiano. Ed è sempre doloroso vedere delle squadre che, dopo aver fornito elementi da « Nazionale » cooperando così all'elevazione del gioco, finiscono per andare a

rotoli con scarse possibilità di ricupero.

Che questo sia bene o male, agli effetti pratici riesce difficile affermarlo, perché un torneo lungo e dispendioso come quello italiano trae con sé tanti e tanti interessi da disperdere ogni ragione sentimentale, come capita spesso nella vita.

D'altra parte fabbricare, o meglio creare campioni, è impresa complessa e difficile che rifugge normalmente da ogni sistema e da ogni preparazione. Si parla sovente di tradizione, di scuola, ecc.; ma in sostanza vi sono squadroni di grido che da anni non producono campioni propri mentre d'altra parte squadrette oscure di divisioni inferiori mettono talvolta in luce nuove promesse che, opportunamente curate, raggiungono in breve il massimo splendore. Ma in tutti i casi, la volontà di creare c'entra in minima parte e spesso è male ricompensata.

Quella però che è veramente temibile sotto tutti gli aspetti è la crisi generale di ringiovanimento. Non sono poche le Nazioni che, da una generazione all'altra e per cause imprecisabili, subiscono un peggioramento più o meno sensibile nella fattura del gioco o nell'efficienza delle loro rappresentative di *foot-ball*. E' in fondo il temuto fenomeno che invece di colpire una squadra, colpisce tutto l'organismo calcistico d'una Nazione. Si verifica così quel declino di gioco applicato in generale che porta fatalmente al ribasso senza rimedi. La vecchia guardia ha la classe e non ha più il fiato; i nuovi dispongono del fiato e non posseggono la classe dei predecessori: ecco in sintesi il quadro del dramma che porta a tanti rovesci inopinati ma inevitabili per chi non ha giocatori validi di rincalzo.

L'Italia è fortunatamente lontana da tale pericolo.

C'è forse qualche sport che, per ragioni varie, sembra in decadenza; ma la vitalità calcistica è meravigliosa. Basti dire che il progressivo miglioramento del gioco italiano è dovuto, nel tardo dopo guerra, ad una vera rotazione di campioni! Prendiamo, a mo' d'esempio, la serie dei centro-attaccanti: Moscardini, Della Valle, Schiavio, Libonatti, Banchero, Pastore, Sallustro, Meazza. Senza contare gli azzurri passabili: Vecchina, Wolk, Stabile... C'è insomma l'imbarazzo della scelta.

Anche negli altri ruoli non difettano gli elementi adatti. C'è soltanto scarsità di interni destri, ma tale insufficienza appare più temporanea che cronica.

Avremo insomma per l'avvenire del materiale calcistico di prim'ordine, atto a conservare il prestigio acquistato dalla Nazionale Italiana in tante battaglie.

L'eredità dei maestri d'ieri e di oggi non andrà perduta.

\*\*\*

Anche il presente Campionato, del resto, ha saputo fornire le sue brave rivelazioni. Le folle sportive, pur essendo avvinte dal gioco delle classifiche e dal carosello dei risultati settimanali, sa individuare i suoi beniamini, sa esaltarli.

Giocatori giovanissimi che hanno della stoffa non difettano in Divisione Nazionale A, e probabilmente anche nelle divisioni di rincalzo stanno facendosi strada elementi di valore che in un domani più o meno prossimo potranno rivestire i colori dei maggiori sodalizi.

Un giovanissimo, per esempio, è il nuovo condottiero dell'attacco vercellese, cioè di quell'attacco che porta l'eredità di un passato glorioso e indimenticabile. La Pro Vercelli, magnifico vivaio di atleti, aveva già trovato in Baiardi I un degno successore dei Fresia, dei Ferraro, dei Gay; ma poi, per ragioni più morali che tecniche, il nuovo prodotto locale dovette retrocedere a sostegno laterale, di fianco all'inesauribile Ardissona.

Ed ecco ora Piola, dal gioco fresco, rapido, realizzatore. Un tipo alla Meazza, meno classico, meno freddo nella stoccata finale, ma ugualmente pronto nell'allargare il gioco, fulmineo nello spiazzare l'avversario, istintivamente conscio della tattica da adottare e del gioco da svolgere.

Piola, leoncello per forza di tradizione, è insomma il centro-avanti ideale, dal tocco sano e sicuro, dall'esatta visione del gioco. Quando egli acquisterà una maggiore esperienza, specialmente nei corpo a corpo in area di rigore, allora non avrà più nulla da aggiungere al suo gioco pratico e volante.

Un altro elemento nuovo ha pure presentato il vecchio Milan. Non è un prodotto rosso-nero, perché Arcari viene dal Codogno, cioè dalla squadretta lombarda che ha già dato Tansini al calcio italiano. Ma è certamente un'estrema destra di valore, il giovanissimo Ar-



Durante il match Modena-Napoli: « corner » contro i partenopei (foto Bendini).

carì. Sa colpire bene la palla da qualsiasi posizione, è preciso e vigoroso nel tiro. È veloce nello svolgere il compito elementare ma difficile dell'ala. Controlla tenacemente da un avversario superiore, accusa ancora un certo disagio che appanna il suo gioco solitamente lucido e lineare; inoltre c'è qualche discontinuità nelle sue esibizioni, dovuta forse a ragioni morali e transitorie, tuttavia Arcari, nel complesso, è ottimo e può salire molto, perché classe e mezzi non gli difettano.

Un'altra ala di valore: Silano. Cresciuto alla scuola famosa del trio d'attacco granata, l'allievo di Balonceri si svolge ormai con somma perizia il compito di ala. Chi lo segue e lo osserva sul terreno di gioco, non esita a scambiare per un veterano, tanto è la sua abilità nello sfuggire al controllo dell'avversario e nell'offrire ai compagni di linea i palloni utili. Trasformato, per ragioni contingenti, il sistema d'attacco del Torino, basato normalmente su passaggi strettissimi e precisi di impareggiabile esecuzione; abbandonato insomma il metodo dell'azione frontale

di sfondamento da parte dei tre ex-Nazionali Balonceri, Libonatti e Rossetti II, Silano è balzato presto alla notorietà in virtù del suo gioco veloce e sbrigliato, non privo di spunti classici.

Stiamo indubbiamente attraversando un periodo felice per quanto concerne le estreme, poiché nella rapida rassegna un'altra ala colpisce l'attenzione per il modo con cui si è affermata davanti alle folle e davanti agli esperti: Patri. Ottimo come esecutore e come realizzatore, il giovane rosso-bleu dev'essere assolutamente compreso fra le rivelazioni di quest'annata calcistica.

Così come rappresenta un'autentica rivelazione il nero-azzurro Bolzoni. Chiamato a sostituire l'invalido Gianfardoni, l'ex milanista ha saputo sfoderare un gioco che forse pochi si attendevano. C'è ancora dello scetticismo in giro, riguardo alle risorse classiche di Bolzoni, ma bisogna riconoscere che finora, sia come terzino che come mediano laterale, il sostituto di Gianfardoni non ha mai fallito la prova. Sfrondato il suo gioco naturalmente focoso da molte scorrettezze inutili, data una linea più sobria e più riflessiva ai suoi spostamenti, Bolzoni è rimasto sempre un terzino da combattimento, più atto all'entrata impetuosa che all'intervento del giocatore; ma nel complesso il suo gioco è assai brillante e redditizio e più redditizio ancora diventerà quando l'attuale compagno di Allemandi riuscirà a prendere gli ultimi numeri di effetto che servono per la platea. Ma che solitamente rendono quasi possibile, in caso di errore, il pronto ricupero.

All'elenco delle rivelazioni affermatesi nel presente campionato bisognerebbe aggiungere altri nomi, magari non nuovissimi, perché già osservati e seguiti nel precedente campionato, forse non giovanissimi, perché da qualche tempo già sulla breccia. Come non soffermare l'attenzione sul gioco di Malatesta (Lazio), Sternisa e Perversi (Milan), Sallustro II (Napoli), De Pietri (Modena), Mongero (Torino), Borello (Alessandria), Cassetti (Bologna) e di molti altri che di tanto in tanto, in giornata di grazia, sanno impressionare?

Ma per questi, come per quelli che si accalcano nelle Divisioni inferiori, il tempo galantuomo compirà il suo dovere. E allora... ne riparleremo.

LEO CATTINI



La squadra dell'Amatori R. M., che ha vinto il Torneo Federale. In piedi: Morimondi, Aimond, Barzaghi, Montolli, Baumann, Pellegatta, Paselli, Sessa e Cesani. In ginocchio: Allevi, Centenari, Tagliabue, Gattoni, Di Bello e Peregriani (foto Bellina).

## La situazione dopo il Torneo Federale

Il Torneo Federale è terminato col la vittoria degli «Amatori Rugby Milano». Molto c'è da dire sullo svolgimento di questo torneo che per parecchie settimane ha tenuto desta l'attenzione degli appassionati, col suo svolgimento rapido, colla sua logica selezione, colla vittoria della squadra più meritevole, ma credo sia più interessante, piuttosto che enumerare vittorie e sconfitte e pubblicar classifiche, oltre che osservare il Torneo dal lato tecnico, esaminare le condizioni alle

quali si trova il rugby italiano alla fine di questa competizione alla quale hanno partecipato tutte le migliori squadre italiane.

Al torneo, che si è svolto secondo il metodo Coppa di Europa, cioè *match* e *retourmatch* a eliminazione diretta, hanno partecipato 14 squadre e cioè: Amatori R. M., Roma Rugby, Napoli G.U.F., Genova G.U.F., Andrea Doria, Padova 43.a Legione, Padova G.U.F., Torino G.U.F., Michelin S. C., G. R. F. Mussolini, Bologna Sportiva, Piemonte Sabauda, e due squadre della Fiat, Nord e Sud.

Dopo le eliminatorie del Torneo, come due anni fa e come l'anno scorso, sono arrivate in finale la *Roma* e gli *Amatori*: è fuor di dubbio che queste due squadre rappresentino quanto di meglio possa vantare il nostro rugby, e che se

pur qualche altra squadra si fa avanti per contendere il passo alle sorelle maggiori, essa è ancora molto distante dalla classe e dall'esperienza delle due finaliste.

Il rugby è uno sport dove non si può arrivare ad eccellere che col tempo e la conseguente pratica di gioco: una squadra potrà fare tutti i progressi che vorrà in un tempo brevissimo, ma arriverà ad un grado di tecnica per oltrepassare il quale e migliorare di poco si troverà di fronte a grandi difficoltà.

Fenomeno generale questo che è stato particolare anche ad altre nazioni dove il rugby è ora molto in auge, ma che da noi è particolarmente evidente e sentito, in quanto siamo del tutto sprovvisti di *trainers*. Si pensi quali enormi progressi ha compiuto

l'allora squadra dell'Ambrosiana sotto la guida di Mr. Potter; progressi di tattica e assimilamento di sani principi che sono ancora la base del gioco degli Amatori.

Ora se in principio di stagione si era sperato che la Federazione del Calcio, prendendo sotto di sé il rugby, lo aiutasse in qualche modo che non fosse il semplice indire un torneo, per esempio chiamando in Italia un *trainer* straniero e facendolo girare per la varie città d'Italia posseditrici di squadre di rugby, questa speranza è svanita. Era di così ardua attuazione il progetto? Io credo di no. Ma sta il fatto che le squadre si sono arrangiate da sole, hanno imparato il gioco, hanno cercato di copiare chi più sapeva e sicuramente si sono messe nella competizione Federale; questo, se pure è indubbiamente successo di costanza e di buona volontà, non lo si può chiamare successo tecnico.

\*\*\*

La vittoria degli Amatori nel Torneo Federale ha tutti i caratteri della legittimità, non derivanti loro dalla tradizione o dallo scudetto di campioni che già posseggono da due anni e che ora hanno conquistato per la terza volta, ma per continuità di rendimento: essi infatti hanno terminato il Torneo imbattuti, segnando 72 punti contro 8 e battendo la Roma, il più temibile avversario, a Roma per 3 a 0 e a Milano per 15 a 8.

Quindi da questo lato niente a ridire. Se poi si esamina il gioco svolto dalla squadra milanese durante tutto il Torneo, si riscontrano in questo carattere di collettività nelle quali bisogna forse ricercare la causa principale del successo. Gioco collettivo e affiatamento; niente Assi o fuori classe, ma tutti i giocatori posti alla stessa stregua e cooperanti individualmente alla vittoria di squadra. Quando l'Amatori all'inizio della stagione eliminava dalla propria squadra quattro elementi che erano ritenuti fra i migliori si disse che la compagine ne avrebbe sofferto: tutt'altro, la squadra si snellì, ed eliminati gli individualisti il gioco assunse un carattere volante senza uomo predestinato a segnare, ma tenendo presente il principio del « meglio piazzato ».

Fu curata particolarmente la seconda squadra dalla quale avrebbero dovuto uscire i sostituti; sempre e ovunque il principio di abolire il gioco chiuso, duro, confuso, a tutto favore del gioco aperto, veloce, chiaro.

Con questi principi che presso i mi-



Il lunedì dell'Angelo si è svolto a Milano un incontro di rugby fra una rappresentativa milanese e il Lyon Olympique Universitaire, che ha vinto di strettissima misura (14-10). Ecco una fase della combattuta partita (foto Argo).

lanesi hanno assunto caratteri di metodo, essi hanno condotto tutto il Torneo con un ritmo eguale e ponderato. Si è spesso decantato il pacchetto degli avanti per le sue partenze in gruppo e per il suo peso: io credo che se i competenti avessero lodato piuttosto il gioco veloce di smistamento e alla mano degli otto avanti milanesi, sarebbero stati più nel verosimile. E' certo che allo spettatore fa più impressione una partenza in massa o l'attacco in dribbling che non l'attacco alla mano seppur più elegante; ma si pensi un poco alle difficoltà che presenta il gioco veloce, dove il pallone viaggia di mano in mano, per otto uomini sugli ottanta chili, handicappati dalle frequenti mischie, e poi si vedrà che il gioco degli Amatori più che potente e irruento è rapido e conciso, frutto di abnegazione e di costanza. Che dire dei mediani e dei trequarti?

Molte squadre e tra queste la Roma dovrebbero imparare assai dai milanesi; purtroppo quante squadre hanno i propri trequarti che partono da fermo, attendono il passaggio del pallone « *au ralenti* » e si fanno atterrare piuttosto che calciare lateralmente.

Tutto ciò nella squadra degli Amatori è abolito; il pallone viene ricevuto in velocità con quante probabilità da parte della riuscita dell'attacco è facile intuire. A tutto ciò aggiungasi la sicurezza alle spalle. Gli Amatori hanno da tre anni a questa parte, in Mo-

rimondi la difesa più sicura e la certezza di avere le spalle ben guardate, e ciò non è poco per il morale di una squadra.

Dunque indubbiamente il successo della squadra milanese va ricercato nel suo gioco, e nell'affiatamento che regna tra i giocatori. Se si vuole, si può ricordare che gli Amatori hanno combattuto due incontri internazionali con squadre francesi a Como, contro il P. U. C. e a Lione contro il Lyon Olympique Universitaire e che quindi hanno avuto modo anche in questa stagione di affinare le proprie armi alla scuola dei maestri d'oltr'Alpe, ma tirando le somme restano sempre come dati particolari della compagine milanese, la cavalleria e quel senso innato di aggressività e di attacco che fa di noi latini i più alti a comprendere il gioco del rugby ed a praticarlo secondo i suoi veri principi.

\*\*\*

Sembrirebbe non errato il credere di essere ancora in piena stagione rugbyistica, quando dei due o tre incontri fra la nazionale italiana e le rappresentative estere promessi e preventivati al principio di stagione, ancora non se ne è svolto nessuno. Ma in verità la stagione volge al termine e con tutta probabilità di tali incontri non se ne svolgerà nemmeno uno, sia perché il caldo, il maggior nemico del rugby, è ormai vicino, sia perché le altre na-

zioni sono prossime ad abbandonare per quest'anno la propria attività. Si è voluto attendere troppo, quando una Spagna, una Germania o una Cecoslovacchia non attendevano altro che misurarsi con noi: così siamo daccapo con un ente come la Federazione del Calcio che ha già tanta attività e tanto lavoro per il foot-ball da non aver tempo di occuparsi del rugby, con grandi vedute di attività e di propaganda e coi rugbyisti che restano a bocca asciutta: ché non si può chiamare propaganda il torneo reso logico dalla normale attività delle squadre.

Per propaganda noi intendiamo partite amichevoli fatte svolgere su terreni vergini di rugby in città desiderose di conoscerlo, incontri fra le Nazionali che servono a mantenere desta l'attenzione degli sportivi e il sentimento di emulazione, la *tournee* per varie città d'Italia di qualche squadra straniera padrona di un bel gioco dimostrativo, etc., tutto ciò insomma che serve a far proseliti, ad attirare nuovi appassionati, a far nascere nuove squadre. Niente di tutto ciò. Siamo ancora daccapo colle nostre necessità e le nostre aspirazioni.

La necessità di una Federazione di Rugby non si è mai tanto sentita come adesso che il rugby è in possesso di quella del calcio; la necessità di un sodalizio che curi particolarmente e solamente i pochi ma entusiasti giocatori di rugby, che allestisce un calendario per l'attività della stagione e lo mantenga, che si adoperi per la propaganda e curi poi lo sviluppo tecnico del gioco e la qualità dei giocatori piuttosto che la quantità, mai come adesso si è reso necessario.

Ma a che pro ribattere le cose già tante volte ripetute?

Dire che i rugbyisti hanno diritto alla loro Federazione come ce l'hanno tanti altri giochi insulsi e ridicoli al punto da far sentire all'on. Scorza, capo degli studenti sportivi, il bisogno di eliminarli dall'attività goliardica?

Non si è ancora capito, ovvero lo si è capito troppo bene, che il rugby conta ormai più che i suoi praticanti, la sua massa d'appassionati, un certo cerchio di ammiratori che va sempre più allargandosi e che quindi le sue necessità vanno moltiplicandosi. Il problema arbitrale che in un primo tempo il C.I.T.A. ha con tanto impegno tentato di risolvere è ancora allo stato iniziale, perchè i pochi arbitri che la Commissione ha posto a reggere le eliminatorie del Torneo si sono dimostrati addirittura insufficienti, dimo-

strandolo non solo di non aver assimilato lo spirito del gioco (cosa questa alla quale si può anche passar sopra dato che lo spirito del gioco non lo si acquista tanto facilmente leggendo un manuale), ma anche interpretando le regole del gioco in maniera del tutto errata, e, se pure in buona fede, del tutto differentemente da come vengono interpretate nella patria del rugby; cioè in Inghilterra.

Tutto ciò sta a dimostrare che il problema del rugby in Italia è tutt'altro che risolto, e se questo, chiamiamolo piccolo dissesto del gioco attuale, non ha affatto influito sull'attività e sulla vitalità delle squadre praticanti, ciò va a onore di quest'ultime.

Infatti niente ha impedito che quattordici fra le migliori squadre italiane partecipassero al torneo, mentre altre restavano in attesa di un ipotetico Campionato, e, attraverso notevoli sacrifici, lo portassero bellamente a termine; e soprattutto niente ha impedito che per il match di finale, gli Amatori affollassero il campo di spettatori tifosi anche senza alcuna pubblicità murale, nè alcun strombazzamento. Per quanti sport, che pure hanno una propria Federazione non avviene altrettanto! Per questi mi si cita la poca sportività del pubblico? Nossignori, il pubblico italiano che è tra i più sportivi, è stato troppo abituato ad assistere pagando almeno un mezzo zecchino ad una competizione sportiva come ad uno spettacolo dove si ha il diritto di fischiare quegli attori che, profumatamente pagati, non facciano abbastanza divertire o stonino negli acuti.

Questo pubblico, di certo, è sempre pronto a sostenere le iniziative veramente sportive dove la passione sana del dilettante si espliciti nella lotta e affolla spesso, sia pure come diversivo, un terreno di atletica o di rugby; adesso ciò avviene come curiosità, istinto, o antidoto al male di cui lo sportivo, per esempio del calcio, si sente afflitto, ma in avvenire ciò può accadere per quel senso sportivo che è innato nel nostro animo e che ci spinge verso le contese più accanite e leali, dove l'aggressività non è direttamente proporzionale al premio, ma è dote prima del combattente.

Ma allora... allora esisterà già da un pezzo la tanta auspicata Federazione Italiana di Rugby e il gioco della palla ovale, fattosi grandicello, avrà dei doveri verso gli appassionati e dei diritti da far valere. Per ora non ha della grande modestia e delle aspirazioni.

PIERO PASELLI

## RUGBY ESTERO

**P**arlare di rugby in Francia è come parlare dello sport nazionale. Il Rugby Francese che tanto piede ha preso in tre quarti della Francia è dall'inizio della stagione sino ai primi caldi, all'ordine del giorno. Tutti conoscono il rugby, anche coloro che praticano altri sport, e lo amano, perchè o al ginnasio o al liceo o all'università, nella società sportiva o nel gruppo sportivo della società presso la quale sono impiegati, hanno praticato un po' di rugby. Il rugby in Francia, già da molti anni proclamato di utilità pubblica è diventato la passione e la necessità di migliaia di giovani, e le sue partite internazionali seguite con un interesse che non si può descrivere, hanno assunto il carattere di una gara tra i rappresentanti migliori della razza delle varie nazioni.

Il rugby in Francia conta circa 150.000 iscritti alla Federazione Francese di Rugby, e si pensi che in quasi tutto il Nord della Francia, non si pratica il rugby, ma impara il calcio.

Questi giocatori sono inquadri in circa 3000 clubs che ogni anno combattono il Campionato diviso nelle seguenti categorie: Eccellenza, Onore, Promozione, Prima, Seconda, Terza, Quarta e Quinta. Annualmente ha luogo il *Torneo delle cinque Nazioni* che si svolge a eliminazione tra Francia, Scozia, Inghilterra, Paese di Galles e Irlanda. Questa è la più grande competizione di rugby, attesa con ansia non solo in Francia, ma anche in Inghilterra. In ogni stagione, tali nazioni combattono quattro incontri due in casa e due fuori e se è difficile immaginarsi l'affluenza a tali incontri, è invece facile concepire incassi da 700.000 lire come quello di Francia-Galles del 2 aprile 1930.

\*\*\*

In Inghilterra il Rugby è considerato gioco eletto, degli aristocratici, dei laureati, della classe dirigente. Gli inglesi sogliono dire che a una partita di rugby interviene pubblico da « cappello » mentre ad una di foot-ball vi è pubblico da « berretto »: la distinzione tra i due giochi è originale ed indica chiaramente con quale correttezza viene praticato il gioco della palla ovale.

Dicendo rugby inglese, si intende il rugby insulare, ma veramente nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda le Federazioni che regolano il movimento sono quattro e cioè: l'Unione Inglese, l'Unione Irlandese, l'Unione del Paese di Galles e l'Unione Scozzese, e seppure tutte e quattro sottostanno all'Autorità dell'*International Board* (il C.I.T.A. inglese) tuttavia ognuna regola i propri interessi separatamente. Inutile dire che i 148.000 giocatori di rugby del regno (148.000 qualche anno fa, ora saranno molti di più) e i circa 250.000 tra Galles, Irlanda, Scozia e Dominions (Australia, Africa del sud, etc.) sono tutti dilettanti.

I grandi incassi degli incontri internazionali, vengono devoluti ai Clubs per l'ampliamento dei terreni e per il perfezionamento dell'organizzazione e la Federazione Inglese da sola devolve ogni anno dai due ai tre milioni di lire ai clubs bisognosi.

S. M. il Re Giorgio interviene spesso agli incontri e stringe la mano ai vincitori, e gli studenti delle Università si combattono tutta la stagione per il solo premio della vittoria o per una sciarpa colorata dei loro colori. Niente Campionato, niente classifiche, niente premi: sport genuino, passione innata. Quando vi arriveremo anche noi?



L'arrivo della Milano-San Remo: 1. Binda; 2. Guerra; 3. Piemontesi. Mara, quarto arrivato, è seminascolato dal vincitore.

## Dalla strada alla pista

**C**hi aveva detto che lo sport della bicicletta era in ribasso, che l'amore che il popolo ha sempre portato per queste ardenti competizioni s'era affievolito?

Nessuno può aver dimenticato quale famosa « stagione » sia riuscita quella del 1930, che vedeva la superba impresa rivelazione di Guerra nel Giro di Francia e la smagliante vittoria di Binda nel Campionato mondiale su strada. L'interesse e l'entusiasmo nel mondo sportivo furono grandi, e non a torto si prevede fin d'allora che la ripresa delle corse nel 1931 sarebbe stata degna del confronto. I primi fatti hanno confermato l'attesa, e senza esagerazione od infatuazione si può affermare che la

« stagione » inaugurata il 23 marzo scorso con la disputa della Milano-Sanremo promette di essere oltremodo brillante. Non è più come una volta che un uomo solo domini in modo assoluto, e le corse riescano una passeggiata, con l'unico momento di lotta nella volata finale.

La prova di apertura, la classica Milano-Sanremo, fu bensì decisa in volata negli ultimi metri da un gruppo numeroso di corridori, ma sbaglierebbe chi pensasse che la gara non fu combattuta. Non è il caso, dopo quasi un mese, di ritornare a tracciare la cronaca della corsa e ricordare i singoli episodi che la contrassegnarono.

Nel suo complesso, fu una corsa stra-

na, fuori d'ogni regola e d'ogni previsione, in certi momenti quasi assurda. Per più di 200 chilometri non si vide nulla di eccezionale, il bello venne poi, e mostrò la deficienza di « forma » di alcuni Assi e la buona disposizione di altri. Fra i primi, checchè si voglia dire in contrario, era Guerra, perchè non si può ammettere che il Mantovano, se fosse stato nelle condizioni dell'autunno scorso, avrebbe mantenuto un'attitudine così guardinga, quasi passiva. Chi si mostrò realmente in possesso dei suoi mezzi migliori fu Binda, ancorchè egli non abbia sferrato il proverbiale attacco in salita, limitandosi a vincere in volata. La vittoria, premiando il Campione del mondo, premiò il miglior uomo della giornata. Non si deve dimenticare che egli fu colpito da due scoppi di gomma proprio in momenti e in punti che potevano essere decisivi, ed entrambe le volte egli era attardato e impos-



Il viso corruciato di Guerra dopo l'arrivo a San Remo.

sibilitato a dare un tono personale alla battaglia. Mara e Caimmi, dai quali tanto si aspettava per un arrivo in volata, giunsero provati duramente dall'inseguimento dovuto compiere proprio negli ultimi chilometri in seguito a forature, e non poterono menomamente minacciare Binda — più fresco, più forte, più autoritario di tutti.

Dopo questa gara, gli sportivi hanno dovuto aspettare tre settimane prima di rivedere alle prese i campioni della strada. L'incontro si è effettuato il 12 aprile, in occasione della corsa per le « Tre Valli Varesine », la prima delle quattro prove stabilite dall'U. V. I. per la disputa del Campionato italiano assoluto.

In questa gara si verificava la sorpresa alla quale ci riferiamo per dire che veramente la prosecuzione della « stagione » sarà oltremodo interessante. Tutti si aspettavano una gara combattuta sul percorso che pareva scelto apposta per i *grimpeurs*, invece, sulle salite (e non ne mancavano) gli Assi si mantennero in posizione di guardia attesa, col risultato che a una decina di chilometri dall'arrivo, più di 30 corridori erano tuttora in gruppo compatto. Il tanto temuto e aspettato attacco di Binda non si era verificato, sebbene il Campione del mondo un paio di volte si fosse divertito, con brevi scatti, a dare dimostrazione della sua maggiore velocità in salita. Degli altri, Mara sperava evidentemente che la corsa avesse uno

svolgimento monotono e calmo fino all'ultimo chilometro, per imporre in volata le sue qualità di « sprinter ». Guerra, che al pari di Binda aveva una forte squadra a sua disposizione, non si curò di farla funzionare, e anche lui attese... che gli venisse buona. Sperava, forse, anche lui di vincere in volata? Insomma, come argutamente scrisse all'indomani della corsa l'« inviato speciale » d'un quotidiano, « la barba di noi seguitori, o spettatori, era d'una lunghezza assalonica. Le mascelle ci dovevano per il gran sbadigliare fatto ».

Poi, improvvisamente, avvenne il noto episodio, quello che decise della corsa, a tutto scorno degli Assi: dietro uno scatto del fratello di Binda sulla brevissima salita di Gavirate, Giacobbe e Camusso se ne fuggivano e, con uno sforzo magnifico, riuscivano a guadagnare circa mezzo chilometro che mantenevano sino al traguardo ove Giacobbe batteva in volata l'avversario. Poi arrivava il gruppo, da cui balzava fuori Mara per battere di poco Morelli, Guerra, Binda e tutti gli altri. Le discussioni e i commenti che si sono fatti dopo l'impenso epilogo della corsa varesina, vertono tutti sul contegno di Binda e di Guerra, i due rivali giurati. Subito dopo l'arrivo furono interrogati da un giornalista; e tanto l'uno che l'altro si scaricavano addosso la responsabilità della... delusione procurata agli sportivi che si attendevano da essi una grande corsa.

Binda disse: — Ve lo avevo ben detto ieri sera che la corsa si sarebbe decisa in volata! Io non mi sento più di vincere sempre staccando. Ci sono troppi uomini che vanno forte e che possono insieme mandare a vuoto i miei tentativi di fuga. Io debbo fare quello che faceva Girardengo quando declinava e io salivo; lui si difendeva, cercando la soluzione in volata, e io lo attaccavo cercando di evitarla. Oggi io sono... Girardengo, e Guerra è... Binda. Perché la folla e voi giornalisti criticate me, quando avete fatto ben diversamente con Girardengo? Che cosa pretende da me la folla dopo dieci anni di carriera? Non le ho forse io dato più di quanto essa abbia dato a me? »

E Guerra da parte sua diceva (e a torto): « Io ho la maglia tricolore; se Binda me la vuol togliere mi attacchi; a me basta difendermi. Devo forse attaccare io in una gara che si fa in casa del mio avversario? E io ho « tirato la mia parte, mentre Binda non ha mai messo il naso fuori della finestra ».

A comprovare che i ragionamenti del Campione italiano sono storti, basterà obiettare che il possesso del titolo non lo si mantiene — come nella boxe — difendendosi, ma alla fine delle quattro corse di Campionato bisogna avere quei punti, tanti da superare l'avversario. E dopo la corsa di Varese, Guer-



Binda insegue sulle strade della Riviera dopo la foratura di gomma.

ra non ha che un punto, al pari di Binda. Se continueranno a guardarsi in cagnesco e gli altri gli scappano sotto il naso, arriveranno alla fine del Campionato in terza o quarta posizione, e... la maglia tricolore spetterà a Giacobbe, o a Camusso, o a Mara.

Da Varese la battaglia per la conquista della maglia tricolore si porterà fra breve all'estremità delle penisole: la seconda prova avrà, il 26 di questo mese, per teatro la strada delle Calabrie. Poi i Giri d'Italia e di Francia imporranno una sosta di tre mesi e la contesa non riprenderà che il 9 agosto con la corsa a cronometro di Padova per chiudersi il 13 settembre, ossia dopo il Campionato del mondo, con la Predappio-Roma. Per quanto riguarda la partecipazione degli Assi alla corsa calabrese possiamo dire che avverrà al completo.

Per completare la nostra rassegna dell'attualità ciclistica, dobbiamo deprecabilmente occuparci degli ultimi avvenimenti della pista. Il ciclismo su pista attraverso indubbiamente un periodo non troppo felice da noi, ma non mancano i segni d'un benvenuta ripresa, auspice l'Unione Velocipedistica Italiana. Il massimo ente ciclistico, infatti, ha deciso di dare il maggior impulso alle corse per quei dilettanti che dovranno dare il contingente dei futuri Assi — sia pur professionisti.

Esso ha stabilito che il Campionato nazionale dei « puri » debba quest'anno svolgersi in dieci prove, su piste di altrettante diverse città; in questo modo, si pensa, la propaganda sarà molto efficace, e maggiore la possibilità che si creino quei campioni di cui la pista ha tanto bisogno. La prima prova si è disputata allo Stadio Sinigaglia di Como il 5-6 aprile; la seconda sulla pista di Crema il 12 dello stesso mese. In entrambe ha riflesso la classe del milanese Pellizzari, che da parecchi anni si dedica a questa specialità ed ha riportato all'estero dei successi convincenti. Fra lui e gli avversari battuti a Como e a Crema (Altissimo, Mozzo, Otto, ecc.) vi è un divario sensibilissimo.

Nè si deve passar sotto silenzio il recente successo riportato da due nostri campioni — Linari e Dinale — nella corsa di Sei Giorni a Parigi. Questa è ormai diventata un avvenimento parigino come il Salone dell'Automobile o



Dinale e Linari festeggiati alla fine della corsa di sei giorni a Parigi. Sono fiancheggiati dalle « Regine » della corsa e dall'arbitro Berthet.

il Gran Premio Ippico, e gode dell'appoggio della stampa che nel carosello ciclistico al « Nélaton Palace » trova l'argomento di varietà da intercalare fra una discussione parlamentare e un dramma passionale. Parlando di apoteosi si allude dunque al substrato commerciale e spettacolare dell'avvenimento, ma le ultime ore di corsa furono talmente appassionanti che la definizione va estesa anche alla parte sportiva, in quanto il finale è stato disputato con un accanimento ed una sincerità tale da farci riconciliare una volta tanto con queste prove.

Ma non si creda che la riabilitazione di una corsa che minacciava di terminare senza provocare nel pubblico forti emozioni, sia venuta da sé, per la rivalità dei concorrenti. Questa rivalità si manifestò solo quando una fuga prepotentemente condotta dalla coppia olandese Van Kempen-Pijnenburg fece sfasciare una combinazione che doveva facilitare una vittoria francese ed alla quale la coppia italiana si era associata a malincuore e per evitare di esser sola a lottare contro una coalizione.

Si era all'inizio dell'ultima ora, durante la quale ogni 10 giri veniva disputato un traguardo. La coppia Choury-Fabre era al comando con un giro di vantaggio. Linari-Dinale facevano parte del gruppo che seguiva immediatamente la coppia di testa con Van

Kempen-Pijnenburg, Broccardo-Buscenahagen, Péliissier-Leducq e Mouton-Bresciani.

Partito van Kempen all'attacco per il terzo traguardo Linari si lanciava sulle orme dell'Olandese, mentre il gruppo, scompigliato da questa brusca offensiva era tutto frazionato lungo la pista. Non vi era più alcun accenno di coalizione possibile: ognuno doveva pensare ai casi propri, senza sosta, senza neanche un attimo di riflessione per non essere doppiato. La coppia olandese e l'italiana separate l'una dall'altra da una cinquantina di metri, dopo una caccia di oltre 30 giri doppiavano tutte le unità del gruppo, protratte in una difesa divenuta ormai inutile e venivano a trovarsi affiancati alla coppia Choury-Fabre precedendola nella classifica per un maggior punteggio. La vittoria della coppia francese non era più possibile. Del resto, Linari e Dinale erano ormai impegnati a fondo e non vi era più adescamento principesco che potesse trattenerli.

Venti minuti prima della fine della corsa, Linari effettuava una nuova fuga, e con un magnifico sforzo conquistava un altro giro di vantaggio. La vittoria della coppia italiana non ci farà cantare l'osanna sulle corse di sei giorni, ma il modo come essa fu riportata merita un plauso senza restrizioni mentali.

OSCAR LATINI



Il tedesco Caracciola, vincitore di queste « Mille Miglia » complimentato dall'onorevole Augusto Turati e dall'organizzatore Castagneto. Nei due ovali: Campari e Morandi (2. e 3. arrivato) al passaggio di Bologna (foto Bellina e foto Bendini).

## « MILLE MIGLIA »

Nel suo quinto svolgimento, la « Mille Miglia » ha signorilmente dimostrato d'esser la corsa automobilistica più affascinante fra le molte che si indicano in ogni parte del mondo. Il suo nome stesso ha un che di attraente, di leggendario, e leggendaria è ben la fatica degli uomini e delle macchine che il campione, che corrono senza soste, di giorno e di notte, a velocità vertiginosa lungo le belle strade di mezza Italia.

Com'è noto, il tedesco Caracciola e la tedesca « Mercedes » hanno vinto, or è qualche giorno, la quinta edizione della classica gara; ma prima di parlare del pilota, della macchina e delle vicende che hanno portato l'uno e l'altra al trionfo, è necessario plaudire agli organizzati della manifestazione che altamente onora l'Italia. E precisamente all'Automobile Club di Brescia, mirabilmente impersonato da Franco Mazzotti e da Renzo Castagneto, che ancora una volta è stato superiore alle difficoltà della situazione.

Millenovecentotrentuno: sull'albo d'oro della « Mille Miglia », dopo i nomi di Minioia, di Campari e di Nuvolari, si è scrit-



« Gigion » Arcangeli al fulmineo passaggio di Bologna. Sotto: Nuvolari al Passo della Raticosa sull'Appennino toscano-emiliano e Klingner, quarto arrivato (foto Bendini).

to ora quello di Caracciola, Asso tedesco della velocità su strada. Caracciola ha vinto la « Mille Miglia » per la strapotenza della sua macchina, ha vinto per l'eccesso di sfortuna che ha colpito i nostri. Con ciò non si vuol diminuire la portata della sua vittoria, ché il solo fatto di finire una « Mille Miglia » a più di cento all'ora è gran titolo di merito; quello poi di vincerla è titolo d'eccellenza, ma si vuol mettere in luce la caratteristica della corsa.

Lasciando da parte Varzi la cui macchina francese è stata messa fuori combattimento una decina di chilometri dopo la partenza, che dire della guigne che ha tartassato oltre l'immaginabile le macchine di Nuvolari, di Arcangeli, di Campari e di Borzacchini? Che dire per esempio di un Nuvolari, che buca diciotto gomme, che registra un incidente di strada, la rottura di una pinza e di una balestra, e che ad onta di ciò trova il coraggio di giungere alla meta, non importa se un'ora e mezza dopo il vincitore? Sfortunato, il veloce Mantovano, ma non vinto.

Oltre al binomio Caracciola-Mercedes, sono degni del massimo elogio Campari, Morandi, Klingner, Tuffanelli Caniato, Di Liddo, vincitori di categoria, e le loro potenti macchine che hanno dato prova di perfezione assoluta: Alfa Romeo, O. M., Maserati e Fiat. Nè bisogna dimenticare tutti gli altri piloti e tutte le altre macchine che han portato a termine la difficile gara. Ha vinto uno straniero. All'anno prossimo la nostra rivincita.





# ENGLEBERT

**AGENZIA ITALIANA PNEUMATICI ENGLEBERT: G. GÉRARD**

TORINO: Via Goito, 12 - MILANO: Via Mercadante, 17



L'interno del garage Europa a Firenze.

Un'organizzazione modello:

## il Garage Europa di Firenze

Lo sviluppo dell'industria automobilistica e turistica ha assunto oggi un grado elevato di importanza: infatti mentre le macchine sono giunte ad un'assoluta perfezione, le organizzazioni turistiche vanno rapidamente completandosi e perfezionandosi. Un solo settore di questa attività è rimasto di norma in assoluta arretrata situazione. Intendiamo dire dell'industria garagistica che non ha progredito, come le altre industrie affini al turismo ed all'automobilismo.

Mentre oggi non è più concepibile un albergo che non sia decoroso e munito di tutti i comodi moderni, si considera ancora sufficiente alle necessità ed ai bisogni del turista e dell'automobilista un garage costituito da una rimessa qualsiasi molte volte indecorosa, quasi sempre insufficiente e ben spesso poco pulita.

Si lascia là una macchina che magari

vale delle decine di migliaia di lire, come un sacco di patate in un magazzino indecente: nessuna protesta da parte del turista che si adatta a questo sconcio, nessuna iniziativa privata o pubblica che rimedi a questo inconveniente.

Anche all'estero dove i *garages* assumono proporzioni di vastità eccezionali, questi enti non sono all'altezza della situazione per tutto quello che riguarda la loro organizzazione interna ed i comforts per le macchine e per il turista.

Una iniziativa in aperto contrasto con queste consuetudini, una iniziativa veramente coraggiosa e lodevole è stata assunta dalla Soc. An. E. G. O. di Firenze (Esercizio Garages Officine) colla costruzione del Garage Europa in quella Città, in località centralissima, munito di tutto quello che può occorrere ad un turista ed alla sua macchina.

In questo campo non vi è dubbio che

questa nuova iniziativa sorpassi di gran lunga quelle del genere in Italia e all'Estero, di modo che si può ben essere orgogliosi di avere nel nostro Paese questo primato dovuto all'iniziativa di un gruppo di industriali italiani.

Il Garage Europa in Firenze non solo ha organizzato i rifornimenti e le forniture di ogni tipo, con ogni tipo di benzina, di olii e di grassi, con rifornimenti di nafte, benzolo, petrolio, ma ha organizzato un ricco assortimento di gomme di ogni qualità e di ogni marca, mentre è in grado di vulcanizzare e riaggiornare le gomme usate, fornendo anche ogni accessorio ed ogni pezzo di ricambio per i vari tipi di macchine più in uso.

Il servizio di Officina è sbrigato da una attrezzatura sia per le piccole come per le grandi riparazioni, mentre essendo aperto tutta la notte il garage ha attrezzatura e organizzazione per le ri-



parazioni di urgenza. Una sezione speciale, con particolare attività, è dedicata alla riparazione di macchine di tipo antiquato, mentre la saldatura autogena e le verniciature e le riparazioni di carrozzerie arricchiscono questo repart.

Completa il servizio di Officina un reparto di revisione di impianti elettrici, e uno per la carica rapida di accumulatori.

Il servizio di *garage* è completo di lavaggi comuni e di lavaggi rapidi meccanici, mentre la pulizia delle macchine è completata con una spolveratura interna della macchina.

Speciali dispositivi (il Garage Europa è stazione Técalemit) sono organizzati per la ingrassatura rapida e meccanica, mentre pure è organizzato un servizio rapido per il cambio, meccanicamente, dell'olio.

In tutti i boxes del *garage* ed in più punti della sala di sosta comune sono impiantate prese di aria compressa per la gonfiatura delle gomme ed uno speciale impianto è fatto per la ingrassatura delle balestre col sistema Rossignol.

Per la messa in marcia delle macchine in pieno inverno è organizzato un servizio di acqua calda, servizio invernale per i radiatori.

Lo stesso *garage* oltre al noleggio delle macchine, ha la prestazione di personale adatto alla guida, e così pure vi è un servizio speciale per la conduzione e la ripresa delle macchine a domicilio.

Servizi di soccorso, servizi turistici per città e per campagna, per comitive e carovane, servizio di parking per sosta temporanea diurna, completano il servizio di posteggio in sala comune ed in boxes, questi ultimi anche di varia grandezza per i diversi tipi di macchine.

Le automobili in sosta comune hanno la dotazione di un armadietto capace di contenere due ruote e tutto il necessario ad una macchina, mentre i frequentatori periodici del *garage* hanno il corredo di un armadietto di custodia, utilissimo per professionisti e commercianti che nei giorni fissi si recano in città.

Il Reale Automobil Club, Sezione di Firenze, ha aperto in questo grandioso *garage* la sua scuola guida, con corsi frequentatissimi e con corsi speciali per signore e signorine. Ma oltre a questi servizi il turista può trovare presso il Garage Europa tutto quanto gli potrà occorrere: dal cambio delle valute, all'ufficio informazioni turistiche, dalla custodia dei bagagli a quella dei valori

in cassa forte, al telefono urbano e intercomunale, alla camera oscura per fotografi.

Così il *garage* è corredato di sale di sosta e di scrittura per turisti, distinte da quelle per gli « chauffeurs » per i quali ultimi in questi ultimi tempi il *garage* si correda di numerose e decorose camere da letto.

Così pure vi sono eleganti *toilettes* e bagni per turisti e per chauffeurs. Personale del *garage* eseguisce il recapito espresso per città, come il *garage* stesso può fornire interpreti e guide per la città.

Tutta questa organizzazione è completata da un ufficio commerciale di compra e vendita di macchine nuove, usate e d'occasione, con *bureau* di assicurazione.

E' raro trovare un organismo turistico che abbia queste caratteristiche speciali del Garage Europa, mentre anche all'estero l'industria garagistica può avere assunto una importanza maggiore per vastità, ma non certo per tipo di organizzazione e per l'insieme dei servizi che vengono offerti alle macchine in permanenza in Firenze ed a quelle di passaggio, agli automobilisti di città ed a quelli di transito.



**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**

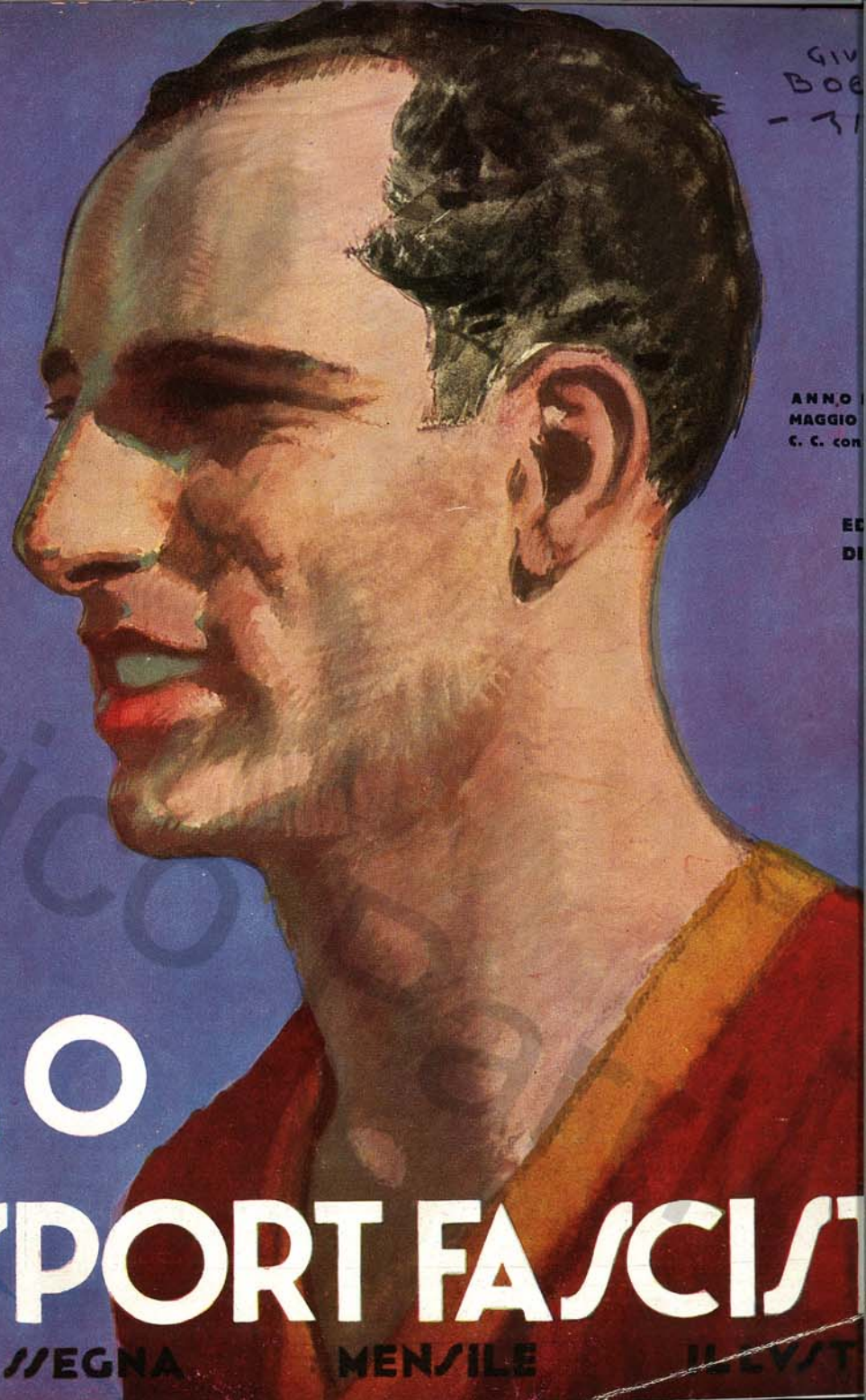
il preparato indispensabile a chi si dedica agli sports perchè elimina in tempo brevissimo i dolori di ogni genere, le conseguenze dei raffreddamenti, il mal di testa, l'emicrania, le nevralgie ecc. e regolarizza la circolazione senza danneggiare il cuore.



Publicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250

GASTONE GORRIERI, direttore responsabile - VITTORIO VARALE, redattore capo  
ARTI GRAFICHE MILANESI - Milano, Corso S. Gottardo, 16

Stampata su carta della S.A.L.C.A



ANNO  
MAGGIO  
C. C. con

EE  
DI

LO  
SPORT FASCISTA

RASSEGNA

MENSILE

IL VANT

zioni di urgenza. Una sezione speciale con particolare attività, è dedicata alla riparazione di macchine di tipo auto, mentre la saldatura autogena, verniciature e le riparazioni di carterie arricchiscono questo repart. Completa il servizio di Officina un servizio di revisione di impianti elettrici, per la carica rapida di accumula-

Il servizio di *garage* è completo di lavaggi comuni e di lavaggi rapidi meccanici, mentre la pulizia delle macchine è completata con una spolveratura accurata della macchina.

I servizi speciali (il Garage Europa, la Sezione Tecalemit) sono organizzati per la ingrassatura rapida e meccanica, e pure è organizzato un servizio per il cambio, meccanicamente, e per il lubrificante.

In tutti i box del *garage* ed in più nella sala di sosta comune sono installate prese di aria compressa per l'infuffatura delle gomme ed uno spegnipompa è fatto per la ingrassatura delle balestre col sistema Rossignol. La messa in marcia delle macchine in pieno inverno è organizzato un servizio di acqua calda, servizio invernale per i radiatori.

Lo stesso *garage* oltre al noleggio delle macchine, ha la prestazione di personale adatto alla guida, e così pure vi è un servizio speciale per la conduzione e la ripresa delle macchine a domicilio.

Servizi di soccorso, servizi turistici per città e per campagna, per comitive e carovane, servizio di parking per sosta temporanea diurna, completano il servizio di posteggio in sala comune ed in boxes, questi ultimi anche di varia grandezza per i diversi tipi di macchine.

Le automobili in sosta comune hanno la dotazione di un armadietto capace di contenere due ruote e tutto il necessario ad una macchina, mentre i frequentatori periodici del *garage* hanno il corredo di un armadietto di custodia, utilissimo per professionisti e commercianti che nei giorni fissi si recano in città.

Il Reale Automobili Club, Sezione di Firenze, ha aperto in questo grandioso *garage* la sua scuola guida, con corsi frequentatissimi e con corsi speciali per signore e signorine. Ma oltre a questi servizi il turista può trovare presso il Garage Europa tutto quanto gli potrà occorrere: dal cambio delle valvole, all'ufficio informazioni turistiche, dalla custodia dei bagagli a quella dei valori

in cassa forte, al telefono urbano e intercomunale, alla camera oscura per fotografi.

Così il *garage* è corredato di sale di sosta e di scrittura per turisti, distinte da quelle per gli « chauffeurs » per i quali ultimi in questi ultimi tempi il *garage* si correderà di numerose e decorative camere da letto.

Così pure vi sono eleganti *toilettes* e bagni per turisti e per chauffeurs. Personale del *garage* eseguisce il recapito espresso per città, come il *garage* stesso può fornire interpreti e guide per la città.

Tutta questa organizzazione è completata da un ufficio commerciale di compra e vendita di macchine nuove, usate e d'occasione, con *bureau* di assicurazione.

E' raro trovare un organismo turistico che abbia queste caratteristiche speciali del Garage Europa, mentre anche all'estero l'industria garagistica può avere assunto una importanza maggiore per vastità, ma non certo per tipo di organizzazione e per l'insieme dei servizi che vengono offerti alle macchine in permanenza in Firenze ed a quelle di passaggio, agli automobilisti di città ed a quelli di transito.



**Nell'acqua fino ai ginocchi**

La caccia, questo bellissimo sport, fiene 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

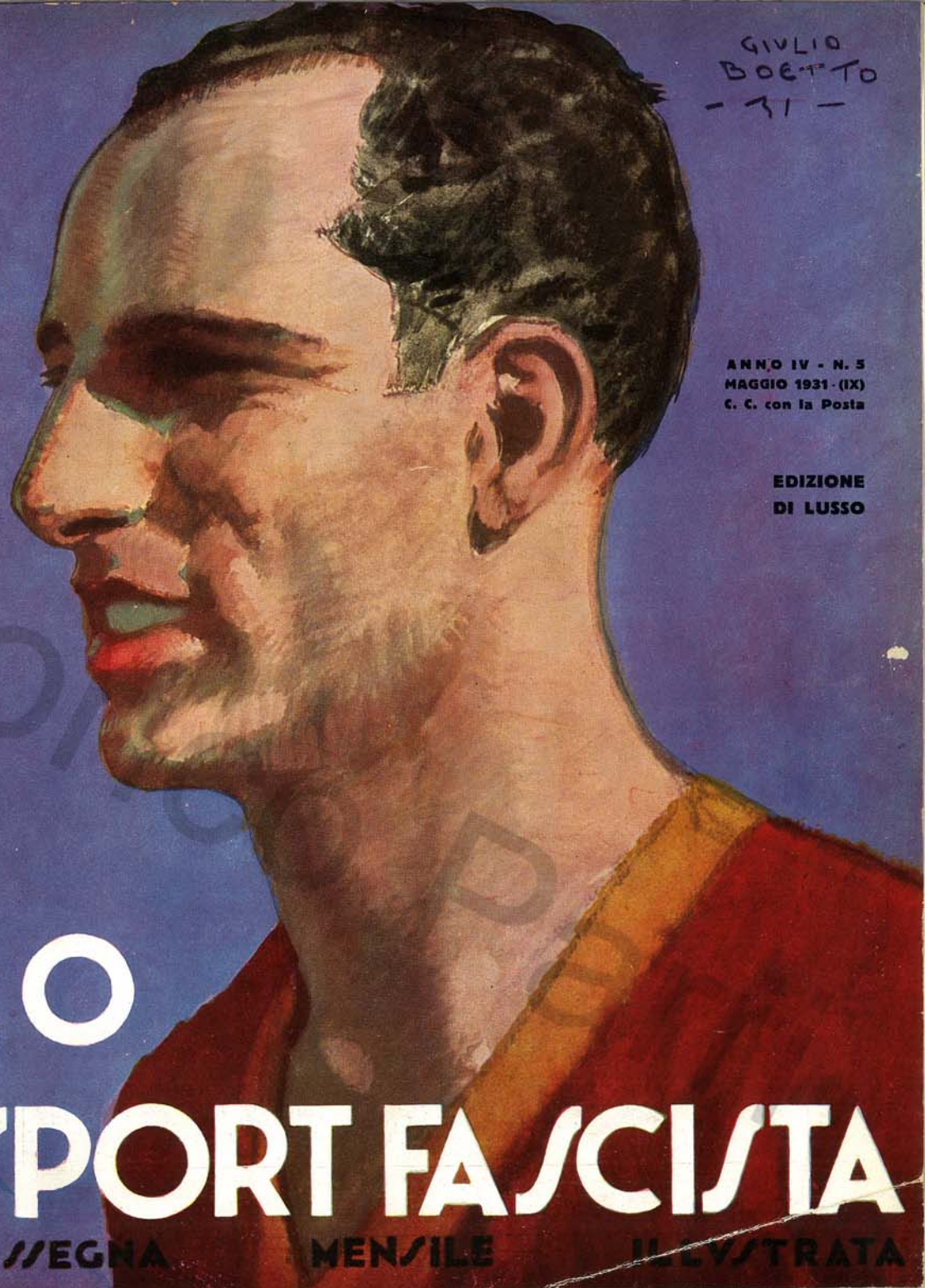
**Compresse di ASPIRINA**

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.



Pubblicità autorizzata Prelettura Milano N. 11250

GIVLIO BOETTO  
- 31 -



ANNO IV - N. 5  
MAGGIO 1931 - (IX)  
C. C. con la Posta

EDIZIONE  
DI LUSO

**LO SPORT FASCISTA**

RASSEGNA MENSILE ILLUSTRATA

# LO SPORT FASCISTA

ABBONAMENTI ANNUI  
all'edizione di lusso  
Italia .. .. . L. 100  
Estero .. .. . » 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

## Impronta di giovinezza

Dall'ultima volta che uscì questa Rivista sono avvenuti dei fatti che meritano qualche commento. A noi piace mettere in rilievo questa o quella manifestazione di vita pubblica, perchè in esse troviamo sempre vigile, incorrotto, il senso d'origine che animò il Fascismo al suo sorgere ed affermarsi, e che si compendia nel potenziamento della giovinezza, in quella giovinezza in cui sono presidiate la forza del presente e la garanzia dell'avvenire. Con ciò si vuol «durare», e Chi è nostra guida quotidiana ha precisato che «durare» è tipico verbo della mentalità fascista. Non vi è soluzione di continuità. Una manifestazione si concatena alla precedente, il tutto risulta rispondente ai comandi di un'unica idea, verso un'unica mèta. Il potenziamento della parte più giovane — quindi più meritevole d'attenzione — della Nazione, è più che mai in atto in ogni manifestazione del Regime.

Rileggiamo quanto ha detto Giovanni Giurriati, sui giovani, nel recente discorso ai Fascisti milanesi:

«Fu necessaria l'istituzione dei Fasci Giovanili, come filiazione diretta delle squadre d'azione, quale grande palestra degli spiriti e dei muscoli, per preparare i futuri soldati della Patria. Il 4 novembre dell'anno scorso 328 mila gio-

vani portavano in ogni angolo d'Italia, sulla Camicia Nera, i colori di Roma, e affermavano col loro giuramento la volontà imperiale del Fascismo.

«Questa irruzione improvvisa ha gradevolmente sorpreso gli anziani. I canti squadristici hanno riecheggiato con le tonalità di un tempo. Ciascuno di noi ha sentito di rivivere i giorni della febbre e della lotta. E' stato come quando, al demolire di una diga, l'acqua stagnante prorompe in mille rivi tumultuosi a fecondare le valli sottostanti. Ed allora, nell'assistere a questo commovente spettacolo di spontaneità e di entusiasmo, noi abbiamo pensato che i Giovani Fascisti davano un'altra degna risposta ai profeti di sventura: perchè tutti i grandi movimenti della storia hanno trovato tra i giovani i banditori, i soldati e i martiri. Si sa, la vita quanto vale, tanto più si sprezza, e i giovani, come sono i più pronti ad abbracciare una fede, così per questa sono i più pronti a sacrificarsi sino all'estremo. Onde è che quando un movimento ha l'illimitato consenso dei giovani, esso reca la impronta della sua utilità e della sua universalità. Vedendo nelle piazze d'Italia i Giovani Fascisti ed ascoltando i loro canti, — se ne avevano bisogno — noi che siamo pensosi delle sorti del Regime e della Patria, abbiamo avuta riaffermata la nostra con-

## OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

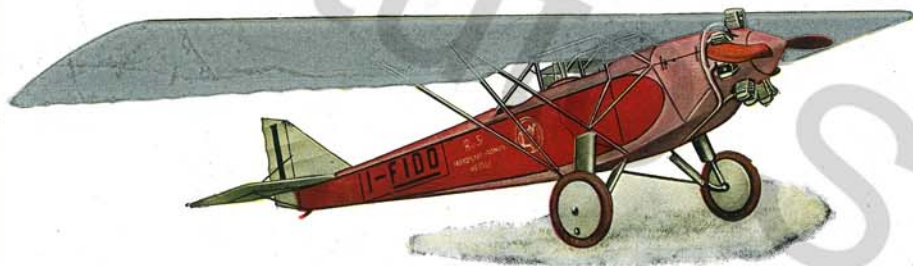
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

CAPITALE SOCIALE 20.000.000 DI LIRE  
(INTERAMENTE VERSATO)

### AEROPLANI ROMEO

Ufficio Commerciale

Via Veneto, 89 - ROMA



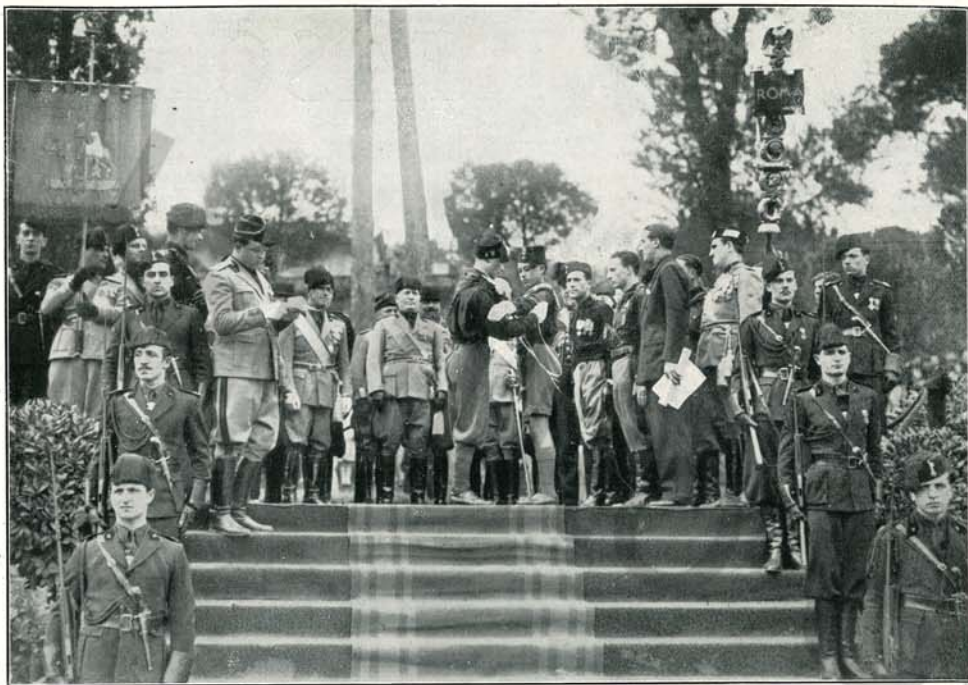
Monoplano da turismo Romeo 5 (RO. 5) biposto - tipo aperto

### 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 . . . . . 85 HP.	Velocità di crociera . . . . . »	150-155
Superficie portante . . . . . 19 mq.	Partenza in 7" . . . . .	70 m.
Peso a vuoto . . . . . 400 kg.	Atterramento . . . . .	100 »
Carico utile: equipaggio . . . . . 160 Kg.	Raggio d'azione (ore 6,30) . . . . .	1000 km.
benzina e olio (50.) 95 » 280 »	Plafond pratico . . . . .	5000 m.
bagagli . . . . . 25 »	Coefficiente di sicurezza . . . . .	7
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 »



La cerimonia della Leva Fascista a Roma, alla presenza del Duce.

vinzione che il Fascismo è universale, che nessuna forza potrà arrestarne il cammino.

« Adesso si impone un altro problema. Le organizzazioni giovanili, per ordine del Capo, devono diventare, anche nei mezzi, veloci: biciclette, motocicli, autocarri. Nessuno a piedi. Entro un anno voglio che tutti i giovani possano fruire di un mezzo veloce di trasporto. I Segretari federali e i Comandanti dei giovani sono pregati di prendere nota di questo ordine. Si tratta di una mobilitazione senza precedenti, ma io penso che il Fascismo, che ha mobilitato 300 mila Camicie Nere in un'ora, mobiliterà facilmente in un anno i suoi quattrocentomila adolescenti ».

V'è ancora qualche melanconico irrigidito nell'antitesi fra Politica e Sport? Sì, è vero, in un passato che è bene non dimenticare anche se la Rivoluzione fascista l'ha sepolto così nella carne come nello spirito, gli sportivi lamentavano la indifferenza dei Governi, cioè degli uomini poli-

tici, quando non addirittura la loro ostilità, per lo sport. L'accusa mossa dagli sportivi ai Governi d'altri tempi, — onde l'antitesi, — non poteva essere, da parte loro, che un atteggiamento superficiale, tant'è vero che sul terreno pratico gli sportivi si dolevano della scarsa considerazione in cui li tenevano quasi tutti i professionisti della politica. Ci volle la Rivoluzione, con le provvidenze da essa promananti anche sul terreno sportivo, per fare accorti gli sportivi dei vantaggi che lo sviluppo e il miglioramento delle discipline fisiche, potevano, e dovevano attendersi, da un Governo degno di questo nome.

Così riconosciuto e potenziato, lo Sport è diventato una forza preminente nella nostra Nazione, quindi elemento essenziale per la politica dei giorni nostri, politica che trova negli ordinamenti fascisti la più audace, organica ed originale espressione.

L'antitesi non ha più ragione d'esistere, poichè proprio alla politica fascista l'esercito sportivo deve se in pochi anni ha decuplicato le proprie forze, contemporaneamente purificandole ed agguerrendole. Basta riferirsi, per il processo di purificazione avvenuto in questo campo, a quello che era l'organizzazione calcistica prima che Lando Ferretti — allora presidente del C.O.N.I. — l'affidasse alla probità e fermezza di Leandro Arpinati togliendola dalle paludi dell'ovest.

Nella relazione alla Camera sul bilancio dell'Educazione Nazionale, ancora Lando Ferretti parlando di quell'Opera Balilla che riscuote l'ammirazione e l'invidia delle altre nazioni civili, ha ragione di dire: « Lo spirito di iniziativa, di tenacia, la volontà animatrice del camerata Ricci che presiede l'Opera; l'abnegazione e lo slancio con cui docenti di ogni grado, istruttori, ufficiali delle forze giovanili, prestano il proprio servizio, che meglio vorrebbe definirsi, senza rischio di cadere in frase retorica, alta missione patria; i consensi larghissimi attorno all'Opera suscitati in ogni luogo d'Italia, onde Enti pubblici e privati cittadini hanno ovunque gareggiato nel mostrare, anche in forma tangibile, la propria simpatia e la propria solidarietà all'Opera Balilla: ecco altrettanti elementi che valgono a spiegare come, con mezzi tanto modesti forniti dallo Stato, si siano raggiunti risultati così considerevoli.

« Crediamo che nessun visitatore, per quanto scettico, possa rimanere indifferente dinanzi al complesso poderoso di opere suscitate a Roma,

sulle rive e sulle acque del Tevere, dall'Opera Balilla: mentre si sollevano i marmi del Foro Mussolini, tutto intorno le tende accolgono i giovani convenuti, come per un raduno di fede vigile e armata, dalle più lontane terre d'Italia e sul fiume sono spinte dai remi sicuri imbarcazioni colme di giovinezza. E' possibile discutere su questo o su quell'avviamento scientifico dell'Accademia di educazione fisica, ma non è possibile non accorgersi che, auspicato e animatore sempre presente il Duce, i fanciulli e gli adolescenti d'Italia hanno trovato nell'Opera l'ambiente vivo, agile, nuovo, dove respirano a pieni polmoni l'aria saluberrima del Fascismo ».

Così valorizzati, i giovani trovano nella vita la possibilità di valere e di affermarsi. Con ogni sua provvidenza, il Regime gli viene incontro, per favorirli e potenziarli. Non è soltanto più nelle discussioni e nelle polemiche che la ragione sta sempre dalla parte del più giovane. Che cosa ha detto Italo Balbo, nel suo lucido, fremmente discorso alla Camera sul bilancio dell'Aeronautica? Che l'ambizione dell'aviatore non rispecchia la figura dell'ufficiale che fu; oggi, essa è ben altra: l'aitanza fisica e morale, la vittoria sul destino, il desiderio di gloria.

I quadri dell'Aeronautica vengono mantenuti giovani; e in tutti questi giovani è accentuata la psicologia della sete di avventura, impavidi contro il rischio e il pericolo. A questa formazione spirituale dei giovani che ogni giorno più collaborano ai destini della Patria, il Fascismo ha dato l'impronta e l'avvio. Non dimentichiamolo.

### LE FORZE GIOVANILI DEL REGIME

Le forze del Fascismo al 30 aprile 1931 - IX erano:

BALILLA . . . . .	N. 728.000
AVANGUARDISTI . . . . .	» 237.645
PICCOLE ITALIANE . . . . .	» 567.000
GIOVANI ITALIANE . . . . .	» 70.245

Si registra quindi un notevole aumento di 172.551 sugli iscritti al 31 marzo u. s., che erano 1.432.065.



## Gli operai dell'Alfa, dal Duce

La visita fatta al Duce, giorni fa, da parte di un gruppo di operai dell'Alfa Romeo, accompagnati dal loro Consigliere delegato on. ing. Gianferrari, dal Procuratore rag. Dell'Oro e dal Presidente del Dopolavoro della Casa stessa, ha occupato molto i giornali.

E la ragione c'è. Quei rappresentanti di operai portavano al Duce non solo degli affetti profondi e degli atti di fede, ma portavano anche, in questi tempi di crisi, più di 52 mila lire, l'importo di una giornata di lavoro negli stabilimenti e negli uffici del Portello!

Vedemmo il Duce commosso, là nella sala del Mappamondo, in mezzo a gli operai guidati dai loro saggi capi, che a lui offrivano delle stille del loro sudore quotidiano.

Egli, che è non solo il grande Statista ma un grande padre di tutti gli italiani, raccolse il significato profondamente umano e perciò squisitamente fascista degli operai dell'Alfa, e non poteva essere altrimenti.

Si giunge al Duce col batticuore, sfilata nella memoria, fugace ma formidabile tutta la Sua grande opera, e poi ci si trova davanti al Suo sguardo profondo ma buono, e ci si sente piccini, ma poi ci si rialza e si vorrebbe dire: «Duce, cosa posso fare io per essere degno di Voi?».

Nella Sala del Mappamondo, presente l'onorevole Starace e il sen. Brusa Segretario Federale di Milano, il Duce ci ha ricevuti.

Il Duce ci guarda ad uno ad uno con simpatia. E' in mezzo a noi anche con l'anima, perchè le Sue parole hanno un tono confidenziale e ci chiede in primo luogo come troviamo le strade.

Alla nostra risposta che nonostante il tempo le strade erano ottime Egli risponde:

«Sono contento, perchè si vede che l'Ente della Strada funziona.

Poi, con voce commossa, il Presidente del Dopolavoro Alfa Romeo espone al Duce il significato della nostra visita, che ricambia la Sua dell'anno scorso ai nostri stabilimenti, visita indimenticabile, ma vuole soprattutto secondo le Sue direttive esprimere la solidarietà dell'operaio dell'Alfa verso tutti i fratelli operai.

Il Duce poi parla. E ci ringrazia della nostra visita, e ci ricorda la Sua fattica l'anno scorso che mai dimenticherà perchè gli affetti e le fedi che da noi lo accolsero non furono che una espressione spontanea di cuori che amano e di menti che capiscono.

Poi acconsente di posare con noi per un gruppo fotografico. Chiede all'on. Gianferrari quando ripartiremo per Milano, e ci invita a visitare i monumenti di Roma immortale.

«Domani sarete miei ospiti nel ristorante che più vi aggrada — ci dice — e poi il conto lo farete avere a me personalmente».

E prosegue:  
— Io sono contento della vostra opera, e le battaglie dell'Alfa le seguo con la trepidazione dello sportivo. Sono sicuro che l'Alfa saprà sempre farsi onore.

La somma che Gli portammo decide di devolverla a favore delle opere assistenziali del Fascio Milanese.

Ed eccoci al finire della nostra gita. Eccoci al ritorno, regolarissimo come l'andata. Ma tutto non può essere finito.

Ogni giorno più noi dobbiamo essere degni del Duce, e dell'onore che Egli ci ha fatto.

E lo dobbiamo, amandolo, lavorando con alacrità, lottando con fede sicura.

Il Duce lo si compensa solo a fatti!

Un "Alfista",



Una diffusa rivista americana - Town and Country (Città e campagna) -

assidua nel destinare frequenti pagine alle attrattive turistiche dell'Italia, ha iniziato la pubblicazione delle impressioni di viaggio nel Mezzogiorno di Ernest De Weerth. Questi è un turista prezioso poichè è osservatore acuto e sincero, così com'è propagandista spontaneo ed efficace nel vasto mondo nord-americano.

Da tempo egli andava ripetendo, qui e altrove, che bisognava finalmente ascoltare il consiglio racchiuso nella affermazione di Goethe: «L'Italia senza la Sicilia è come un quadro senz'anima, poichè ivi è la chiave per comprendere il resto». Ma intorno gli si rispondeva: «Andare in Sicilia? e dove sono le strade possibili per andare in Sicilia?».

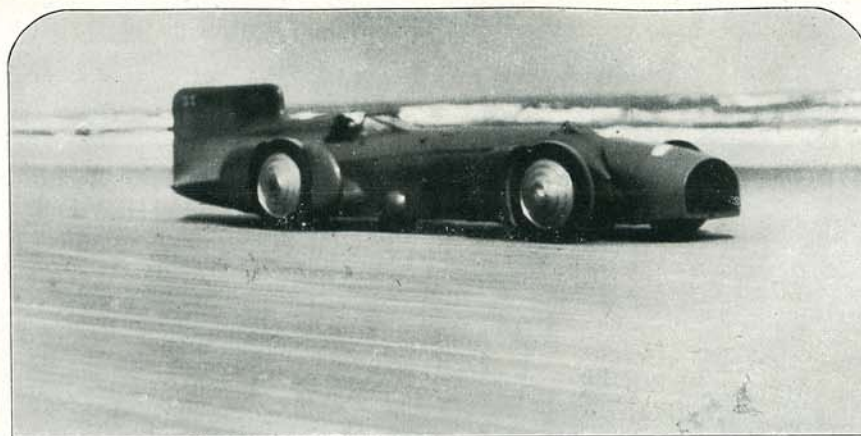
Ernest De Weerth è venuto ultimamente in Italia ed è sbarcato a Napoli, donde in automobile per le vie della Calabria si è diretto in Sicilia.

Ed ora, appunto, ha iniziato la narrazione del suo felice viaggio al fine precipuo di stimolare e persuadere i Nordamericani a visitare il Mezzogiorno e la Sicilia viaggiando in automobile, com'egli consiglia, dopo la diretta esperienza.

Il primo capitolo pubblicato da Town and Country s'intitola «In auto attraverso la Calabria» e narra dei tre giorni di viaggio: «Un miracolo è stato compiuto! un miracolo di politica stradale che onora veramente il Regime fascista».

Non soltanto lo scrittore fa il degno elogio delle nuove strade magnifiche, eccellenti; ma anche e spesso dell'ospitalità, della cortesia, della cordialità del popolo calabrese, attestando così come lo spirito nuovo dell'Italia abbia ormai diffuso una collettiva coscienza turistica fra le genti del Mezzogiorno. Anzitutto, lo scrittore, le nuove generazioni del popolo calabrese; ed illustra questo suo primo articolo riproducendo ritratti di giovanetti che, mostrano evidente la sanità del corpo e la superiorità dello spirito.

Qualche lacuna c'è ancora, nella ospitalità alberghiera; ma la trasformazione che il De Weerth segnala ai Nordamericani è tale che egli conclude con la frase riferita testualmente: «Un miracolo è stato compiuto».



L'«Uccello Azzurro» dell'inglese Campbell, lanciato a 400 all'ora sulla spiaggia di Daytona, mentre sta portando a termine il suo vittorioso assalto al record di velocità per automobili.

# L'ASSALTO ALLA VELOCITÀ

Se si volesse definire il nostro secolo si potrebbe dire che esso è il secolo della velocità. La dinamica ha ucciso la statica e la sintesi ha distrutto la contemplazione.

Il secolo XX ha relegato in soffitta — e per sempre — le vecchie diligenze, le parrucche ed i pantofolini cerebrali.

L'umanità presente ha per termometro regolatore della propria vitalità il cronometro.

Chi vuol giungere si affretti!

Il ritmo travolgente che domina il mondo si ripercuote nella vita quotidiana dove gli adolescenti devono essere presto uomini e gli adulti presto maturi per unirsi alla corsa febbrile che tende verso le mete ideali.

Per le vie della terra, del mare, del cielo, i forti si inebriano al ritmo crescente della velocità. Rubano al tempo le sue preziosità espresse in secondi, per vivere un sogno al di là della carne, per superare la morte ed assaporare l'ebbrezza di un ardimento che sconfina dall'umano per giungere alle soglie del divino.

Della nuovissima dea Velocità e dei suoi rapidi proseliti parla A. L. Cerchiarri in questo suo scritto. Prendiamolo però che non si tratta di uno dei tanti componimenti similirici, vacui di contenuto. E' questo un articolo denso di dati e di cifre, che lungeggia chiaramente le vittoriose conquiste di uomini e macchine nell'assalto alla vociferante della velocità.

Oggi l'uomo è il signore della velocità e questo bipede che dura fatica a stare in piedi si beffa della dinamicità della natura. Per giungere a questa estrema conquista la umanità ha consumato dei secoli.

Che cosa era l'uomo primigenio? Un essere imperfetto, tardo nei movimenti, presto vinto dalla stanchezza. Gli occorreva munire il suo braccio dell'arma micidiale

e veloce. Inventò l'asta puntata e la freccia saettante dall'arco. Atterrò allora gli animali più rapidi al corso.

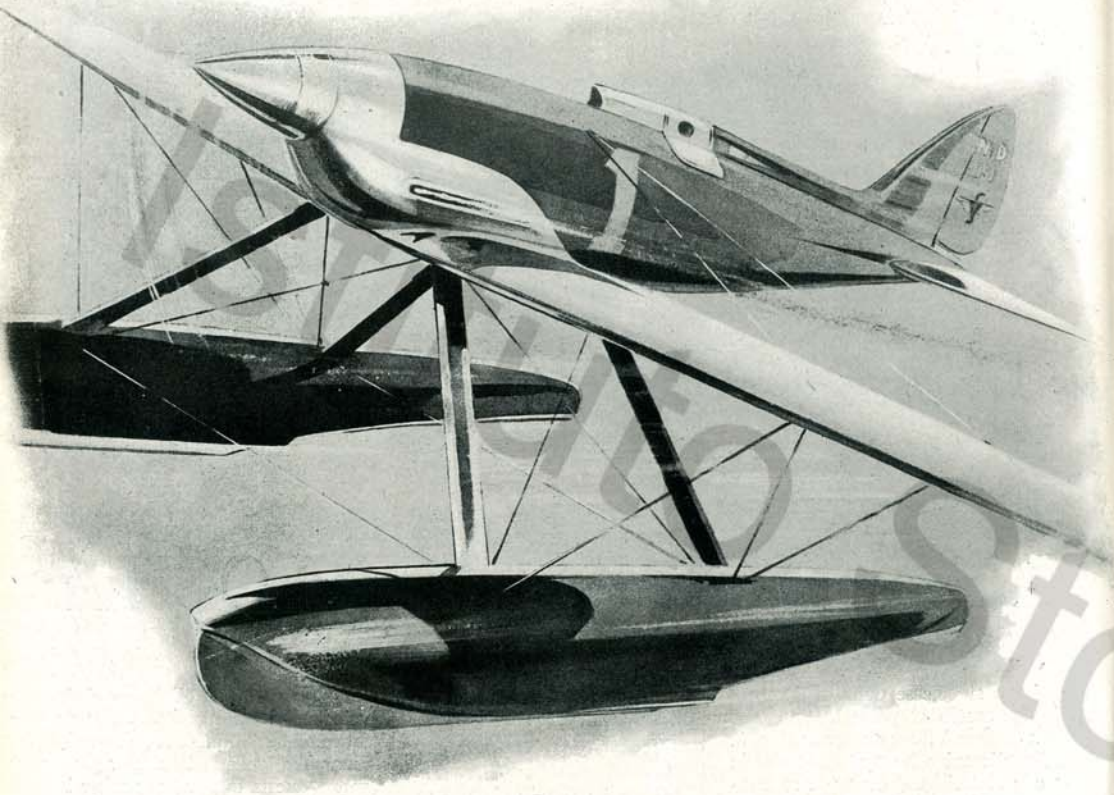
Non gli bastava e soggiogò con l'ingegno e l'astuzia il cavallo selvaggio creandosi così l'arma vivente e veloce di offesa e di difesa.

Trovò la vela che ruba al vento la sua ira vana e solcò i mari vittorioso.

Poi trovò la ruota che vince l'attrito ed abbrevia le distanze. Era già una grande conquista, ma per il divoratore di spazio era ancora poca cosa.

Passarono i secoli e l'uomo finalmente inventò il motore e lo muni di ruote.

Ed ecco il miracolo compiersi, ecco le prime fumose e traballanti locomotive correre lungo i solchi ferrati.



Il « Supermarine-6 », l'idrovolante inglese che va più veloce di tutto e di tutti: 575 km. all'ora!

E fu proprio « il bello e orribile mostro » carduciano che segnò la via verso le mète luminose. Il progresso fu vertiginoso e travolgente.

Il cuore pulsante d'acciaio fu perfezionato senza posa, alleggerito e reso potente ed ecco le prime automobili correre lungo le strade del mondo.

Cercatore insaziato l'uomo perfezionò la ruota ed abbinandola, trovò il cavallo d'acciaio. La munì di un motore e ne ebbe il motociclo. Non bastava ancora per la sua sete ed il suo desiderio ed ecco il miracolo completarsi e nascere dall'umana ingegnosità l'elica che trivella l'acqua e crea lo scafo saettante.

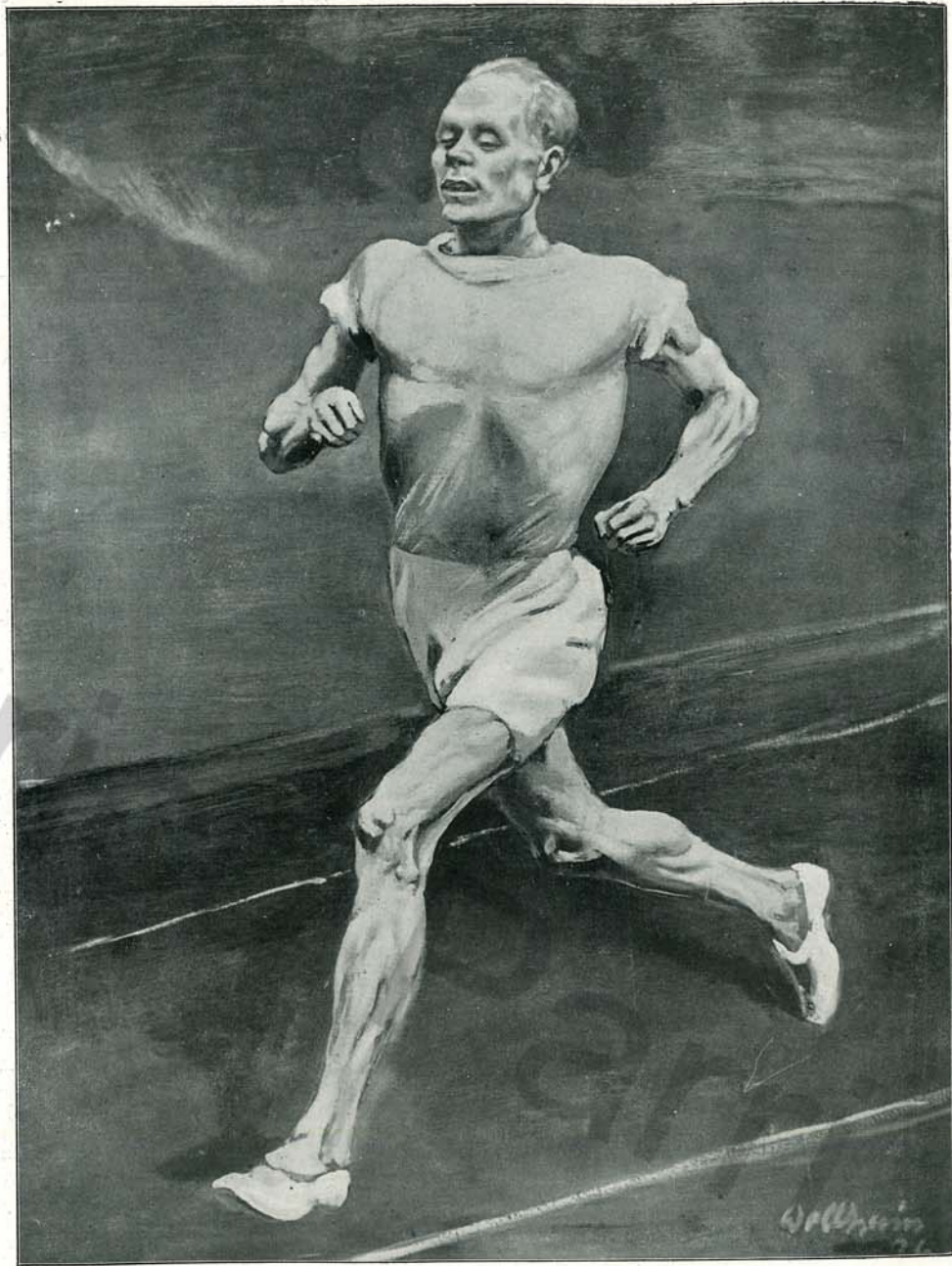
L'uomo non certo dotato per il rapido corso aveva trovato le armi adatte e nella lotta poteva ormai gareggiare vittoriosamente con le macchine a quattro ruote e battere la lepre che tocca i 25 orari, la volpe che sfiora i 40, il cavallo che raggiunge i 60, lo struzzo che corre a 65.

Non bastava ancora; nell'aria la modesta mosca volava a 190 Km. e la rondine saettava a 214. E fu nel cielo che l'uomo vide segnata la via per la clamorosa rapidità. Tornò alla vela e la munì d'elica e di motore ed ebbe così l'ordigno perfetto, il velocissimo. Solo allora la vittoria ingaggiata tra l'uomo e la natura fu completa.

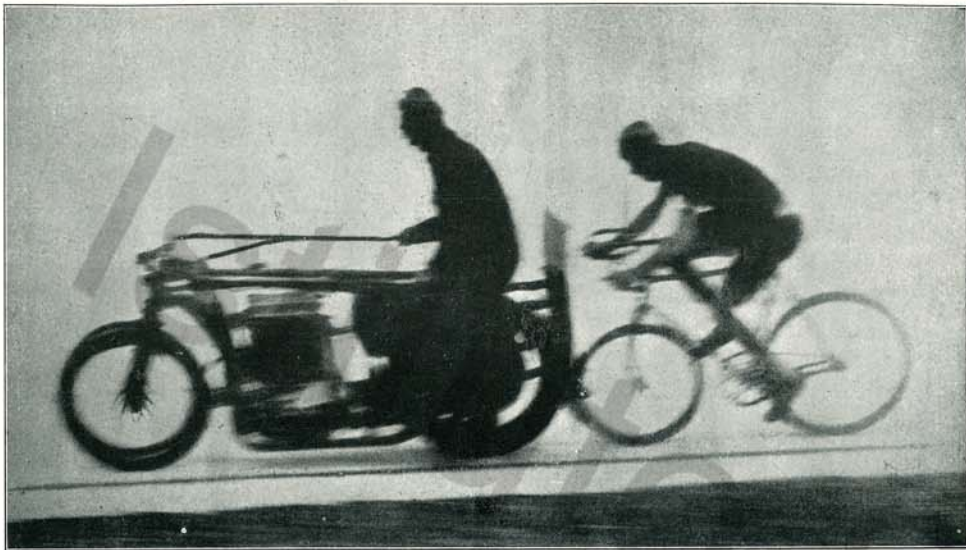
Più rapido del vento, che corre ululando a 320 Km. all'ora, l'uomo alato raggiunse in uno sforzo supremo il rondone dai 360 Km. orari e lo passò.

La lotta che s'era iniziata col mondo s'era chiusa in poco più di vent'anni.

Intanto gli ordigni ingegnosi venivano perfezionati senza posa, le distanze prodigiosamente accorciate, attraverso le vie ferrate l'uomo lanciava i treni messaggeri di civiltà e di progresso. Per le vie della terra biciclette, motociclette e automobili si moltiplicavano a dismisura. Lungo le strade invisibili del



Paavo Nurmi è l'atleta eccezionale, insuperato e forse insuperabile, che ha saputo correre a 20 all'ora sui 5 chilometri. Eccolo in un disegno del pittore tedesco Gert Wolheim, esposto all'Olimpiade artistica di Amsterdam.



Lo stayer francese Jean Brunier, in un'istantanea presa a Monthléry, mentre fila a 117 chilometri all'ora dietro allenatore.

mare i motoscafi sorpassavano la barca ed i piroscafi uccidevano la vela.

\*\*\*

La febbre della velocità dura da trent'anni ed ha conquistato il mondo. Ha creato lo sport moderno fatto di dinamicità possente e di forza intelligente. Ha seminato la mania del record e del superamento a tutti i costi, in tutti i campi.

L'ebbrezza della rapidità meccanica ha generato la rapidità fisica, aperto nuovi orizzonti di lotte gagliarde e tenaci.

Trionfare era poco, occorre superare il limite segnato dalla forza e dall'agilità. L'atleta voleva incidere a caratteri indelebili l'impresa che segna una tappa miliare ed un estremo superamento.

Il cronometro divenne allora il regolatore della nuova sete di conquista, i tempi e le distanze crollarono e crollano lentamente, ma inesorabilmente. Possiamo oggi a poco più di un trentennio tirare le somme e consultare il bilancio.

Considereremo soltanto le cifre della velocità pura sulle distanze classiche ricordando i capilista.

Considerando il nuoto ci troviamo di fronte a limiti che restano fermi da qualche anno. Il 17 febbraio 1924 l'americano John Weissmüller, infatti, segnava sui 100 m. a stile libero il tempo di 57" 4/10, corrispondente ad una velocità di Km. 6,264 orari. Accanto al Weissmüller giganteggia il prodigio svedese Arne Borg che il 2 settembre 1927 copriva i 1500 m. stile libero in 19'07" 2/10. Limiti formida-

bili a cui invano hanno dato l'assalto centinaia di tritoni.

Passando all'atletica leggera, lo sport basilare, troviamo come capolista dei 100 m. piani, l'americano Eddie Tolan, che nel 1930 segnava il tempo limite di 10" 2/10, pari a circa 34 Km. orari. Ricordiamo a questo proposito come nel 1890 l'allora campione del mondo L. H. Cary copriva la stessa distanza in 11" 1/5. La differenza può sembrare irrisoria; rappresenta invece il frutto di lunghi studi e di sacrifici rigorosi; il vaglio di quattro generazioni d'atleti. Nel 1900 W. B. Tewkesbury raggiungeva i 10" 4/5, nel 1906 lo svedese Lindberg toccava i 10" 3/5, nel 1921 C. W. Paddock abbassava il tempo a 10" 2/5. Non crediamo pertanto che il tempo di 10" 2/10 di E. Tolan rappresenti il limite massimo del velocista puro. Possiamo attendere fiduciosi i 10" netti. Nella gara dei 1500 m. piani l'albo d'oro dei record del mondo reca il nome del francese Giulio Ladoumègue che il 3 ottobre 1930, a Parigi, coprì la distanza nel tempo record di 3'49" 1/5 altrimenti corrispondente ad una velocità di circa 24 Km. orari. Nel 1896 il record mondiale era di 4'16" 4/5; nel 1900 di 4'6"; nel 1923 Paavo Nurmi portava il tempo a 3'53"; abbassato a tre anni di distanza dal tedesco Otto Peltzer con 3'51". Le tabelle attendono il nome del nuovo astro che porterà il limite ai 3'40". A quando? Un altro interrogativo, forse senza risposta è quello che riguarda la corsa piana dei 5000 m. Vediamone brevemente la storia: 15'20" segnava l'inglese Bennet nel 1900; 15'5" il francese J. Bouin nel 1912; 14'36"



L'uomo più veloce del mondo, il negro Eddie Tolan, vince una gara di 100 yards in uno stadio americano. Tolan è l'unico uomo che ha corso i 100 metri in 10" 2/10.

e 2/5 il finlandese Paavo Nurmi nel 1922. Lo stesso atleta, che è stato certamente il prodigio fra i prodigi nel campo dell'atletica leggera, segnava nel 1924 il tempo record di 14'28" 1/5 pari a circa 20 Km. orari. Il limite dell'uomo-cronometro è sbalorditivo, resiste ormai da quasi sei anni, non teme gli assalti dei campioni più agguerriti. Paavo Nurmi trionfatore di tre Olimpiadi, il polverizzatore di record, l'uomo-treno non ha ancor visto spuntare il suo emulo e forse non lo vedrà mai. Siamo passati dai 6 Km. all'ora nel nuoto ai 20 orari di Nurmi, ai 23 di Ladoumègue e ai 34 di Tolan.

Troviamo nei pattini Thunberg correre la distanza classica dei 500 m. nel tempo di 42" 9/10 pari a m. 11, 68 al secondo: 42 Km. all'ora.

Uno scalino più in su ed entriamo nel campo del ciclismo ove lo svizzero Oscar Egg troneggia sin dal 18 giugno 1914 con il fantastico record dell'ora con Km. 44,247 pari a m. 12,29 al minuto secondo. Tale limite non è inattaccabile ed Alfredo Binda campione del mondo sui 10,20 e 50 Km. lo ha dimostrato durante lo svolgimento della sua formidabile impresa dell'11 ottobre 1929 al Velodromo Sempione. Restiamo in pista e facciamo un salto avanti e troveremo il fiorentino Pietro Linari intorno ai 59 Km. orari col tempo di 30" 3/5 sulla distanza classica dei 500 m. senza allenatori. Tempo che non teme concorrenza. Dietro allenatori meccanici il ciclista si porta sull'ora ai Km. 93,484, segnati dal francese Bréau il 25 maggio 1926 a Monthléry. Dietro il rombo dell'allenatore meccanico libero, il ciclista Leone Vanderstuyft supera i 100 all'ora segnando il 29 settembre 1928 sul Ve-

lodromo di Monthléry Km. 122,760, pari a m. 34,10 al minuto secondo.

Si entra ora nel regno dei motori e dei bolidi. Una ridda di cifre costella le tabelle dei record del mondo, un costante, vertiginoso progresso è l'indice del continuo superamento.

Mutano gli uomini ed i mezzi, ma il magnifico antagonismo perdura attraverso il tempo. L'orgogliosa Albione detiene, ancora una volta, fieramente lo scettro. Domina nell'auto, nell'idrovolante, nella motocicletta e nel motoscafo. Ha perduto nel duello gigante un capitano prezioso, il signore della velocità, il dominatore della rapidità sul mare e sulla terra, il grande Segrave, che il 13 giugno 1930 sul motoscafo *Miss England II* riusciva a battere di oltre 9 Km. il record mondiale sul miglio marino detenuto da *Miss America VII*. La velocità raggiunta nella memorabile e tragica giornata che doveva segnare la perdita del Segrave fu di Km. 158,9. A nove mesi di distanza, il 20 marzo 1931, l'America prendeva la sua rivincita e Gar Wood in una serie di riusciti tentativi, riusciva a segnare col motoscafo *Miss America IX* il tempo di Km. 162,757. Ma la lotta non s'è fermata, chè il 2 dello scorso aprile Kaye Don, col risorto *Miss England II* batteva nuovamente il record, portandolo alla media oraria di Km. 166,548.

Meno nota forse, ma non meno appassionante è la storia del record del mondo sul miglio lanciato con motocicletta. I grandi attori sono questa volta l'Inghilterra e la Germania. Battagliano a colpi di record. Sulla strada di Arpajon, il 31 agosto 1930, l'inglese J. S. Wright realizzava una media di Km. 220,995



L'americano John Weissmüller, il più rapido fra tutti i nuotatori, che ha segnato 57" 4/10 sui 100 metri stile libero.

216.746. Il 20 settembre dello stesso anno, alla guida di una B. M. W. 750 il tedesco ritenò la sorte e raggiunse i 221.538. Il 10 novembre 1930 un laconico telegramma annunciava alla stampa che J. S. Wright montando una O. E. C. di 1000 cmc. aveva raggiunto sulla strada asfaltata Cork-Carrigrohane la velocità di Km. 242,587. Oggi siamo intorno ai 250 Km. orari in motocicletta, ma andremo più in là.

Con l'automobile ci troviamo nel regno delle velocità folli. Risalendo a ritroso nel tempo ci troviamo di fronte ai 70 Km. all'ora raggiunti nel 1899. Nel 1903 Gabriel su *Mors*, toccava i 132 all'ora, nel 1907 K. Lee Guinness su *Darracq* 200 HP., raggiungeva a Dourdan i 180 all'ora. Poi i tempi precipitano paurosamente nel dopoguerra. Nel 1924 ad Arpajon Eldridge su *Fiat* 400 HP. toccava i 236 all'ora. Malcolm Campbell polverizzava poi ogni record precedente ottenendo la media di 334,022 sul miglio lanciato. Sembrava follia spingersi più in là, ma l'inosabile fu osato e sorpassato. Il maggiore Segrave, il 3 marzo 1929, sulla ormai famosa spiaggia di Daytona portava la sua *Sumbeam*, « Freccia d'Oro » ai 372,340 chilometri. Qualche cosa come 103 m. circa al minuto secondo.

Ebbene alla fine di gennaio 1931 il capitano Malcolm Campbell sbarcava a Daytona e preparava pazientemente la messa a punto del bolide a quattro ruote l'« Uccello Azzurro », il terzo della serie glo-

riosa. Il 5 febbraio sulla pista della velocità l'« Uccello Azzurro » compie ripetutamente un breve tragitto, un miglio esattamente, in 14" e 60 centesimi la prima volta e 14" e 70 centesimi la seconda. Un volo che dura qualche attimo; una porzione trascurabile di tempo. Qualche cosa come 395,4 Km. orari di media. I 400 all'ora sono oramai prossimi.

Lasciamo la terra e saliamo nei cieli. Il rombo dei motori è divenuto frenetico e folle. A quale epoca appartengono i 41 Km. orari per l'aeroplano del sorridente brasiliano Santos Dumont? Sembra un sogno, 25 anni or sono, nel 1906, veniva stabilito il primo record del mondo. Oggi siamo sui 448 Km. stabiliti l'11 dicembre 1924 dal francese Bonnet su *Ferbois* S. I. M. B. In 18 anni la distanza è stata decuplicata. Ci siamo fermati? No, in un volo di prova non ufficiale effettuato il 6 novembre 1927 l'americano Williams superava i 518 Km. all'ora.

Siamo ormai nel regno del sogno e dello sbalorditivo e siamo giunti all'estremo limite degli umani trionfi.

Con l'idrovolante l'uomo-bolide è giunto a sfiorare i 600 Km. orari e si appresta sin d'ora a sorpassarli. La cronistoria è storia dell'oggi e dell'ieri immediato.

Nella prima edizione della Coppa Schneider del 1913 un apparecchio di 80 HP. di potenza toccava i 73 Km. orari. Nel 1922 l'italiano Passaleva su *Sa-*

*voia-Marchetti* era sui 280,155. Nel 1926 l'asso De Bernardi su *Macchi* raggiungeva, il 17 novembre, i 416,618. Li sorpassava il 4 novembre 1927 su *Macchi* 52-bis con 479,290. Superava poi i 500 all'ora ancora sul glorioso *Macchi* 52-bis con 512,776. Il 12 settembre 1929 l'inglese Orlebar su *Supermarine-6* balzava ai 575,700 orari.

E la lotta ferve nel silenzio operoso e sta apprestando gli ordigni saettanti dei 700 all'ora. La metà folle dei 1000 Km. è un sogno che potrà diventare realtà.

\*\*\*

La via luminosa è segnata dal sacrificio dei caduti e la meta è sempre più ardua, sempre più lontana.

Ma la vittoria è così bella che vale ogni sacrificio

ed ogni rinuncia, più avanti e più in là: la velocità, nuovissima Dea, chiama con voce di sirena.

Per ogni aquila caduta nel folle volo, altre cento balzano nei cieli ideali, pronte alla lotta.

E' la sete secolare dell'uomo umiliato dal vento che trova la sua rivincita. E' il mito ellenico di eterna bellezza che si rinnova ingigantito ed aureolato.

Là dove giunse Perseo sull'alato cavallo, la Chimera sarà doma e piegata ancora una volta dall'uomo dai nervi d'acciaio, sul bolide alato.

Ulisse portò sul mare al di là dei confini del mondo, oltre le soglie dell'umano e verso l'inesorabilità del divino « dietro al sol », la piccola scolta degli uomini pugnaci.

Verso il nulla, per vivere l'attimo eterno della suprema conquista.

ALDO L. CERCHIARI

LIQUORI di Gran Lusso

**Branca**

**FERNET-BRANCA**

A. FRATELLI BRANCA  
DI TILLERIE  
MILANO





La « via Rey » sulla parete Nord-Nord-Est dell'Aiguille Noire.

## L'impresa più difficile

### Confessioni di alpinisti

I nostri lettori non avranno dimenticato il referendum indetto l'anno scorso dallo *Sport Fascista* fra gli esponenti più noti del mondo sportivo, ai quali fu rivolta la domanda:

« Qual'è stata la vostra impresa più difficile? ».

Le risposte che ci giunsero furono numerose, e la loro pubblicazione risultò fra le più interessanti. Particolare importanza ebbero quelle che ci furono inviate da celebri alpinisti; ed è di due altri campioni della montagna — Guido A. Rivetti di Biella e Giuseppe Lampugnani di Novara che oggi pubblichiamo le succinte ma vive impressioni riportate in quella che per essi fu « l'impresa più difficile ».

### La parete Nord Nord-Est dell'Aiguille Noire.

per Rivetti

Non potrei dire con precisione quale fu la scalata più difficile da me effettuata, perché in quelle che ebbero la maggior importanza non fui io il leader della cordata; perciò mi limito a darvi le impressioni di... secondo piano.

Fra tutte le ascensioni, quella all'Aiguille Noire de Peuteret il 7 agosto 1928 per la parete Nord-Nord-Est è una di quelle che ho trovato più impressionante e pericolosa, se non la più difficile.

Nel primo tratto, e cioè fra il colle Sud delle Dames Anglaises e la spalla Nord della Noire, oltre alla difficoltà vera e propria della salita vi era il pericolo costante della caduta di pietre, e la marcia doveva essere lenta perché nessuno di noi, per quasi tutta la salita, era sicuro di poter « tenere » in caso di scivolata; le pietre che affioravano dal ghiaccio erano malsicure; il ghiaccio, poi, frammisto a sassi, non permetteva l'incisione di sicuri gradini.

Nel secondo tratto se si era più al sicuro dalla caduta delle pietre, i passaggi erano alquanto più difficili. A questo bisogna aggiungere la continua incertezza della riu-

scita del nostro tentativo, perché se non fosse stato possibile trovare la via di salita, il ritorno non sarebbe stato certamente molto allegro (la nostra era la prima ascensione da quel versante). Il certo è che, arrivati sulla cresta Est, a poca distanza dalla vetta, tirammo un sospiro di sollievo.

Fra le tante ascensioni da me fatte questa è una che non ripeterei a nessun costo e della stessa opinione è pure la brava guida Adolfo Rey di Courmayeur che fu il capocordata, ed al quale vanno i meriti della riuscita.

GUIDO A. RIVETTI

### Al Colle Gnifetti dalla Marinelli per Lampugnani

« La più difficile » è un superlativo assoluto che non credo possa usarsi in alpinismo con proprietà. Al plurale forse sì, perché si ha sempre davanti agli occhi un gruppaccio di imprese che si equivalgono e porgono analoghi elementi di giudizio e di classificazione prescindendo da quelli soggetti, vi che possono influenzare con preferenza il giudizio stesso. Penso, per esempio, all'impresa tragica, già descritta dal mio buon amico Cichin Ravelli su queste pagine, nel canalone delle Dame Inglesi, alla rampicata asprissima d'alcuni tratti della Torre Trieste nel gruppo della Giovetta, alla parete dal Nant Blanc all'Aiguille Verte. Ma la parete orientale della Rosa diede a me ed al caro Jack Dumontel uno dei più aspri gomitioli di filo da torcere quando noi due soli salimmo al Colle Gnifetti dalla Capanna Marinelli (Macugnaga).

Fu una salita movimentata. Varcato il Canalone Marinelli e saliti all'estremità delle *Immseng Rachen* corremmo rischio di troncare la salita per un incidente che ci menò già all'inizio, e molto aspramente, nelle nostre forze. Uno di noi, insomma, era volato giù fuori dagli appigli di un ghiaccio malvagio, difficilissimo da scainare perché cosperso di ciottoli e di terriccio come la traditrice faccia di un immenso foglio di carta vetrata. Le conseguenze furono una notevole ferita al mento per Jack e le mie mani scarnificate nelle palme e nei polpastrelli, la sinistra lussata.

Di ritorno non si doveva parlare e salimmo. Fu anche una salita silenziosa dall'alba alle 15. Ai profani divò semplicemente che non è molto gustoso lavorare con le mani nel ghiaccio per una decina d'ore tingendoli di sanguigno. E chi vuole sapere un giudizio esatto sulle difficoltà di quella parete terribile legga Guido Rey che è il nostro maestro-principe. Fummo sereni e tenaci e quando raggiungemmo il Colle ci gettammo sul pianoro estenuati, ma ardenti di gioia.

Ma non potemmo prender riposo. Un impeto di tormenta ci assalì dal Lysjoch e ci fece fuggire verso la capanna Regina Margherita. Come la trovammo avvolti dalla bufera e con quale pena. Dio e noi soli sappiamo. Disfatti, irrinconoscibili bussammo. Cademmo tra le braccia dei custodi che ci stegarono. Erano increduli che fossimo saliti da Macugnaga. Il vecchio Francioli se ne persuase soltanto quando mi riconobbe. La bufera ci assediò quattro giorni.

Raccomando ai riformatori del Codice Penale un supplizio per i ladri: scorticare le palme, far rimettere ghiaccio e dopo due ore — sono pietoso! — medicare con acido fenico e cantare loro un'ironica ninna nanna.

GIUSEPPE LAMPUGNANI

## Le capriole del C.A.A.I.

La nascita, o la rinascita che dir si voglia del « Club Alpino Accademico Italiano » dev'essere avvenuta sotto un segno infausto. Sciolto due anni fa, il sodalizio veniva riportato all'onore del mondo dalla buona volontà dell'on. Manaresi che nulla trascurò per cercare di potenziare il massimo ente alpinistico a lui affidato. Ma il risorto C.A.A.I. palesò subito i suoi gravi difetti d'origine. La pubblicazione del suo statuto-regolamento sollevò parecchie critiche, che furono raccolte da *Sport Fascista* e dalla *Stampa* di Torino. Si era sperato che dalle ceneri del precedente C.A.A.I. fosse nato un organismo che all'utilità dei propositi unisse chiara promessa di perseguirli con modernità di vedute e di mezzi. Ci si accorse, invece, che nulla c'era di mutato col vecchio non rampianto Club, sicché la parte più giovane e più fattiva dell'alpinismo nazionale dichiarò il suo distacco da questa inutile forma di decorativismo.

Allora i dirigenti del C.A.A.I., pur staccando amaro, dovettero venire nella conclusione che lo statuto ch'essi avevano fatto avallare da S. E. l'on. Manaresi era inadatto alle circostanze, manchevole nella forma e nella sostanza. E ne hanno stilato un secondo. L'episodio sarebbe in sé irrilevante se non fosse venuto dopo le pubbliche dichiarazioni del presidente dell'« Accademico », dott. Balestreri, con le quali egli sosteneva l'impossibilità d'una netta demarcazione tra alpinisti classici e arrampicatori su roccia e la perfetta opportunità e dignità dell'umiliante obbligo di sottoscrivere la domanda d'ammissione al C.A.A.I. « elencando le proprie scalate ». Naturalmente, nel nuovo regolamento di queste due amenità è stato fatto giustizia.

Messisi sulla via di rimangiarsi a pezzetti la prima infelice loro creatura, i dirigenti dell'« Accademico » avrebbero potuto prendere il coraggio a due mani e liberarsi di tutto il vecchiume che fa bella mostra di sé da un articolo all'altro, ricercando e accogliendo i suggerimenti della realtà — così diversa da quella che può apparire dagli angusti confini di Torino. Macché! Adesso hanno proposto, fra le altre, la formula dei « cinque anni di attività alpinistica crescente », senza di che non si può essere accettati nel sodalizio. Vogliono l'anzianità di servizio, non il gesto eroico, la grande impresa — che vale e riempie di sé tutta una vita! Burocratismi fino all'ossa, questi dirigenti dell'alpinismo d'avanguardia mi sconoscerebbero Lindberg, perché il « pazzo volante » da un anno solo era pilota quando volò l'Oceano.

Morale: anche il secondo regolamento è da rifare. Ma ci sarebbero da ricostruire anche delle teste.

Portato a termine l'interessantissimo studio sulle conquiste dello sport d'arrampicamento.

DOMENICO RUDATIS

ha scritto un nuovo capitolo per la storia alpinistica:

Lo sviluppo

dell'arrampicamento italiano

che verrà pubblicato nel prossimo fascicolo di *Sport Fascista* con originali e numerose illustrazioni.



La signorina Paula Wiesinger, campionessa italiana di sci, e il suo istruttore Steger.

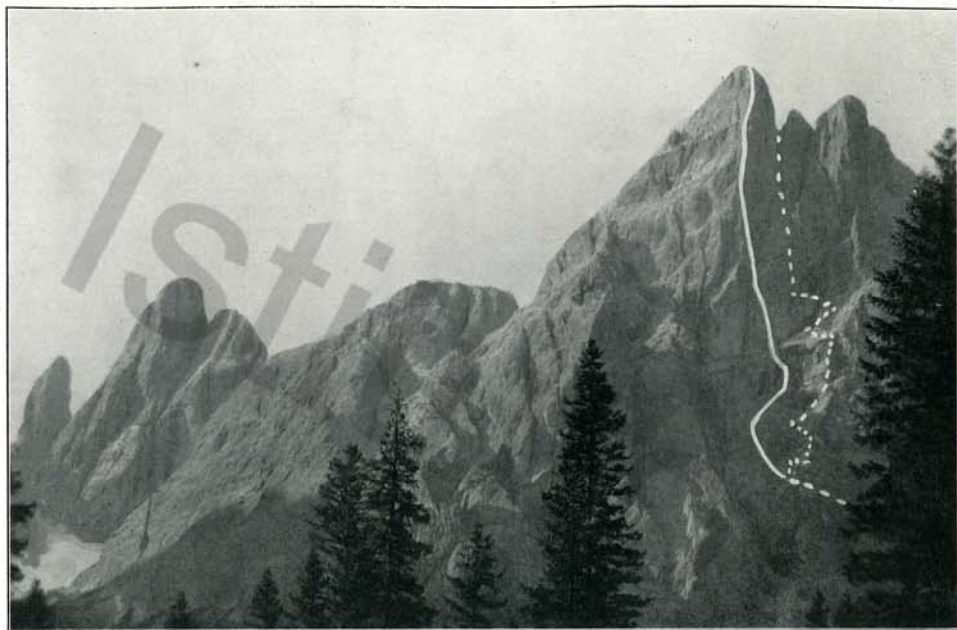
## Una donna sportiva: Paula Wiesinger

« Conoscemmo due anni fa, un giorno che scendevo di corsa dal Vaoletto incontro a persona a me cara che sapevo partita dalla Val di Fassa con un sacco assai pesante sulle spalle. La ragazza era accompagnata da un giovanotto dalle spalle d'atleta, biondo, anche lui bruciato dal sole, che per un momento credetti suo fratello. Poi seppi che lei si chiamava Paula Wiesinger, era nata a Vitiipeno e abitava, quando non era sui monti, a Bolzano con la nonna; lui era un celebre alpinista, Hans Steger, germanico di nazionalità ma residente in Italia, innamorato della nostra Patria che aveva percorso a piedi, tutta, per conoscerla ed amarla vieppiù. Aveva lavorato nei porti di Genova e di Napoli; era stato a Roma; s'era spinto fino a Tripoli. Da giovanetto, a Monaco, non andava in montagna, ma faceva il boxeur dilettante, fino ad essere proclamato campione bavarese dei pesi « welters ». Le nostre Dolomiti gli erano piaciute molto, ed in breve era diventato uno dei migliori arrampicatori che le frequentavano. Venivano dal Pelmo, ove avevano effettuato la seconda salita per la parete nord sulla « via Rossi », e ritornavano al Vaoletto. Qui, nel luglio, avevano già

Di una bella figura dello sport italiano si parla in queste pagine; e il discorso tocca opportunamente anche il lato, così fastidioso per certi versi e già bollato dalla reazione di tanti, di certa mondanità sportiva riuscita a infiltrarsi nelle sane gagliarde manifestazioni in montagna.

compiuto delle belle scalate, fra cui la prima della Punta Emma per lo spigolo. Queste cose mi disse mentre ci fermammo pochi minuti in Gardecchia, ed altre confidenze ci facemmo nei giorni appresso al Vaoletto, fra un'arrampicata e l'altra, o stese al sole a riposarci, sui sassi davanti al rifugio dove mettevamo ad asciugare le robe da noi stesse lavate. Certo che non erano cose da signore, di quelle che vanno in montagna per fermarsi nei grands hotels di fondo valle e partecipare alle feste da ballo e al tennis, ma la roccia noi la sentivamo allo stesso modo, ci parlava con un unico linguaggio, sicché l'affinità di sentimenti ebbe il conforto di cordiale amicizia che presto ci strinse, una di quelle amicizie salde come le rupi sulle quali ogni giorno arrampicavamo.

A questo primo incontro con la Paula pensavo quando lessi del suo recente strepitoso successo nel Campionato italiano femminile di sci. Nelle grandi città che erano rappresentate nel Campionato la vittoria della sciatrice di Bolzano destò molta sorpresa. Nessuno la conosceva; il suo nome non era mai apparso nelle cronache sportive dove con tanto compiacimento si elencano le « vittorie » delle sciatrici cit-



Il segno continuo traccia la via direttissima alla vetta della Cima Una delle Dolomiti di Sesto, aperta dall'audacia di Hans Steger e dal fermo coraggio della sua compagna Paula Wiesinger. « Via Gioventù » essi chiamarono questo itinerario, che è al limite del possibile. A destra, tratteggiata, la precedente « via Dibona-Mayer-Rizzi ».

tadine... Una sola volta il suo nome era stato stampato, per mio interessamento, quando nella corda del suo compagno Steger era riuscita in una delle più grandi imprese dolomitiche; la scalata della parete Nord-Ovest della Civetta. Due anni prima, sempre con Steger, avevano aperto la « via Gioventù » sulla Cima Una di Sesto, ma nessun giornale n'aveva parlato. I giornali, per incoraggiare gli sport della montagna, danno invece notizia delle feste benefiche sulla neve, con partecipazione di illustri dame e di compiti cavalieri. Benissimo, non mancava che questo allo sport dello sci, già tacciato di contare troppa mondanità nelle sue file. Fra poco, il carnet mondain entrerà in funzione anche in montagna; già un esempio ne abbiamo avuto nelle descrizioni che i giornali hanno dato della presentazione d'un « modello Palmer » al Teatro della Moda della Fiera di Milano. C'ero anch'io e sebbene le belle toilettes piacciono anche a me, quella del modello per montagna mi fece scappar di ridere con scandalo delle signore e signorine presenti.

Non racconto dei farsetti ricamati, dei pantaloni aderenti e degli alti stivaloni alla russa; il colmo era raggiunto dalla mannequin che fieramente impugnava l'alpenstock con in cima un mazzolino di stelle alpine! Se credono che in montagna si venga mascherate così! Davvero che io pensavo come l'apparizione

della giovane valligiana di Vipiteno avesse portato lo scompiglio fra le concorrenti al Campionato femminile; qui da noi le donne intendono la montagna come un luogo dove ci si va per farsi ammirare dagli oziosi, e si mettono in ghingheri e lustrini per sciare in prossimità degli alberghi e allacciare dei flirts. La signorina Wiesinger — la Paula come è chiamata confidenzialmente da Trento in Val di Fassa, da Cortina in Pusteria — è di un genere ben diverso, è una atleta nel vero senso della parola, una atleta che potrebbe far sfigurare tanti uomini se avessero la cattiva idea di sfidarla a rampicare, a sciare, a nuotare, a lanciare il disco e il giavellotto, a vogare... Perché la vita, per questa giovane, non è stata che un passare da uno sport all'altro, eccellendovi in tutti. Quasi sempre coi maschi, si è divertita a umiliarli se non erano bravi e forti come lei. Il suo coraggio lucido, fermo, eroico, si è palesato in parecchie circostanze, come quando, sulla parete sud della Marmolada, i suoi due compagni furono colpiti dalla folgore. Essa riuscì a legarli con la corda alla roccia, e li curò e li protesse per due giorni, in attesa che giungessero i soccorsi e, dall'alto, si calassero le guide per tirar su di peso i due feriti. Salvati i suoi compagni, la Paula corse a Bolzano, senza un'ora di fermata, a riprendere il suo posto in negozio. Ma non vi resistette. La vita fra i monti è troppo bella, ed ella, oramai, vi si è dedicata

interamente. Sei mesi con gli sci, sei mesi con le scarpe da roccia; questo è il suo anno. Sotto il casco dei capelli bruni, illuminato dagli occhi chiari come l'acque dell'Isarco, il suo volto si fa sempre più abbronzato. Spira da tutta lei un'aria di totale salute, di solare felicità che avvicina le anime semplici e buone, come ce l'ha rese la montagna ch'è la nostra passione inestinguibile. Quando le scrissi per compiacermi con lei della vittoria riportata a Roccaraso, mi rispose dopo due mesi, da un rifugio alpino, col suo frasario così curioso ma espressivo: « Queste sono cose da niente, piuttosto pensiamo a ritrovarci ancora nell'e-

state e sarà mia gioia arrampicare insieme su Dolomiti tanto belle... ».

Le Dolomiti tanto belle... Sì! e riprenderemo a chiamarci da una torre all'altra come quando dalla Winkler alla Emma ci sfidavamo nel canto, modulando le canzoni più belle delle nostre montagne, e la Paula intonava quella orgogliosa dei rocciatori del Kaisergebirge — Stolte Zinnen zu gewinnen... — ed io quella nostalgica delle montagnes de ma vallée...

La gente che saliva pel Garl si fermava ad ascoltarci (e a riprendere fiato) e guardava in su, a indovinare di dove venissero quelle voci.

MARY VARALE



Concorrenti al Campionato femminile di sci: Isabella Orsini, di Napoli, quinta classificata nel Campionato nazionale, e Bona Aliotti, di Roma, campionessa centro-meridionale e seconda nel Campionato nazionale. (foto Del Papa).



Uomo di penna e di azione: Salvator Gotta sciatore.

## LIBRI PER GLI SPORTIVI

In Salvator Gotta — come in tutti gli scrittori di razza — l'occhio, il modo di osservare, il modo di concepire la rappresentazione dei fatti veduti e osservati e di ordinarli e di significarli; sono cosa tutta sua, e perché tutta sua, non soggetta ad invecchiare. Disse bene l'Ibsen che le verità universalmente sono verità invecchiate, le quali stanno sul divenire bugie. In argomento d'arte, le forme fisse già volate in leggi più non consentono che la preziosità e la virtuosità; esse corrispondono ad un periodo compiuto nella serie dei successivi movimenti dell'ingegno umano.

In arte, tutto è soggettivo, dacché tutto è creazione individuale.

Spesso la realtà concettuale può aver a che fare con l'arte; ma anch'essa a patto che ridiventi elemento fantastico o come motivo o come mezzo di espressione, trattato insomma come realtà brutta essa stessa, da interpretarsi, da

trasformarsi, da sublimarsi, da concretarsi in fantasma. Lucrezio, Dante, Tolstoj, Ibsen, Pirandello, possono ben avere i loro presupposti filosofici, religiosi, morali, scientifici, politici; ma quei presupposti rimarrebbero zavorra se l'arte non li accendesse in fulgore di grazia. — Ciò posto, possiamo con assoluta sicurezza affermare che Salvator Gotta è un vero artista. Leggete, per convircervene, la sua opera recentissima: *L'amica dell'ombra* (Milano, Casa Editrice Baldini e Castoldi, 1931, L. 12,—).

Ma Salvator Gotta è anche uno scrittore sportivo di primissimo ordine. Il suo accostamento amoroso alla civiltà contemporanea, che può esser trasformata in arte come qualsiasi altra cosa, rappresenta una reazione all'inetto e ridicolo arcaismo di parecchi scrittori italiani. La conquista del nostro tempo è quella della velocità e non si può vivere, checché si faccia, fuor del nostro tempo. Solo il presente esiste; e gli empirici son caduti dal firmamento. Non c'è che una vita e la vogliamo migliore. Noi diamo e vogliamo ricevere.

L'arte nostra, l'arte fascista, dev'essere odio smisurato contro l'imbecillità, la vigliaccheria, l'amor dello stato quo e del quieto vivere, delle transazioni e degli accomodamenti. L'artista nostro deve proclamare la necessità del coraggio, del rischio, della ribellione, della battaglia e del rinnovamento.

Ora, tutti sanno che Salvator Gotta è sempre stato dalla parte di quelli che fanno ai cazzotti contro chi sta alla finestra a vedere.

Combattente, camicia nera della vigilia, squadrista, egli ha sempre insegnato, nei suoi libri, che l'azione sola — come diceva il conte di Gobineau — « è degna d'un uomo ».

L'energia è elemento essenziale così della politica come della vita.

\*\*\*

Se la tirannia dello spazio non me lo vietasse, io amerei di parlare diffusamente delle molte pagine, suscitrici di nobiltà e di forza, che si trovano ne *L'amica dell'ombra*. Leggendole, si dimentica per sempre il catastrofico ideale del Wells, rappresentato da una umanità superiore in cui l'uomo, come i serafini o come gli abitanti di Marte, è formato dalla sola testa, macchina di così portentoso congegno da dominare tutte le energie per volgerle al proprio servizio.

L'antico motto di Giovenale è dive-

nuto oggi il programma per la formazione dell'italiano nuovo.

E' dovere dei nostri scrittori — almeno di quelli degni di tal nome — uniformarsi ai nuovi tempi. Si può far della retorica e del dannunzianismo anche cantando le automobili e gli aeroplani. Non basta mettere in versi le torpediniere e la luce elettrica per essere moderni, per esser attuali. L'anima deve cambiare; deve cambiare la concezione stessa della vita, lo spirito, lo stile.. Salvator Gotta insegna...

PIRRO ROST

## LIBRI RICEVUTI

FEDERICO PETRICCIONE: *Napoli, calci d'azzurro* (Edipo, Napoli, 1931, L. 2).

« In queste pagine semplici, chiare e modeste — scrive il Petriccione nella Prefazione — l'autore vuole presentare agli innumerevoli tifosi partenopei e meridionali i calciatori dell'A. C. Napoli, narrando di essi vita... e miracoli ». In un susseguirsi di capitoletti brevi, succosi, tutti a notazioni rapide e argute, infiniti personaggi ci sfilano dinanzi agli occhi e tutti vivi e vitali, tutti scolpiti con una grande cura del rilievo. Descrittore colorito di cose e persone, che sa cogliere e rendere subito, acutamente, il particolare definitivo, il Petriccione — vecchia camicia nera, combattente valorosissimo, sportivo tra i più ferventi — domina con bella facilità la sua materia. Umorismo e poesia s'intrecciano nelle sue pagine nei più vaghi modi e con la più cara semplicità. *Napoli, calci d'azzurro*, potrebbe definirsi una galleria di figure staccantisi sopra uno sfondo seguace di paesaggio partenopeo. Ecco gli « animatori »: l'on. Giovanni Maresca di Serracapriola, Emilio Reale, Andrea Carafa d'Andria, Davide Pichetti, Januzzi, Senes, del Monte, De Rosa, Riccio, Manfredini, Coppola, Dumontet... Ed ecco l'audace « plotone d'assalto », pronto all'arrembaggio di sogni e piazzole... Attila e Oreste Sallustro, Vincenti, Colombari, Costello, Bandini, Cavanna, Roggia, Fontana, Innocenti, Buscaglia, Vojak, Mihalic, Tansini, Fenili, Perani, Scala, De Martino... Nomi ben noti di giovani che sanno l'arte di « resistere, d'insistere, di vincere » e sui quali l'Italia potrà fare pieno assegnamento nell'ora delle giuste revisioni e delle sante vendette... E' giusto che tutti gli Italiani conoscano questi nomi... Chi è fuor dello sport, è, oggi, anche fuor da ogni possibilità di grandezza...

V. COTTARELLI - E. PAVESI: *Il ciclismo* (A. Corticelli, Milano, 1931, Lire 8).

La letteratura sportiva di carattere tecnico si arricchisce con questo volume che, in sintesi rapida e precisa, espone agli iniziati ed anche agli « arrivati » le norme fondamentali per praticare con profitto il popolarissimo fra gli sport — quello della bicicletta. Un giornalista ed un ex campione hanno collaborato alla stesura di questo perfetto trattato di allenamento, ricco di consigli e di esperienza, che non potrà non avere una diffusione più che meritata.



Achille Varzi, su Bugatti 2300 cmc., ha vinto il Circuito Bordino ad Alessandria, prima prova del Campionato italiano, alla media di km. 132,901 (foto Argo).

## Dalle "Mille Miglia" al Salone di Milano

Due grandi avvenimenti hanno dominato l'attività automobilistica del mese di aprile, giganteggiando fra le tante manifestazioni che si sono susseguite pressoché ininterrottamente da quando i rigori invernali hanno ceduto il passo ai primi tepori primaverili, invero contrastati da burrascosi quanto anormali ritorni di cattivo tempo. Alludiamo alla quinta coppa delle Mille Miglia e al quarto Salone Italiano.

Nè sembri artificioso o forzato l'avvicinamento, o meglio l'accoppiamento della grande

corsa bresciana, che lancia annualmente un centinaio di macchine a contrastarsi la vittoria su 1600 chilometri di strade, con l'esposizione milanese delle ultime creazioni delle fabbriche italiane e straniere. Perché sia l'una che l'altra sono magnifiche e significative espressioni della potenza attuale del nostro automobilismo, la cui vitalità e floridità vengono appunto messe adeguatamente in luce con simili manifestazioni.

Non è certo il caso di ripetere per l'ennesima volta che la « 1000 Miglia » è la più grande e la più difficile competizione per vetture sport (cioè non per vetture da corsa) che abbia luogo in Europa. Una competizione non soltanto importante sportivamente e tecnicamente, ma addirittura unica nel suo genere. Tale da non potersi attuare che nell'Italia di oggi, per il senso di

matura disciplina e di profonda responsabilità che anima oramai il nostro popolo.

Nè riteniamo di dover ritornare a dire che l'ultimo Salone di Milano ha costituito la dimostrazione più convincente delle buone condizioni generali della nostra industria, la quale ha avuto modo di affermare pubblicamente come, pur nei momenti delicati che tutto il mondo sta attraversando, possa permettersi il lusso, sia pure a costo di sacrifici non indifferenti, di rinnovare e perfezionare la propria produzione e di diminuire nello stesso tempo i prezzi di vendita.

Ma piuttosto è bene commentare brevemente i due avvenimenti la cui eco ha valicato i confini affermando che, crisi o non crisi, l'automobilismo italiano, come sport, com'è industria, come organizzazione è sempre magnificamente in piedi, ricco di una salute che gli si può invidiare, ma non si può mettere in dubbio. Perché le prove, chiare, lampanti, possenti diremmo, sono a disposizione di chiunque, e sono costituite da solidi fatti il cui significato non ha bisogno di spiegazioni.

\* \* \*

L'eco maggiore l'ha probabilmente avuta la Coppa delle 1000 Miglia. Se non per altro perchè quest'anno per la prima volta è stata vinta da una macchina e da un corridore stranieri: il tedesco Caracciola sulla tedeschissima grossa « Mercedes ».

Questa prima nostra sconfitta nella gara che è forse, fra le tante diecine che ingombrano il pleonastico calendario, la più tipicamente italiana. non ha potuto non addolorare. Per quanto sia doveroso riconoscere la sua perfetta regolarità, non certo intaccata dalla cattiva sorte che ha infierito sui nostri migliori rappresentanti mettendoli in condizione di non poter sfruttare tutte le loro enormi possibilità.

Niente quindi da eccepire sul successo teutonico, invero meritato, e anche significativo in quanto si è, sia pure di poco, migliorato ogni record precedente.

Ma piuttosto c'è qualche cosa da eccepire sul nostro insuccesso che, in fondo, ha sorpreso tutti: anche coloro che non si nascondevano quale grave minaccia potesse venire da Caracciola, sceso in Italia ben agguerrito e ben preparato sull'esperienza compiuta l'anno scorso.

I giornali hanno pubblicato ampi resoconti dell'avvenimento sicchè crediamo superfluo ritornare a farne la cronaca che potrebbe qui interessare solo per far rilevare che sono stati i

numerosi cambi di ruota, resi necessari da un anormale consumo di gomme, a impedire alle due « Alfa Romeo » 2300 cmc. a otto cilindri, affidate alle abili mani di Nuvolari e di Arcangeli, di gareggiare nella pienezza dei loro mezzi. Chè sia l'una che l'altra erano in grado, per le doti di potenza e di accelerazione del loro motore, per le caratteristiche dello chassis, per la leggerezza e la maneggevolezza del complesso, di recuperare nella parte montagnosa del percorso e nei lunghissimi tratti di strade sinuose il tempo che avevano potuto perdere sui lunghi rettilinei piani nei confronti della « Mercedes » alla quale i più che sette litri di cilindrata rendevano possibile di superare i 200 chilometri all'ora.

Si è molto parlato e scritto e discusso sugli incidenti di gomme che hanno costretto Nuvolari a fermarsi ben 18 volte e Arcangeli una diecina, provocando, oltre ad una perdita di tempo facilmente valutabile, uno stato di nervosismo nei due corridori al quale sono da imputarsi gli incidenti di strada che hanno ancor più e definitivamente compromesso la loro corsa.

Ma non è del tutto fuori luogo pensare ancora che quel nervosismo e lo stesso ordine dato dai dirigenti della casa, forse sconcertati dai 154 chilometri all'ora realizzati da Caracciola nel tratto Brescia-Bologna, di gettarsi disperatamente sulle piste del Tedesco abbandonando ogni tattica precedentemente fissata, abbiano contribuito ad aggravare la lamentata eccessiva usura delle gomme.

La quale poi non è detto in modo assoluto che sia dovuta tutta alle gomme stesse e che ad essa non abbia contribuito qualche eliminabile difetto della vettura che, è bene tenerlo presente, si presentava per la prima volta in corsa.

Comunque sono scomparsi così dalla lotta Nuvolari e Arcangeli lasciando a difendere i colori dell'industria italiana solo il buon Campari su un'« Alfa Romeo » 6 cilindri di 1750 cmc. (la trionfatrice di due « 1000 Miglia ») e lo scapigliato Morandi su una anziana « O.M. » sei cilindri a valvole laterali. Ma essi, pur facendo miracoli, non sono riusciti ad ostacolare la vittoria di Caracciola. Troppo grande era la differenza di potenza perchè fosse lecito sperare potesse essere colmata dalle altre qualità derivanti da un motore più spinto e dalla mole e dal peso minori.

Siamo stati insomma battuti sia pure a causa di incidenti impreveduti e poco fortunati. Perchè non bisogna dimenticare che in una competizione come quella bresciana l'accurata e perfetta preparazione di ogni particolare giuoca un

ruolo di primissimo ordine e che il non aver pensato e provveduto a tutto costituisce una scusa ben magra. Più una spiegazione che una giustificazione, specie per chi non può certo invocare a sua discolpa la inesperienza.

C'è piuttosto da discutere sulla portata della vittoria della « Mercedes ». Perchè la « 1000 Miglia » non è soltanto una prova sportiva e tecnica, ma anche industriale e commerciale.

Una enorme corsa su strade normalissime aperte al traffico, intesa a classificare, a collaudare la produzione, si dà dare un indirizzo, con i suoi risultati, ai criteri costruttivi che meglio soddisfano alle esigenze dell'automobilismo pratico e turistico.

Ora non ci sembra che il successo della « Mercedes », di oltre 7 litri di cilindrata e pesante 1600 chilogrammi, possa costituire una risposta soddisfacente ed accettabile del quesito posto dalla corsa bresciana.

Al massimo la « Mercedes » può aver dimostrato di essere la migliore delle vetture di lusso: la più veloce. Ma non sono certo le vetture di lusso quelle che interessano le masse degli automobilisti.

Potrebbe anche la sua vittoria dar da riflettere sotto l'aspetto puramente tecnico. Ma solo teoricamente, chè la tecnica deve sottoporsi ad imprescindibili esigenze d'ordine pratico se vuole servire un'industria e giovare alla diffusione dell'automobile. Può anche la casa tedesca aver fatto, con l'insperato successo, dell'eccellente pubblicità sul suo nome, utile in quanto essa non costruisce solo simili macchinoni, ma anche più modeste vetture di media potenza. E quest'ultima forse costituisce la parte più interessante del risultato.

Ma per gli scopi che si attribuiscono alla « 1000 Miglia » ben altra importanza hanno le prove delle molte « Alfa Romeo » e delle « O.M. » e delle « Itala » e delle « Fiat », vetture alla portata di tutti, che hanno condotto a termine felicemente tutto il percorso a velocità non certo disprezzabili pur non essendo guidate da assi o campioni del volante. Questa ci sembra una affermazione collettiva della migliore produzione



Una veduta generale del quarto Salone dell'Automobile a Milano (foto Bellina).

italiana veramente confortante oltre che convincente. E soprattutto di portata pratica.

Si consideri che con meno di due litri di cilindrata le vetture italiane hanno toccato i 100 chilometri all'ora; che con una vettura chiusa senza compressore e di 1750 cmc. si sono superati i 94 all'ora; e che infine con le più popolari delle vetture utilitarie, cioè con le « Fiat 514 », la cui identità in ogni organo con quelle quotidianamente in vendita è stata controllata con rigorosa quanto lodevole severità (il regolamento quest'anno non ammetteva scappatoie), si sono superati gli 80 all'ora. Ciò che vuol dire non solo che queste macchine sono veloci pur non essendo dei bolidi (ed è giusto che non lo siano) ma sono pure robuste, resistenti e sicure. Altrimenti non si sarebbero realizzate tali medie complessive (ogni arresto prolungato per riparazioni avrebbe richiesto del tempo che non era più possibile recuperare) pur essendo affidate ad uomini che non sono niente più che dei buoni automobilisti.

In conclusione? In conclusione non si può dire che l'industria italiana esca battuta dalla più grande e più difficile delle competizioni automobilistiche. Sono state battute le nostre macchine più veloci della categoria sport da un'altra che nascondeva nei suoi fianchi una potenza più che tripla, sfruttata solo in parte. Ma la costruzione nostra ha invece vinto una sua grande battaglia, dimostrando complessivamente, attraverso un vaglio che più severo ed aspro non

si potrebbe desiderare, di possedere doti meccaniche e costruttive di carattere eminentemente pratico che ne confermano un primato del resto ammesso universalmente.

Questo, a nostro parere, è il risultato sostanziale della quinta Coppa delle « 1000 Miglia ».

\* \* \*

Ed ora, al Salone di Milano. Ne abbiamo già parlato a lungo nel numero precedente della rivista intrattenendoci specialmente sulla costruzione italiana. E poichè la nostra comprendeva quasi esclusivamente prodotti italiani (i pochi stranieri quasi sperduti non erano di tale importanza da diminuire la essenziale fisionomia nazionale) non avremmo più niente da dire.

Se non fosse da mettere in rilievo come i nostri costruttori, ai quali, si può dire, è venuta a mancare, per effetto in special modo dell'inasprimento dei dazi doganali, quella concorrenza straniera sul mercato interno, che costituisce sempre il pungolo più efficace a non aver sosta nel lavoro di miglioramento e di perfezionamento, non si siano comodamente messi a dormire sugli allori; ma vadano progressivamente migliorando i loro prodotti per metterli quotidianamente al corrente con gli ultimi progressi della tecnica e continuo a mantenersi anche nei ranghi dei precursori, dimostrando uno spirito di iniziativa

e una così acuta sensibilità delle esigenze in incessante evoluzione dell'automobilista, che meritano di essere riconosciuti e lodati.

Lo affermano non solo la nuova « Fiat 522 » e la « Bianchi » 8 cilindri e la « dilamba » corta e la « Fiat 514 M. M. » e la « Fiat 525 S. S. » delle quali abbiamo già illustrato doti e caratteristiche. Ma anche l'« Alfa Romeo » gran turismo con compressore e la « Isotta Fraschini 8 B » che sono sì derivazioni di altre macchine ben conosciute, ma che per la somma delle modificazioni, consigliate da recenti soluzioni meccaniche e costruttive, sono da considerarsi vere e proprie novità.

Non si riposa dunque nei nostri studi tecnici e nelle nostre officine, ma si lavora onde assicurarsi definitivamente il mercato interno, oramai già tutto pressochè conquistato, e per difendersi valorosamente sui mercati d'esportazione.

Cosicchè il Salone milanese, che per il suo carattere commerciale deve aver giovato ad accelerare il ritmo delle vendite, rallentato in questi ultimi tempi non solo da noi ma in tutto il mondo, ha rappresentato una rassegna confortante della prosperità dell'industria italiana la cui produzione del resto è diminuita dal 1929 al 1930 di non più del 22 per cento. E se si possa considerare forte tale diminuzione, specie nei confronti di quella della Francia e di quella dell'Inghilterra

(10 e 14 per cento rispettivamente), di due nazioni cioè che dispongono all'interno di grandi sbocchi che assorbono migliaia di vetture, non si deve dimenticare che ben più forte è la contrazione americana in quanto supera il 38 per cento e molto più preoccupante quella tedesca che ha toccato il 50 per cento.

Complessivamente a Milano sono stati esposti 19 tipi di vetture di cui quattro con motore a 4 cilindri, dieci con motore a 6 cilindri e cinque con motore a 8 cilindri.

Tutte le tendenze erano quindi rappresentate. C'è da rilevare però il notevole aumento in questi ultimi due anni dei motori a 8 cilindri, indicante un progressivo passaggio dal sei all'otto cilindri, determinato dalle



#### I NUOVI FURGONI PER I SERVIZI POSTALI A MILANO

Dal 1° di marzo sono entrati in servizio a Milano i nuovi furgoni automobili per la vuotatura delle cassette della corrispondenza che sono sparse in gran numero nella città. Essi sono stati costruiti dalla Società Edoardo Bianchi su chassis del noto ed apprezzato tipo « Bianchi S. 5 » ed hanno apportato un notevole miglioramento nel delicato servizio che ora procede più rapido e sicuro. La fotografia riproduce la consegna di un primo lotto di furgoni « Bianchi S. 5 » alla S.G.I.T.A. concessionaria del servizio.

difficoltà presentate dal sei cilindri nei riguardi dell'alimentazione.

Le caratteristiche della produzione italiana sono apparse le seguenti. La cilindrata minima è di 1500 cmc. o poco meno, e quella massima di 8000 cmc. Ma la maggioranza dei modelli non supera i quattro litri sicchè gli otto delle « Isotta Fraschini » costituiscono delle eccezioni.

I motori sono in genere ad elevato regime, ma non predominano in modo assoluto le valvole in testa su quelle laterali, che sono tuttora adottate da « O.M. », da « Fiat » e da « Citroen ».

Il sistema di accensione per batteria e distributore si è oramai imposto a tutti i costruttori (tranne « Ceirano » e « Itala » per il modello 61) così come si è diffuso il cambio a 4 velocità (fa eccezione la « Citroen » 4 cilindri) e in blocco col motore (solo la « Bianchi S. 5 » e la « Lancia lambda » della nona serie lo hanno staccato). Si vengono poi imponendo i cambi a terza silenziosa e fanno la prima comparsa i carburatori invertiti.

Per quanto riguarda la sospensione sono di uso generale quelle a balestra. Tre vetture (le due « Lancia » e la « Ceirano ») hanno sospensioni anteriori a ruote indipendenti.

Si nota, in fatto di freni, l'inizio di una tendenza al servo-freno a depressione e ai freni idraulici il cui impiego avrà un forte impulso per essere stati adottati dalla « Fiat » sulla nuova « 522 » e sulla « 525 ».

Nei telai si tende a ottenerne la maggiore indeformabilità elevando le sezioni dei longheroni e irrigidendoli con traverse e crociere. Ma contemporaneamente ci si studia di alleggerire la vettura eliminando tutto il peso morto che influisce sulle qualità di accelerazione e di velocità che sono oggi specialmente richieste.

A questo scopo lavorano anche i carrozzieri che hanno figurato molto brillantemente in questo Salone come è loro tradizione oramai consa-

crata. Da rilevarsi sono in ispecial modo le carrozzerie interamente metalliche di cui un tipo interessante è stato realizzato pure dall'« Alfa Romeo ».

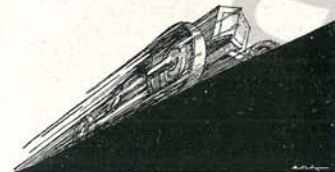
Ma altri pregi presentano le moderne carrozzerie italiane. Per esempio un maggior abbassamento favorevole alla stabilità, una più razionale profilatura per aumentare la penetrazione e una ricerca lodevole di ulteriori comodità interne, come le porte a doppia cerniera, i sedili regolabili, l'uso di cristalli di sicurezza, ecc.... Naturalmente predominano i tipi chiusi, ma non mancano bellissimi esempi di vetture trasformabili rapidamente e agevolmente.

Infine diciamo qualche parola sulla mostra degli autoveicoli industriali, in quanto in tale campo la produzione occupa oggi una parte cospicua della nostra complessiva attività.

Anche qui sono stati compiuti notevoli progressi dei quali quello che più interessa è costituito dall'adozione del motore tipo Diesel a nafta che si impone oramai per la sua notevole economia. E autocarri a nafta ha presentato la « Fiat » con motori a 4 e a 6 cilindri di creazione diretta della Casa torinese, mentre « O. M. » costruisce motori a nafta su licenza Saurer e « Alfa Romeo » su licenza Deutz.

Quando si pensa allo sviluppo che attende l'autotrasporto industriale per l'intensificata motorizzazione dei servizi municipali, per il continuo incremento delle autolinee urbane ed extra-urbane, per la sempre maggior diffusione dell'uso dell'automobile quale mezzo di trasporto da parte di aziende private, si converrà quanto importante sia questo ramo della costruzione automobilistica, e con quanto compiacimento si sia potuto constatare al Salone come l'industria italiana non sia seconda a nessun'altra e sia attrezzata per fronteggiare vittoriosamente qualsiasi concorrenza.

RUGGERO T. ZANETTI





Varzi a Monaco entrando nel tunnel del Tiro al Piccione.

## Da Monaco ad Alessandria

Quest'anno, più che negli anni scorsi, il Gran Premio Automobilistico di Monaco è assurto a grande importanza ed ha costituito un avvenimento di primissimo ordine, seguito con interesse vivo soprattutto in Francia e in Italia. A tale successo hanno indubbiamente contribuito la data del 19 aprile in quanto la prova è stata la prima fra le maggiori disputate in Europa, e le caratteristiche del percorso che nel suo genere è forse unico al mondo.

Perché la corsa si svolge in città e precisamente sulle sinuose e pittoresche strade di Montecarlo con un circuito che porta dalla passeggiata a mare fin sul piazzale del celebre Casinò, per poi scendere tortuosamente di nuovo fino al mare.

E' quindi da immaginare quanto scalpore essa susciti nella lussuosa colonia della capitale della « roulette » e di tutta la Costa Azzurra che può assistervi comodamente dalle finestre, dai balconi, dalle terrazze e dalle verande degli innumerevoli alberghi e pensioni, magari sorbendo un profumato tè o succhiando un eccitante cocktail.

Senza contare che il totalizzatore sarebbe impossibile a Montecarlo una manifestazione senza giuoco) permette di sacrificare biglietti di grosso o di piccolo taglio alla dea bendata con un diversivo, nei confronti delle quotidiane emozioni offerte dal Casinò, che non può non sollecitare lo snobismo inter-

nazionale che affolla in ogni stagione questa parte della riviera francese.

L'interesse della manifestazione non è stato però soltanto mondano, ma anche sportivo e tecnico. In gran parte, pensiamo, per la presenza di macchine e di campioni italiani, ormai indispensabili per il buon esito di qualsiasi corsa internazionale. Fatto questo che non può che lusingarci e che è determinato da una serie di convincenti vittorie conquistate nel passato anche più recente che hanno fatto del nostro sport automobilistico il dominatore in campo europeo.

Posizione invero delicata che impone dei doveri da osservarsi tanto più scrupolosamente quanto più alta è la stima di cui si gode. Motivo per il quale non ci sentiamo certo di rimproverare la diserzione dell'« Alfa Romeo » che, dopo la sfortunata « 1000 Miglia », ha ritenuto di dover dedicare altre cure alle nuove otto cilindri per metterle in grado di far valere le grandi qualità del loro possente motore, senza dover sottostare ad inconvenienti di origine estranea alla macchina.

Cosicché la rappresentanza italiana si è ridotta alla squadra della « Maserati » che con Fagioli, Dreyfus e Biondetti aspirava a vendicare la sconfitta patita a Tunisi da parte della nuova « Bugatti » 8 cilindri di 2300 cmc. a doppio albero a camme in testa, guidata da Achille Varzi con quella maestria che so-

lo una classe eccezionale può permettere.

Non crediamo che la « Maserati », la quale a Tunisi aveva lamentato piccoli incidenti dovuti a scarsa preparazione, abbia scelto bene il terreno della rivincita. I 3180 metri del circuito di Monaco e di Montecarlo che dir si voglia, tutti curve e dislivelli tanto da non permettere, anche nei giri più rapidi, velocità superiori ai 90 chilometri all'ora pur con dei « bolidi » capaci di superare allegramente i 200, si prestano infatti ottimamente al telaio corto e alla perfetta stabilità della « Bugatti » dalle riprese sfolgoranti, che non potrebbe scegliere un percorso più adatto a mettere in luce le sue peculiari qualità.

Si aggiunga che nemmeno a Montecarlo le vetture sono apparse perfettamente a punto, nonostante Fagioli abbia fatto una gara brillantissima riuscendo a incunearsi al secondo posto fra Chiron e Varzi il quale ultimo, da dominatore ha dovuto assumere il ruolo di inseguitore dopo essere andato a cozzare, a causa di un improvviso afflosciamento di una gomma, contro un marciapiede fracassando una ruota e guastando lo sterzo.

Ma Fagioli ha dovuto faticare per tutti i più che 300 chilometri a pomparia nel serbatoio della benzina che, a seguito della rottura di una tubazione, mancava della pressione necessaria per alimentare il motore.

Il più veloce dei guidatori della « Maserati », cioè il francese Dreyfus, è stato dal canto suo messo fuori gara, tanto per cambiare, da un incidente di strada. Era il terzo da quando è stato assunto a far parte della squadra. Così da farci chiedere se il buon Alfieri Maserati abbia con lui fatto veramente un buon acquisto. Chè non si deve dimenticare che dal corridore automobilista non si deve soltanto esigere di essere veloce, costi quel che costi, ma anche di finire le corse e di non guastare troppe macchine contro muri e contro paracarri.

Comunque, la vittoria della « Bugatti », è da giudicarsi regolarissima. Questa ultima creazione del costruttore italo-francese è apparsa, per lo meno su quel percorso, superiore a tutte le altre, così come Chiron e Varzi furono i migliori fra i piloti. Senza l'incidente, però il campione italiano avrebbe avuto la meglio e così almeno l'amarezza della sconfitta delle nostre macchine sarebbe stata attenuata dal successo di un nostro guidatore.

La selezione è stata molto severa, nonostante i corridori non siano stati sottoposti ad uno sforzo intenso e prolungato in quanto i continui rallentamenti imposti dalle curve hanno costituito altrettante oasi di riposo. Su 23 partiti solo 7 concorrenti sono stati classificati, di cui i primi tre hanno compiuto tutti i 318 chilometri del percorso. Sono stati soprattutto i cambi, le frizioni e i freni a provocare i ritiri, essendo gli organi più tormentati.

Anche Caracciola, il vincitore della 1000 Miglia, si è ritirato per la rottura del cambio. Ma il Tedesco ha avuto modo di far palese l'elevatezza della sua classe riuscendo a mantenersi finché fu in gara, nonostante la mole e il peso della sua grossa « Mercedes », fra i primi quattro.

E' stato invece classificato, precisamente al quinto posto, dietro alle tre « Bugatti » nuove di Chiron, di Varzi e di Bouriat e alla « Maserati » di Fagioli, Zehender il quale con una « Alfa Romeo » 6 cilindri di 1750 cmc. ha conquistato una magnifica affermazione non sfigurando nei confronti delle più veloci vetture da corsa costruite attualmente in Europa.

\*\*\*

Il Circuito Pietro Bordino di Alessandria, prima prova di Campionato Italiano automobilistico di velocità, era molto atteso negli ambienti interessati. Perché doveva dare una risposta conclusiva ad un interrogativo abbastanza appassionante che il Gran Premio di Tunisi e il Gran Premio di Monaco avevano posto.

Ci si chiedeva infatti quale delle due vetture da corsa fosse superiore fra la « Maserati » 2500 cmc., che l'anno scorso ha meravigliosamente trionfato in Italia e all'Estero, e la nuova « Bugatti » 2300 cmc. con doppio albero delle camme in testa. Perché è vero che la « Bugatti » aveva vinto l'una e l'altra corsa con Varzi e con Chiron rispettivamente, ma è anche vero che in Africa la « Maserati » ebbe noie alla carburazione e sulla Costa Azzurra un guasto ad una tubazione che ha costretto Fagioli, apparso in questo inizio di stagione l'uomo migliore della casa bolognese, a compiere quasi tutta la corsa pompando aria nel serbatoio e guidando con una sola mano. Su un percorso tanto accidentato come quello di Montecarlo è facile intuire quale handicap sia stato questo.

Ad Alessandria, su un breve circuito piano di 8 chilometri con cinque curve



Durante il Radioraduno internazionale di Roma: il Duce taglia il simbolico nastro tricolore per inaugurare il Lungomare Duilio (A) (A) (A).

di cui tre ad angolo retto ed una ad angolo acuto, la « Bugatti » ha ancora vinto nettamente sia pure anche per merito della classe elevatissima di Achille Varzi. Potrebbe dunque sembrare che non siano più consentiti dubbi, se non fosse che Fagioli è stato costretto a ritirarsi al secondo giro (dopo poco più di 10 chilometri) per un guasto al cambio. Prima quindi che la contesa avesse potuto svilupparsi. Se si aggiunge che Fagioli asserisce che, dopo la partenza difficile che gli ha fatto perdere terreno, quando ha potuto lanciarsi, ha diminuito il suo distacco, si giungerà a valorizzare la sussistenza di qualche dubbio.

Ma noi abbiamo avuto l'impressione ad Alessandria che niente si potesse fare contro Varzi, nonostante riteniamo che in fatto di velocità assoluta la « Maserati » sia leggermente superiore alla « Bugatti ». Abbiamo visto anche noi che Fagioli non è stato così pronto in partenza come Varzi, ma abbiamo pure visto ch'egli ha abbordato la prima curva a pochi metri di distanza dal Galliatese, mentre al primo passaggio davanti alle tribune la distanza fra i due antagonisti era di qualche centinaio di m. Né Varzi si era ancora impegnato. Nei primi due giri infatti ha realizzato tempi aggiranti sui 3'30", mentre dopo è sceso parecchio al di sotto, fino a che anche il ritiro di Nuvolari non lo consigliava a moderare lievemente l'andatura.

Un altro elemento di interesse della prova alessandrina era costituito dal debutto in una corsa di velocità della nuova « Alfa Romeo » 2300 a otto ci-

lindri affidata a Nuvolari. Ma questo debutto non è stato più felice di quello della 1000 Miglia, giacché Nuvolari all'11° giro (il percorso era di 35 giri) è stato arrestato da un guasto al differenziale.

Il guasto non è forse eccessivamente grave e più che altro casuale. Il grave si è che Nuvolari, il quale evidentemente non risparmiava né sé né il mezzo meccanico, perdeva qualche secondo per giro cosicché quando si è fermato il suo distacco era di 35 secondi. L'« Alfa Romeo » è insomma apparsa meno veloce della « Bugatti » la quale, se tre risultati consecutivi possono avere un valore probatorio, è da considerarsi la migliore, imbattibile specie su percorsi difficili. In virtù non soltanto della potenza del motore e della sfolgorante accelerazione, ma anche di una stabilità e di una maneggevolezza che non trovano paragoni.

Non sarà tanto facile ad « Alfa Romeo » e a « Maserati » mettersi in grado di ripetere i successi clamorosi di un passato molto recente. Ma non c'è da disperare, chè i tecnici italiani non hanno bisogno di imparare da nessuno per creare macchine capaci di vincere.

A compir l'opera, o meglio... il successo straniero ad Alessandria concorsero anche Minozzi e il tedesco Van Morgen i quali con due « Bugatti » vecchio tipo si classificarono secondo e terzo rispettivamente relegando al quarto e quinto posto Castelbarco su « Maserati » e Arcangeli su una « Alfa Romeo » 1750. E nella disgraziata categoria 1100 cmc. l'unico arrivato è stato

il bergamasco Comotti su « Salmson ».

Non possono dunque eccessivamente allietarci i risultati del Circuito Pietro Bordino che pure è da annoverarsi fra le maggiori manifestazioni automobilistiche internazionali di questa prima parte della stagione.

Ma anche per altri motivi la giornata di Alessandria non è stata delle più liete. Per il disservizio cronometrico che ha impedito ogni segnalazione al pubblico e che ha mantenuto vuoto fino alla fine, ed oltre, della corsa il grande quadro dei tempi che era stato accuratamente allestito. Sicché ben pochi hanno potuto seguire, sia pure solo nelle linee generali, l'andamento della gara. ed i più hanno dovuto accontentarsi di sapere che Varzi era il primo. Ora poiché il pubblico che paga (e spesso molto salato) è in fondo quello che permette di dar vita alle competizioni, quanto è avvenuto è da deplorarsi.

Le responsabilità non sono da far risalire ad una persona o ad un ente. L'A. C. Alessandria ha errato nel radunare su un breve velocissimo percorso oltre quaranta macchine ivi comprese le vetturine di 1100 cmc., la Commissione Sportiva del R.A.C.I. ha errato nel permettere che ciò avvenisse, il Sindacato cronometrico ha errato nel ritenere che due soli cronometristi (e non di gran classe) fossero sufficienti per simile carosello. I due poveri cireni hanno sudato quattro camicie a registrar passaggi, ma non hanno potuto iniziare il tabellone che a corsa finita. Ciò è da comprendersi quando si pensi che a Monza, con un numero di macchine in corsa incomparabilmente minore, i cronometristi sono sempre per lo meno una mezza dozzina.

Non ci si stupisca quindi se noi riteniamo non del tutto attendibile il tempo comunicato per il giro più veloce. Perché Varzi, che ha marciato con magnifica regolarità solo lievemente rallentando dopo metà corsa, e che ha realizzato una media totale di quasi 133 chilometri all'ora, non può aver compiuto un giro a oltre 146 all'ora, in mezzo ad altri giri a 137 e 138. E ciò dopo aver visto che Fagioli, che sapeva essere l'avversario più pericoloso, si era ritirato.

E' un peccato che non si possa parlare solo in bene del Circuito Bordino, perché l'A. C. Alessandria, a prezzo di sacrifici non indifferenti, giustificabili solo da una sconfinata passione sportiva, aveva preparato una organizzazione in grande stile che avrebbe meritato una lode incondizionata.



Il senatore Giovanni Agnelli

## IL DUCE E LA "FIAT,"

Il 16 aprile, il giorno in cui è stata lanciata al Salone di Milano e in tutta Italia, attraverso la fitta rete di agenzie e di rappresentanze, l'ultima creazione della « Fiat », il sen. Agnelli, che fin dalla fondazione presiede alle sorti della nostra maggiore industria automobilistica, inviava a S. E. il Capo del Governo il seguente telegramma di omaggio:

«Esce oggi dal Lingotto la nuova vettura 522 per affrontare il giudizio del mondo sul valore costruttivo del lavoro italiano. Il primo omaggio dei costruttori, tecnici e maestranze della Fiat è per Vostra Eccellenza che al lavoro italiano ha dato una dignità nel mondo. Consenta che a nome di tutta la Fiat le riaffermi anche in questa occasione la nostra fede nell'avvenire della Nazione che con opere nuove vuole vincere ogni difficoltà del momento economico per il maggiore incremento e della produzione e del benessere operaio. Con personale ossequio, Giovanni Agnelli ».

Il Capo del Governo rispondeva:

« Sen. Agnelli, Torino. Rispondo al suo telegramma di omaggio e della messa in vendita della 522. Ho esaminato la nuova macchina, l'ho io stesso provata e vi ho constatato una serie di perfezionamenti di grande interesse

e giovamento. Bisogna incessantemente progredire nel tipo e nell'andamento dei costi onde fronteggiare la concorrenza estera e fornire un'automobile sempre più corrispondente al potere economico italiano. Sono sicuro che la valentia dei tecnici e la abilità delle maestranze della Fiat raggiungeranno questo scopo ».

Il Duce ha così brevemente, con poche frasi concise, tratteggiato tutto un programma di lavoro, quale lo esigono le necessità economiche del Paese. E la parola del Duce sarà un comandamento per la grande casa di Torino che invero ha sempre mirato a realizzare prodotti di grande valore tecnico e pratico a prezzi che li mettessero alla portata del maggior numero possibile di persone. Si che meritatamente l'automobile italiana ha saputo diffondersi nel mondo.

Oggi la concorrenza in casa nostra è, si può dire, debellata, perché resa difficile da un regime doganale al quale si è dovuto ricorrere per rispondere all'inasprimento delle tariffe operato ai nostri danni da altre Nazioni. Si è instaurato insomma un trattamento di reciprocità che non ha alcun carattere protezionistico, perché non si deve pensare che l'attuale Governo possa favorire una industria parassitaria.

E questo hanno dimostrato di ben comprendere le nostre Case che proprio in questi momenti, che sembrerebbero i meno favorevoli, compiono mirabili sforzi per rinnovare e migliorare le loro macchine.

In testa a tutte la « Fiat », la quale, pur potendo vantare nella sua produzione vetture modernissime, all'altezza degli ultimi progressi della tecnica e della costruzione, ha lanciato nel mese scorso la « 522 » nella quale si fondono armonicamente le qualità di una lussuosa e perfetta sei cilindri, fornita di tutte le più raffinate eleganze e comodità, e quelle di un prezzo assolutamente moderato.

Nè si è accontentata. Contemporaneamente, infatti, ha creato i tipi sportivi della « 514 » e della « 525 », e quell'autocarro con motore a nafta che davvero rappresenta negli attuali sistemi di autotrasporto, una rivoluzione economica di grande interesse nazionale, una superba realizzazione che ridona all'Italia uno dei primissimi posti tra le Nazioni costruttrici di autoveicoli industriali.

Non invano dunque il Capo del Governo ha espresso nella Fiat la sua fiducia, ché le tradizioni della Fiat la giustificano appieno.

## Riflessi del Salone

*Pur a Salone dell'Automobile chiuso, può esser vantaggioso soffermarsi su qualche particolarità da esso offerta all'attenzione del visitatore. Non è mai tardi per dare una visione più precisa delle cose, tanto più nel caso presente che si discorre di macchine o di accessori dell'automobile veramente meritevoli di menzione e che così bene hanno figurato nella mostra milanese.*

### LA FIAT 522

Senza alcun dubbio il maggiore successo del recente Salone di Milano è stato costituito dalla ultima creazione della « Fiat »: quella 522 della quale ben a ragione si è affermato rappresentare una armonica e geniale sintesi delle qualità proprie di una sei cilindri con quelle, importantissime nel nostro paese, della economia del prezzo.

Successo sanzionato dalla ininterrotta fila di visitatori che hanno fatto coda agli ingressi del grandioso stand della casa torinese, aspettando pazientemente il proprio turno per poter vedere da vicino questa vettura, espressione modernissima della costruzione automobilistica italiana, che persino il Duce si è compiaciuto di lodare.

Superfluo dire quanto la bellissima macchina, che dovrà contribuire alla vulgarizzazione e anche alla polarizzazione del motore a sei cilindri, meriti tanto tributo di ammirazione.

Abbiamo nel numero scorso enumerato le sue brillanti e non comuni qualità. Ci si permetta ora di accennare alle sue caratteristiche tecniche e costruttive dalle quali si potrà comprendere, specie da parte dei competenti, quali e quante siano le sue doti anche in quelle parti meccaniche che in una esposizione non possono certo essere apprezzate e valutate.

Incominciamo dal motore. Anziché 50 HP. la sua potenza massima a 3500 giri tocca i 55 HP. Cosicché la vettura a pieno carico giunge alla velocità di 100 chilometri all'ora e di 95 sul modello lungo.

Ma la maggiore potenza del motore si avverte meglio nella più pronta ripresa e nel tiro in salita. Ciò che può interessare da vicino gli automobilisti italiani che sulle nostre strade di accelerazione e di velocità sulle pendenze hanno estremo bisogno.

I cilindri sono fusi in monoblocco di ghisa al nichel ed hanno testa riportata pure fusa in ghisa. Le camere di combustione sono del tipo a combustione accelerata con candela al centro. Le valvole sono azionate direttamente, a mezzo di punterie a plateau, dall'albero di distribuzione che è collocato nel basamento e che a sua volta viene comandato da una doppia catena silenziosa a rulli.

L'albero a gomiti appoggia su sette

supporti e porta nella parte anteriore un ammortizzatore a volantino delle vibrazioni. I pistoni sono in lega speciale d'alluminio.

Il carburatore è un « Solex » automatico con farfalla alla presa d'aria (alla quale è applicato un rapporto a gomiti munito di un filtro a laminatione) e con economizzatore di benzina registrabile con una manetta situata nel quadro degli strumenti. Una pompa semi-automatica meccanica a membrana, provvista di filtro a campana di vetro smontabile a mano e comandata dall'albero di distribuzione mediante eccentrico, assicura l'alimentazione.

All'accensione provvede una batteria con spinterogeno Marelli ad anticipo automatico e a comando supplementare a mano sul volante di guida.

La lubrificazione e il raffreddamento sono a circolazione continua con pompa: a ingranaggi per la prima e centrifuga per il secondo.

La dinamo del tipo « Fiat » con regolazione a terza spazzola e con limitatore termostatico di carica è stata allontanata dal blocco motore così da poter essere meglio raffreddata.

Il motore completo pesa 205 chilogrammi.

La frizione è a disco unico a secco registrabile dall'esterno. Il cambio in blocco comporta quattro velocità e la retromarcia ed è stato allungato nei confronti di quello della « 521 » per l'inserzione di un terzo supporto intermedio per gli alberi degli ingranaggi on-

de aumentarne la silenziosità di funzionamento ed eliminare ogni vibrazione.

Oltre ai due ingranaggi della quarta velocità in presa diretta, sono sempre in presa anche quelli della terza per i quali pure si è adottato per i denti il taglio elicoidale. Ciò che assicura una silenziosità perfetta di ambedue le marce.

Il blocco motore e cambio comprende il freno a mano sulla trasmissione che è del tipo a ganasce flessibili su puleggia cilindrica.

L'albero di trasmissione è tubolare munito di due giunti cardanici, il ponte posteriore di lamiera stampata e chiodata. La coppia conica ha dentatura spiroidale.

I longheroni del telaio sono sagomati in modo da permettere un sensibile abbassamento della vettura. Cinque traverse, delle quali la centrale doppia a crociera, nella cui finestra passa l'albero di trasmissione, assicurano al telaio la necessaria rigidità.

Quattro balestre semi-ellittiche su snodi Silentbloc e frenate da ammortizzatori idraulici Riv costituiscono le sospensioni. L'assale anteriore ha boccole con fusi a snodo a lubrificazione forzata attraverso un ingrassatore a pressione.

I freni alle quattro ruote, originali Lookeed con comando idraulico a doppio circuito, agenti su enormi e robusti tamburi, sono dolci, potenti e progressivi. Il doppio circuito comandato da un solo pedale permette di conservare sempre una coppia di ruote frenata anche nell'ipotesi, praticamente assurda, di un guasto alle canalizzazioni.

La « 522 » viene costruita in due tipi: lunga e corta. La prima capace di 6-7 posti la seconda di 4-5.

Al Salone il pubblico ha potuto am-



Lo stand della BiANCHI, ove furono ammiratissimi i modelli « S. 5 ».

mirare per il tipo corto una berlina a cinque posti verniciata in beige con molure rosso e nero e interno in beige, una berlina pure a cinque posti verniciata in bleu con molure in rosso e nero e interno bleu, e un cabriolet di serie, extra lusso a quattro posti, con tetto apribile, due portiere, verniciato in nero con molure verdi, interno in marocchino verde, baule nero con filettature cromate e ruote a raggi gialle.

Il tipo lungo era presentato in berlina a sette posti con interno nocciola scuro.

Nel vasto stand erano esposte pure quattro « 514 » fra cui una M.M. con motore a testa abbassata, tre « 521 » e tre « 525 » delle quali specialmente ammirata è stata la « 525 SS » con motore surcompresso carrozzata in un bellissimo Coupé Royal marron.

Abbiamo già detto che lo stand è sempre stato affollatissimo. Aggiungeremo che non è azzardato pensare che vi devono essere stati conclusi molti buoni affari. Le macchine esposte lo meritavano.

## BIANCHI

Nello stand della « Bianchi » l'attrattiva maggiore per il pubblico era costituita dal nuovo modello « S. 8 » del quale è stato esposto anche uno chassis nudo e il cambio di velocità sezionato per far vedere le due marce silenziose e la terza sempre in presa.

Ma i visitatori più attenti non hanno trascurato la più piccola « S. 5 » che gode di una vasta e meritata popolarità per le sue elevatissime doti di vettura utilitaria. Perché è la più piccola delle vetture utilitarie italiane, o per lo meno quella di minore cilindrata. Ma è in grado di rendere servizi pari a quelli di una macchina molto più grossa. Per il suo rendimento, per la sua resistenza e per la sua robustezza. Dovuti anche alla perfezione costruttiva e all'eccellenza dei materiali impiegati. Qualità queste che sono tradizionali in casa « Bianchi ».

Ricordiamo che la bella « S. 5 » ha un motore a quattro cilindri di 1300 cmc. di cilindrata, a valvole in testa la cui potenza massima sviluppata al freno, al regime di 3300 giri, è di 32 HP. Il carburatore è Zenith e l'accensione viene assicurata da una batteria Bosch con distributore.

La lubrificazione è forzata e la circolazione dell'acqua di raffreddamento è a termosifone.

Il cambio a tre velocità e retromarcia è separato dal blocco motore e del tipo oscillante. Un albero racchiuso con un giunto cardanico trasmette il moto alla coppia conica munita di dentatura Glasgow.

I freni sulle quattro ruote sono comandati a pedali, mentre un freno a mano agisce sulle sole ruote posteriori.

Le sospensioni sono costituite da quattro balestre semi-ellittiche con ammortizzatori idraulici Riv.

Le carrozzerie sono sostenute da appoggi esterni al telaio, il quale è costru-

ito in lamiera stampata di alta resistenza.

Questo gioiello di macchina che, carrozzata a berlina, può realizzare una velocità di 80-82 chilometri all'ora era esposto con tre diversi modelli di carrozzeria di serie uno più bello dell'altro. Ma specialmente ammirato è stato il più moderno, un falso cabriolet verniciato in nero con molure cromate, con tetto e fascia in grigio-verde e interno in pelle rossa.

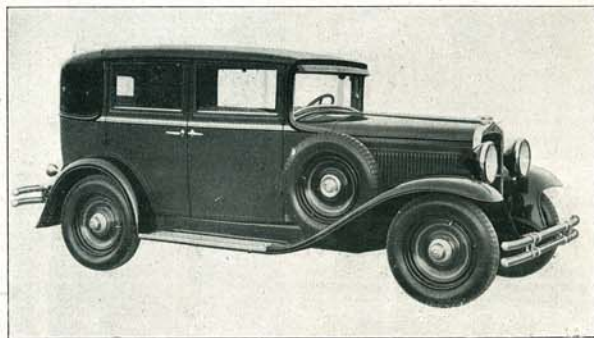
Gli altri erano una guida interna a cinque posti in grigio e azzurro con interno in panno fantasia e un falso cabriolet pure a cinque posti in amaranto a nero.

La « Bianchi » ha complessivamente conseguito un brillante successo sia con la nuova « S. 8 » che con la piccola « S. 5 ». Preludio certo ad uno di quei successi commerciali ai quali è, del resto, da parecchi lustri abituata.

## AUSTIN

La piccola vetturetta inglese « Austin », che in Italia è da diversi anni degnamente rappresentata dai fratelli Nicols, è già ben conosciuta e adeguatamente apprezzata dai nostri automobilisti. Sia per le sue minuscole proporzioni che la rendono economica nell'uso e nella manutenzione nonché praticissima per chi non cerca il lusso, sia per la sua elegante linea, sia infine per il suo prezzo accessibilissimo (da 16 mila lire in su) che è da considerarsi modesto nei confronti della sua indubbia classe.

Meno conosciuto forse era il modello sport con compressore che invece gode di grande popolarità oltre Manica. Ma ora anche da noi l'« Austin » tipo sport è diventata celebre per la magnifica 1000 Miglia compiuta. La snella vetturetta infatti, guidata da Trevisan e Goodacre, si è nella grande corsa bresciana classificata con i suoi 747 cmc. seconda nella classe 1100 cmc. avendo realizzato sull'interminabile percorso una velocità media di 76 chilometri all'ora (scusate se è poco!) battendo di



Un modello della carrozzeria Viotti: brougham su chassis 522 C.

circa 9 ore il precedente record delle vetturette di 750 cmc.

Si comprende quindi come attorno alla macchina protagonista di tanta impresa si siano al Salone affollati i visitatori.

## VIOTTI

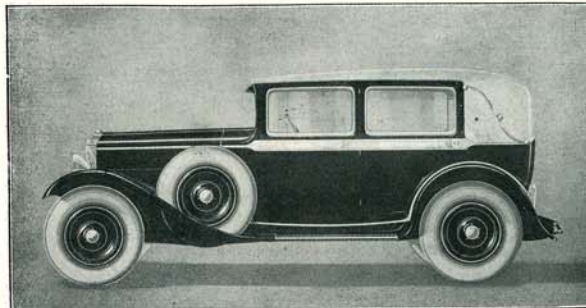
La Carrozzeria Viotti di Torino ha fatto ancora una volta ammirare i suoi prodotti dalla linea nettamente italiana, di una sobrietà che costituisce la migliore affermazione e realizzazione dell'eleganza intesa nella sua vera espressione. Tutto nelle sue creazioni è studiato ed attuato con squisita signorilità di concezione e di esecuzione.

Questa casa è stata sola, con la Garavini, ad avere il privilegio di presentare al Salone l'ultimo prodotto della « Fiat », la 522, in edizione fuori serie. E l'ha fatto da par suo con un indovinato cabriolet verniciato in nero con filetti cromati. Una vettura che è un modello di buon gusto. Non pesantezza e sovraccarico di tende e di tessuti, ma un complesso armonico e, quasi diremmo, riposante. Tutto quanto possa essere realmente necessario e pratico per una vettura di gran turismo, ma niente di ciò che può colpire esclusivamente per la sua vistosità.

Ammirantissimi sono state anche una guida interna azzurra su « Fiat 514 » con due portiere a doppia entrata, e uno slanciato torpedo amaranto su chassis « Lancia dilamba » corto.

## GARAVINI

La vettura automobile non è oramai più una macchina eccezionale, ma è diventata un automezzo enormemente diffuso in ogni classe sociale, di uso quotidiano. Ed è giusto quindi e comprensibile che ciascun automobilista cerchi di adattare la propria vettura ai propri gusti, ai propri bisogni. Cerchi cioè in essa una impronta quasi diremmo personale in armonia con il carattere e le occupazioni proprie. Impronta che può derivare alla macchina solo dalla carroz-



Guida interna belvedere su Fiat « 522 C » carrozzata da Garavini.

zeria variabile sia nei colori e nella linea, sia nella disposizione e nella costruzione che tanto contribuiscono a farla più o meno comoda e più o meno elegante.

E' per questo che l'automobilista più raffinato non s'accontenta delle carrozzerie di serie, per quanto oggi anche le case d'automobili producano carrozzerie magnifiche per lusso e perfezione costruttiva. Ma preferiscono una carrozzeria che sia unica nel suo complesso, un modello insomma, e che risponda nel miglior modo alle sue particolari esigenze. Ed è proprio questa tendenza una delle ragioni di essere di case specializzate di carrozzeria.

Fra le quali si distingue la Garavini che per tradizione è una di quelle che meglio ha saputo e sa interpretare, con squisito buon gusto e con modernità di criteri tecnici, i desideri e le aspirazioni della clientela.

La Carrozzeria Garavini inoltre si distingue per la genialità con la quale arricchisce continuamente il campo della produzione di questo importantissimo ramo dell'industria automobilistica, di prodotti nuovi come concezione, intesi a soddisfare sempre meglio le esigenze dell'automobilismo.

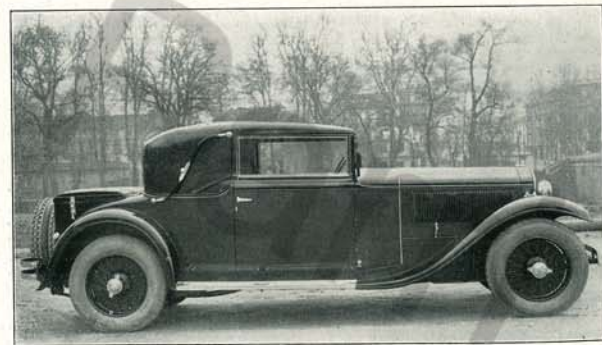
E si badi prodotti nuovi, frutto di studi, di ricerche e di esperimenti compiuti dalla casa stessa con tecnici italiani, non comodo acquisto di licenze di costruzioni straniere che ben poco in genere contribuiscono e possono contribuire all'evoluzione dell'industria italiana.

E' noto infatti già da anni il tipo trasformabile « Belvedere » che continua a trovare favore entusiastico sia nel nostro Paese che al di là dei confini, tipo che abbiamo visto impareggiabilmente applicato al Salone su una « Fiat 522 » (cabriolet), su una « Fiat 525 S. » (cabriolet guida interna) e su una « Lancia dilamba » (cabriolet spyder).

Ora la Garavini ha lanciato un'altra novità che sin dal primo apparire ha suscitato l'interesse dei competenti e la curiosità del pubblico. Si tratta di un tipo di carrozzeria denominata « Plumacciao » con il quale si risolve brillante-

mente il problema della carrozzeria solida, leggera e silenziosa. Costruita interamente in acciaio (o in alluminio), verniciata in colori uniti con bordi cromati e cristalli, appare elegante e slanciata nonostante la sua linea diremo così novecentistica, la cui rigidità però è ammorbidita con una grazia tutta italiana, accentuata secondo lo stile proprio della Garavini.

Ma veniamo ai particolari tecnici di questo eccezionale prodotto. La scocca che è costituita dal minor numero possibile di pezzi, è fissata allo chassis mediante braccardi correnti lungo i fianchi dello chassis stesso, anziché fissati in alto come si era fatto fino ad ora. In tal modo si eliminano totalmente le flessioni della carrozzeria provocati dai sbalzi. Le pedane sono costruite unitamente alla socca e i cui fianchi diritti scendono perpendicolarmente alle pedane. Ciò assicura la massima solidità e resistenza per il fatto che essendo i montanti dello scheletro tagliati diritti seguono senza deviazione la venatura del legno. Mentre nelle costruzioni a fianchi ricurvi, non essendo possibile piegare il legno, si deve segarlo in curva deviando dalla na-



Cabriolet spyder a quattro posti su chassis Dilamba, carrozzato da Farina, che ha ottenuto il Grand Prix al concorso di eleganza di Montecarlo (marzo 1931).

turale venatura e diminuendone così la resistenza.

La lastratura avviene con fogli di acciaio di conveniente spessore, senza risvolti, e contemporaneamente alla lastratura della scocca si esegue quella delle pedane. Ne consegue una omogeneità che garantisce contro le scossioni, i rumori, gli allentamenti ecc.

Le porte sono imperniate con cerniere cromate di lunghezza eguale all'altezza delle porte stesse. La cerniera è quindi una sola che elimina l'inconveniente degli scardinamenti.

Internamente, la carrozzeria è rivestita con pannelli di legno compensato leggerissimo, guarniti e imbottiti in panno o velluto in colore unito, preferibilmente chiaro se la verniciatura esterna è in nero, o in colori intonati a quelli della verniciatura esterna.

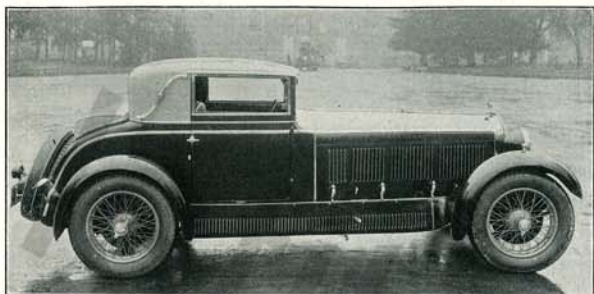
Le pochissime parti della carrozzeria soggette a vibrazioni sono munite di battente di gomma per eliminare ogni rumore.

Queste le principali caratteristiche costruttive della « Plumacciao » esposta su « Fiat 514 » (guida interna quattro posti) e sull'« Alfa Romeo » gran turismo. Tipo di carrozzeria tale per leggerezza e solidità, da consentire ai motori di sviluppare il massimo rendimento con il minimo sforzo.

La Carrozzeria Garavini ha esposto anche nel reparto dei veicoli industriali ed i suoi prodotti sono stati, *more solito*, ammiratissimi. Perché essa è da anni specializzata in questo genere ed è anzi la prima casa italiana che abbia razionalmente unificato le carrozzerie degli autobus per trasporto di persone.

Ma accanto ad un torpedo « Belvedere » e ad un omnibus guida interna per servizio di linea su chassis « Fiat 621 R. L. », costruiti con la ben nota materia e con la tradizionale eleganza, abbiamo anche visto un interessantissimo camion metallico ribaltabile automaticamente a pressione idraulica su chassis « Spa 31 » e un carro rimorchio con un geniale nuovo sterzo.





Un bel modello esposto da Zagato al Salone.

## ZAGATO

Pure la Carrozzeria Zagato, com'era prevedibile, ha raccolto unanime consenso e pieno successo per gli eleganti modelli presentati.

La Zagato già da un po' di tempo a questa parte s'è specializzata nella carrozzatura di macchine veloci, alle quali sa dare una snellezza e una linea veramente poco comuni. Ed anche quest'anno tale sua specialità è risultata ad usura nei bei modelli esposti che erano:

— uno spyder, con turbo compressore, in acciaio e alluminio della massima leggerezza ed eleganza su chassis Alfa Romeo.

— un coupé spyder, con turbo compressore, in acciaio e alluminio su chassis Alfa Romeo. Per dare un'idea come sia stata curata la carrozzeria di questa macchina veloce, basterà dire che il suo peso totale è di Kg. 150.

— una torpeda Alfa Romeo Gran Turismo a 4 posti dalla linea sobria e snella, con carrozzeria extra-leggera.

— una guida interna, molto elegante, anch'essa costruita con carrozzeria extra-leggera.

Questi gli ammirati modelli esposti al Salone. Ma l'attività della Zagato non è solo ristretta alla carrozzatura di automobili, essa è ora dedicata in buona parte alla carrozzatura di motoscafi. Così molti hanno potuto ammirare un lussuoso motoscafo, carrozzato da Zagato, coi laterali in celluloido, con soffici poltrone interne coperte da capote e con parabrise ribaltabile. Il motoscafo è tutto rosso, dipinto con vernice speciale elastica molto brillante ed ha le guarnizioni in pelle cromata.

## BAROFFIO

Siamo stati facili profeti prevedendo che la partecipazione della Carrozzeria Baroffio al Salone di Milano non sarebbe passata inosservata. Infatti benché la ditta, che in pochi anni ha compiuto progressi tali da poter oggi essere annoverata fra le più importanti, abbia limitato la sua mostra ad un solo prodotto, l'autobus esposto ha richiamato

il più vivo interesse dei visitatori per la sua eleganza, per la sua solidità, per la praticità delle disposizioni interne.

Esso infatti si distingue da ogni altro costruito per servizi di linea, per una snellezza che quasi ne nasconde la mole e per il comfort che assicura in grado massimo ai passeggeri.

L'ottima impressione suscitata, come è apparsa al pubblico numeroso che si è soffermato ad osservarlo, ad ammirarlo e a chiedere spiegazioni, costituiscono una grande soddisfazione per la casa che ha affrontato per la prima volta una esposizione internazionale e che vi ha colto un successo che non poteva però essere messo in dubbio da quanti già la conoscevano e la stimavano.

E soddisfatto sarà pure il titolare della Ditta, Giovanni Baroffio che ha saputo con le sole sue forze, sostenute da un vivido ingegno e da una lunga esperienza, trasformarsi da umile operaio in dirigente e animatore di una azienda industriale di primo ordine.

## TEXACO

La The Texas Company ha creato uno stand dei più attraenti con ingegnosi congegni che hanno servito a dimostrare praticamente le prerogative dei Texaco Motor Oils, gli olii lubrificanti cioè per automobile che tanto favore godono presso gli automobilisti di tutto il mondo. Con i congegni installati si faceva vedere come avviene la lubrificazione di un motore e si dava modo di constatare l'importanza e di sincerarsi dell'influenza che sulla sua efficacia esercita la qualità del lubrificante impiegato.

Così i numerosissimi automobilisti che hanno visitato lo stand hanno avuto modo di imparare quale sia l'effettivo funzionamento di un motore a scoppio e accertare come gli olii Texaco, chiari, limpidi, color d'oro, lo rendano silenziosissimo.

Hanno inoltre potuto conoscere il nuovo prodotto per il lavaggio del motore, di aiuto potere detergente, così necessario per mantenere la prima potenzialità del motore stesso anche dopo un uso continuato per parecchio tempo.

## ENGLEBERT

«Englebert» ha presentato tutta la vasta gamma dei suoi prodotti: sia per automobile che per motocicletta e per bicicletta. I quali tutti godono larghe simpatie in Italia, che sono meritatissime.

Ma ciò che più è stato ammirato furono le coperture super-rinforzate che rappresentano, quale complesso omogeneo, equilibrato, robusto, elastico e di lunga durata, quanto di meglio si è finora costruito in fatto di coperture per fortissimi carichi. Esse costituiscono la conclusione di anni di studio e di esperimento costosissimi.

Queste coperture presentano le seguenti caratteristiche tecniche: un battistrada a disegno anti-sdruciolevo, protettore di forte spessore, contraffortito di gomma scendente fino a metà dei fianchi, cuscini di gomma abbondanti, sistema perfetto di attacco al cerchio, carcassa in tessuto cordé super-torto, «chape» in gomma elastica, sottoprotettore in gomma speciale amalgamante il protettore con gli strati sottostanti.

Si tratta insomma di una copertura di classe eccezionale destinata a servizi pesantissimi, che è stata osservata con attenzione ed ha suscitato i commenti più favorevoli.

## MICHELIN

La vasta popolarità goduta anche in Italia dalla «Michelin» giustifica come il pubblico del Salone fosse attirato numerosissimo all'originalissimo stand del grottesco e geniale Bibendum. E vi poteva constatare, attraverso la produzione esposta, come nella grande ditta si lavori instancabilmente per migliorare la gommatura degli autoveicoli recando così un importantissimo contributo alla sempre maggior diffusione dell'automobile che ha modo di dimostrare, grazie alle gomme che le vengono fornite, la propria praticità di impiego nelle più svariate applicazioni.

«Michelin» è dunque un benemerito dell'automobilismo. Lo ha dimostrato a chiare note anche con le nuove coperture 350 x 20 per vetture e per autocarri che permettono di portare 15 tonnellate su tre assi.

Lodato è stato pure il sistema dei manometri a pressione restante, che permettono in qualunque momento di controllare la pressione dei grossi pneumatici.

## PIRELLI

Elegante e di buon gusto era, sulla galleria del Palazzo dello Sport, lo stand della nostra grande casa costruttrice di pneumatici: la «Pirelli». Ed originalmente vi era esposta tutta la attuale vasta produzione della casa milanese per quanto ha riguardo all'automobilismo, produzione dalla quale balzano evidenti, per lo meno all'occhio del competente, i notevoli progressi realizzati nella fabbricazione.

Troneggiava naturalmente l'indovinatissima copertura «Stella Bianca»

che oramai gode in tutto il mondo di una ben meritata rinomanza. Essa è stata adottata da innumerevoli automobilisti sia in Italia che all'estero ai quali si è imposta per le sue grandi qualità di durata, per le sue doti ammortizzatrici delle asperità del fondo stradale e per l'elevato coefficiente d'attrito che ostacola molto efficacemente i pericolosi slittamenti laterali anche su terreno liscio e bagnato dal cattivo tempo.

La «Stella Bianca» ha insomma già vinto la sua battaglia e si è imposta come copertura in grado di sostenere vittoriosamente la concorrenza con qualunque altro. Ciò che fa onore all'industria italiana della gomma.

Ma nello stand, nel quale i visitatori si susseguivano interessandosi vivamente a tutto ciò che vi era esposto, figuravano anche tutti gli altri prodotti della casa famosa. Ammirate furono per esempio le imponenti coperture giganti per autocarri e autobus e quelle per avariazione. Nonché le robustissime gomme semipneumatiche e i rivestimenti per carichi elevatissimi.

Abbiamo pure visto diversi e bei tipi di compressori mossi da motori a corrente continua, oppure monofase oppure trifase. Sono questi oggi accessori indispensabili si può dire, e indubbiamente integranti i pneumatici.

La presentazione della casa era completata da un interessantissimo campionario indicante l'estensione produttiva della «Pirelli» per quanto è articolo di gomma. E non è a dire con quanto compiacimento il pubblico ha osservato tale campionario che sostanzialmente costituiva la migliore e più eminente dimostrazione della potenza, della prosperità e della vitalità di una industria italianissima.

## CEIRANO

La «Ceirano» ha in gran parte abbandonato la costruzione delle sue pur tanto rinomate vetture. Tutta la sua attività in questo campo è esclusivamente rivolta alla piccola vettura «S 150 VVV» con motore a quattro cilindri a valvole in testa di 1500 cmc., le cui doti brillantissime sono integrate dalla geniale sospensione anteriore a ruote indipendenti breveto Parisi che le assicura una eccellente stabilità e una perfetta tenuta di strada anche alle alte velocità e su terreni in non buone condizioni.

Ma la principale attività dell'anziana e gloriosa casa torinese, che è legata alla «Fiat» attraverso il Consortium Fiat-Veicoli industriali, è riservata oramai alla produzione dei veicoli industriali. Con risultati che può adeguatamente valutare chiunque abbia assistito al grande successo conseguito al Salone.

Espongono i due grossi ben noti modelli 47 CR e 50 CR carrozzati nelle forme e per gli usi più svariati. Ma tutti tali da suscitare ammirazione per la sobria quadratura del disegno, per l'accurata fabbricazione e per le evidenti robustezza e solidità.

La trasmissione si effettua mediante



«Stella Bianca»: sinonimo di Pirelli: sinonimo di perfezione e di resistenza.

ben noto motore a quattro cilindri con testa riportata di 100 mm. di alesaggio per 150 di curva cioè con una cilindrata totale di 4712 cmc. Le valvole sono laterali e i pistoni di alluminio ed al regime non certo elevato di 1500 giri sviluppa circa 60 HP.

Il raffreddamento è a circolazione di acqua con pompa e l'accensione avviene per dinamo, magneti Bosch. La lubrificazione è forzata su tutti i cuscinetti con pompa a ingranaggi. La pressione dell'olio è regolata da una valvola di sicurezza. Il motore è munito di regolatore di velocità.

La frizione è a monodisco smontabile collegata al cambio mediante un giunto elastico. Il cambio comporta quattro marce avanti e la retromarce ed ha ingranaggi ed alberi in acciaio speciale. Dietro al cambio c'è un freno azionato a mano, potente, così da garantire di poter mantenere fermo l'autoveicolo anche a pieno carico sulle più ripide pendenze.

La trasmissione si effettua mediante

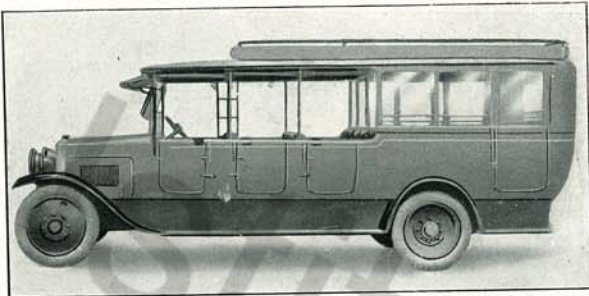
un albero a due giunti elastici. Il ponte posteriore è del tipo oscillante e il differenziale è azionato da un gruppo riduttore riunito in un solo blocco molto silenzioso.

Le sospensioni sono assicurate da molle a balestra. Oltre all'accennato freno sul cambio vi sono i freni sulle quattro ruote, comandati a pedale, molto energici e progressivi. Il telaio è rinforzato per il trasporto dei maggiori carichi ed è un modello di razionalità e di eleganza.

Queste le fondamentali caratteristiche comuni dei possenti autoveicoli industriali «Ceirano».

Il modello «47 CR», gommato con pneumatici 34 x 7 su ruote speciali a disco, viene costruito in due tipi: il normale che ha m. 1,60 di carreggiata e m. 4,30 di passo e l'allungato con passo di m. 4,70. Sia per l'uno che per l'altro la portata è di quattro tonnellate e ambedue possono realizzare l'elevata velocità di 60-65 chilometri all'ora.

Il tipo allungato per il rilevante spazio carrozzabile si presta ad essere car-



Una costruzione Ceirano: carro alpino a tetto fisso.

rozato comodamente ed elegantemente in torpedone di lusso, in auto-corriera per servizio interurbano e in carro alpino per trasporto di persone.

Il modello « 50 CR », la cui portata raggiunge i 6000 chilogrammi ed il carico trasportabile con rimorchio i 12 mila, viene costruito in tre tipi. Uno è il tipo ausiliario militare fornito anche al nostro esercito e precisamente all'Artiglieria Contro-aerei per l'installazione del cannone 75-27 C. K. Esso ha il passo accorciato a m. 3,60 e gomme semipneumatiche sia anteriori che posteriori: quest'ultime doppie.

Abbiamo poi il tipo allungato con passo di m. 4,30 che può avere gomme semipneumatiche, o gomme anteriori pneumatiche 36x6 e posteriori doppie semipneumatiche, oppure anteriori e posteriori pneumatiche (sempre doppie quelle posteriori) 36x8, capace di portare anche 7000 chilogrammi alla velocità di 35-40 chilometri all'ora.

Ed infine c'è il tipo speciale con tutte gomme pneumatiche 36x8, doppie quelle posteriori, che conservando m. 1,68 di carreggiata ha il passo di metri 5,40 sì da aumentare notevolmente lo spazio carrozzabile.

Queste belle macchine sono state visitate da numerosissimo pubblico che ne ha ammirato la potenza, la robustezza, il disegno razionale e l'accurata fabbricazione. Tutte le doti insomma che danno ragione della simpatia che i prodotti « Ceirano » godono presso gli utenti di autotrasporti, simpatia che ne determina una larga diffusione.

## ITER AUTO

Era facile prevedere che una grande folla avrebbe gremito di giorno e di sera lo stand dell'« Iter-Auto ». E così è avvenuto. Semplicemente perché l'« Iter-Auto » costituisce una effettiva e interessante novità, senza alcun dubbio una delle più interessanti del Salone, di grande utilità pratica. Ciò che hanno subito compreso tutti i visitatori, automobilisti e non, i quali hanno guardato, ammirato e chiesto spiegazioni al personale addetto che ha sudato le proverbiali sette

camice per poter riuscire a soddisfare tutti.

Ma andiamo con ordine e spieghiamo prima di che cosa si tratta.

Col nome di « Iter-Auto » viene indicato un nuovo e geniale accessorio (se tale si può definire) destinato a conseguire un grande successo. Successo che è superfluo dire quanto meritato.

Premettiamo che se la ottima attuale organizzazione della strada permette al guidatore di un'automobile di essere avvertito delle eventuali sorprese che la strada stessa gli preparava e cioè delle svolte pericolose, dei passaggi a livello, degli incroci più importanti ed anche più insidiosi e dei posti di rifornimento di benzina, le indicazioni vengono date a mezzo di appositi cartelli situati a brevissima distanza dalle sorprese stesse, quasi si può dire nella località alla quale si riferiscono.

Son quindi avvertibili soltanto nel momento in cui si arriva al punto in cui il guidatore avrebbe bisogno di tutta l'attenzione e di tutta la prudenza, mentre invece non è preparato a superare le difficoltà imminenti.

Si aggiunga che avviene spesso che la benzina scarseggi nel serbatoio, che occorra un meccanico od altro per riparare qualche guasto o qualche inconveniente. Ebbene per la benzina i segnali indicatori precedono di solito di circa mezzo chilometro i posti di rifornimento, mentre per tutto il resto è necessario chiedere informazioni a destra e a sinistra. Cosa che non è facile e spesso non è possibile.

Si potrebbe ricorrere alle ottime guide del Touring Club Italiano, ma per consultarle utilmente bisogna sapere con una certa precisione dove ci si trovi.

Gli automobilisti sanno poi benissimo con quanta facilità di notte possano sfuggire le indicazioni dei cartelli stradali. Sia per la velocità con la quale si marcia, sia per trovarsi essi cartelli fuori del campo di illuminazione dei fari, sia per le condizioni dei cartelli spesso deteriorati dalla intemperie e dalla ruggine quando non danneggiati da insulsi vandalismi che purtroppo si verificano ancora.

E' noto inoltre quanto difficile sia la guida dell'automobile nelle zone ne-

birose nelle quali si perde l'orientamento e non si riesce talvolta a sapere con una certa esattezza se si sia o meno sulla giusta strada.

Ad eliminare tanti inconvenienti e ad ovviare a tante pratiche difficoltà ha provveduto la geniale trovata di uno sportivo appassionato: il conte Ferdinando di San Giorgio, nobile fiorentino, con il suo perfetto « Iter-Auto ».

L'« Iter-Auto », realizzato in una elegante cassetta di ridottissime dimensioni (cm. 6,7 di altezza per cm. 11,2 di larghezza), fa svolgere in perfetto e impeccabile sincronismo con la marcia della vettura, una cartina-itinerario che il guidatore può leggere e seguire attraverso una apposita finestra di cm. 8,3 per 6, protetta da un cristallo, che è praticata nella cassetta. Così l'automobilista si mantiene sempre esattamente informato della località precisa nella quale in qualunque momento si trova, non solo, ma con una precedenza di almeno tre chilometri può prendere nozione di tutte le caratteristiche della strada che sta per percorrere che gli sieno necessarie o che possano tornargli utili. Può conoscere cioè:

- il totale dei chilometri percorsi ed i chilometri che gli rimangono da percorrere per giungere a destinazione o ad un centro o località qualsiasi;

- i bivi e gli incroci con la direzione delle varie strade che si diramano e degli abitati ai quali tali strade portano;
- le svolte pericolose, i tornanti, le curve accentuate e le loro caratteristiche;

- i passaggi a livello e specialmente quelli incustoditi che sono distinti con apposito contrassegno;

- i ponti, dei quali sono particolarmente indicati quelli a schiena d'asino e quelli in curva, nonché il fume o torrente che dal ponte viene valicato;

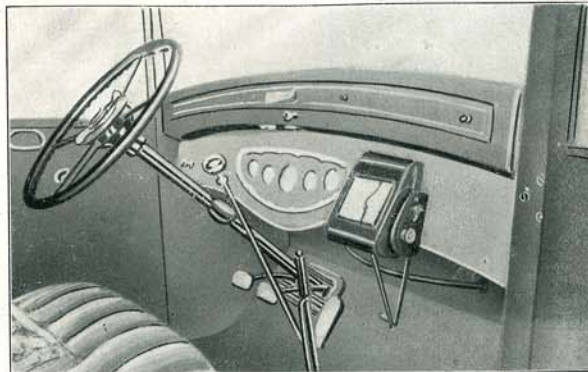
- i rifornimenti di benzina (distributori);

- i casolari, le cascine, le ville nei quali sia possibile trovare organizzazioni anche rudimentali di soccorso per gli automobilisti;

- i paesi e le borgate attraversati dalla strada che si percorre con indicazione degli alberghi, dei ristoranti, delle officine meccaniche, dei medici, e di quanto insomma può occorrere all'automobilista.

Ma l'inventore di questo utilissimo apparecchio non si è preoccupato soltanto di guidare con metodica sicurezza il turista o l'uomo d'affari e il professionista che viaggi in automobile da un centro all'altro. Ha voluto anche salvaguardarlo da incidenti, che possono mettere in pericolo la incolumità personale, provocati da eventuali accidentalità della strada. E così una segnalazione luminosa, costituita dall'accendersi di una lampadina rossa, avverte tempestivamente il guidatore dei punti pericolosi che sta per raggiungere consigliandolo così ad un opportuno e prudenziale rallentamento.

Nella notte la visibilità dell'itinerario che si svolge regolarmente è mantenuta perfetta perché la cartina viene il-



L'applicazione dell'ingegnoso Iter-Auto sotto gli occhi dell'automobilista.

luminata per trasparenza dall'interno dell'apparecchio.

Il costruttore dell'« Iter-Auto » ha provveduto già a riprodurre in esemplari di cartina-itinerario tutte le nostre strade di grande comunicazione. Queste cartine sono sostanzialmente una fedele fotografia del percorso in quanto il loro andamento viene tracciato automaticamente, a mezzo di un altro geniale apparecchio, percorrendo materialmente in automobile l'itinerario stesso. Cosicché la cartina risulta tracciata con quella esattezza che non possiamo pretendere di trovare nelle usuali carte geografiche o topografiche. Anche perché la macchina tracciatrice amplia automaticamente le curve, benché piccole, onde renderle meglio visibili.

Così un rotolino di soli tre metri di lunghezza, svolgentesi sincronamente con la marcia della vettura, guiderà il vigliatore con tutta sicurezza da un capo all'altro di un percorso di 200 chilometri.

E' facile comprendere come la preparazione di tutte le cartine abbia richiesto un notevolissimo poderoso lavoro del quale può giovare qualsiasi automobilista. Il quale in grazia dell'« Iter-Auto » non incorrerà nei pericoli paventati a ragione da chiunque viaggi in automobile. E cioè:

- di arrestarsi sulla strada disorientato, privo delle indicazioni più necessarie all'orientamento e al cammino da percorrere;

- di rimanere sulla strada senza sapere dove esistano rifornimenti, officine e meccanici, che possano essergli di aiuto;
- di rimanere chissà per quanto tempo digiuno per non sapere dove e a quale distanza esiste una trattoria o si trovi il mezzo di rifocillarsi;

- di trovarsi all'improvviso dinanzi ad una curva o ad un altro ostacolo stradale impreveduto;

- di non sapere quanti chilometri si siano già percorsi e quanti se ne debba-

no ancora percorrere per raggiungere la tappa.

Tutto ciò è di grandissima utilità per gli automobilisti italiani. Ma di ancora maggiore utilità riuscirà per quelli stranieri che vengono a visitare il nostro bel Paese. Pensate quali e quante difficoltà incontrano i turisti provenienti da altre nazioni (oltre 80 mila vetture automobilistiche varcano annualmente le frontiere dirette in Italia) nella quasi totalità ignara della nostra lingua tanto armoniosa, ma tanto difficile, costretti a chiedere informazioni sulla direzione da prendere, sulle possibilità e sulle località di rifornimento, di alloggio, sul percorso per recarsi da un centro all'altro, servendosi di un idioma incomprendibile e rivolgendosi a persone le cui risposte resteranno in gran parte a loro volta incomprese.

Riflettendo a tale disgraziata situazione, nella quale noi stessi ci siamo trovati talvolta all'estero, è facile rendersi conto adeguatamente del grande favore con il quale sarà da essi accolto l'« Iter-Auto » che risolve nel modo più semplice e più esauriente ogni difficoltà del genere.

Un reale beneficio, sia pure indiretto, per l'uso e per la diffusione del geniale apparecchio ne trarrà anche la Nazione. Perché il turista straniero, liberato ormai dalle preoccupazioni di chi percorre strade sconosciute nelle quali l'imprevisto, e in genere spiacevole, è all'ordine del giorno o meglio di ogni minuto, potrà a tutto suo agio ammirare gli incantevoli panorami, i pittoreschi paesaggi di cui è tanto ricca la nostra bella Italia. E potrà apprezzare anche, osservandolo attentamente, l'ordine regnante sovrano dovunque, i progressi compiuti in questi ultimi anni dal nostro Paese rigenerato dal Regime che lo governa.

E' facile quindi prevedere il successo di questa invenzione. Pubblico in genere e automobilisti in particolare apprezzeranno certo come merita il nuovo apparecchio che, oltre a colmare una vera lacuna delle indicazioni turistiche (e

la frase non è un luogo comune), può rendere segnalati servigi alla circolazione e contribuire efficacemente a diminuire le disgrazie che purtroppo accadono di frequente sulla strada. Nonché essere un ottimo elemento di consultazione e di propaganda turistica dato il suo prezzo assai modesto e quello veramente irrisorio delle cartine-itinerario.

Tale successo del resto è stato avvertibile al Salone di Milano. Vivissimo interesse ha infatti suscitato l'« Iter-Auto » e domande di informazioni e commissioni sono piovute a iosa. Come accade in genere per tutti i prodotti veramente utili e pratici, quando non proprio necessari.

## EMANUEL

Una delle mostre più importanti del reparto del Servizio clienti è stata senza alcun dubbio quella della ditta Emanuel di Torino che è stata sì può dire la pioniera in Italia della produzione di apparecchi e macchine atti ad eseguire razionalmente, rapidamente ed economicamente tutti i servizi di manutenzione contemporaneamente a gruppi numerosi di vetture.

La ditta Emanuel infatti, fondata nel 1899, da oltre dieci anni si è dedicata alla costruzione dei cricks e nel 1929 ha iniziato la costruzione di sollevatori e di apparecchi per Stazioni di Servizio esponendoli per la prima volta e con notevole successo, fra il più vivo interessamento dei competenti, nel salone milanese dell'anno scorso.

In Italia è stata la « Fiat » la prima a comprendere e a sentire la necessità di assistere i clienti dopo l'acquisto della vettura ed ha creato un apposito Ufficio che provvede a che la Filiali e i Concessionari siano attrezzati in modo conveniente per dare assistenza effettiva alla clientela. Ed è appunto per merito della « Fiat » che la ditta Emanuel ha costruito i primi sollevatori e poi gli altri apparecchi.

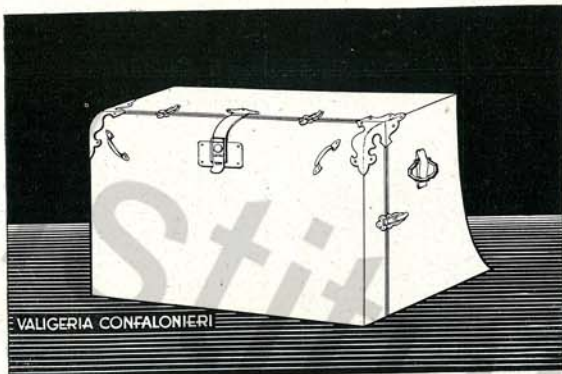
La Stazione Servizio completa e funzionante esposta all'ultimo salone, la quale ha naturalmente attirato tutti i giorni gran folla di visitatori ammiranti, comprendeva quanto è ritenuto indispensabile in un garage moderno. E cioè:

- due sollevatori che alzano la vettura ad una altezza variante da m. 1,20 a m. 1,80 e consentono di effettuare comodamente ed alla luce tutti i servizi di manutenzione;

- un gruppo per lavaggio a due getti che segue un lavaggio ad alta pressione della vettura rapido e completo senza deteriorare la vernice della carrozzeria, mediante un'apposita pompa che comprime aria ed acqua a pressione di oltre 25 atmosfere e permette la lavatura con getti regolabili a lancia e a nebulosa.

- Una pistola petrolio con un serbatoio che lava il motore con petrolio spruzzato mediante aria compressa;

- un apparecchio di grassaggio con pistola lubrificante automatica che con-



VALIGERIA CONFALONIERI

Baule per auto con antina ribaltabile.

sente di lubrificare perni, snodi, articolazioni, giunti anche quando i loro ingrassatori sono duri od otturati;

— un apparecchio per iniettare a pressione olio grafite speciale nelle balestre e nelle parti mobili ridonando scorrevolezza e comfort al molleggio del quale viene soppresso ogni cigolio;

— un vuoto carter e un riempì carter per cambiare l'olio del motore;

— un apparecchio per strizzare le pelli scamosciate, un aspira-polvere, una pistola d'aria per asciugare la vettura dopo il lavaggio, e un attrezzo Universal. E poiché per tutti codesti servizi occorre aria compressa figurava nello stand un compressore d'aria che serve anche per gonfiare pneumatici.

Oltre alla Stazione di servizio la ditta Emanuel ha esposto un imponente sollevatore idraulico « Gimento-Titano » per autobus fino a 9 tonnellate. Un esemplare di questo sollevatore è stato fornito al Governatorato di Roma e rappresenta la prima costruzione del genere non solo in Europa, ma anche in America dato che al di là dell'Atlantico fino ad oggi non sono stati costruiti che i tipi a colonna i quali per la loro costruzione non possono dare eguali garanzie di stabilità e sicurezza.

## CONFALONIERI

Un accessorio relativamente recente della vettura automobile, ma che oramai è considerato pressoché indispensabile pur essendo estraneo alla parte meccanica della vettura stessa, è il baule la cui necessità (ci si perdoni il termine) è aumentata, si è fatta cioè viepiù sentire a mano a mano che progredisce e si è perfezionata l'automobile.

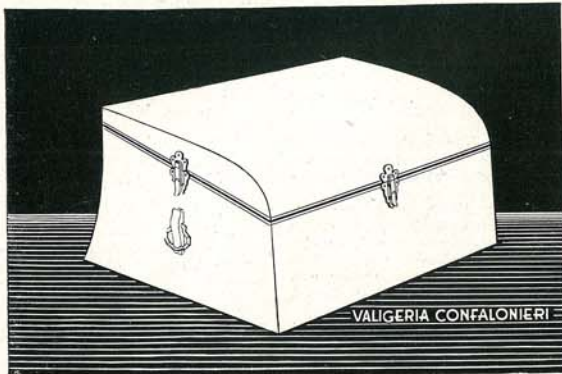
Cosicché oggi si può dire che il baule, in genere posteriore, benché non manchino esempi di bauli adattati al tetto delle berline, faccia parte integrante della vettura, completandone la linea con soluzioni accettabili anche esteticamente.

Non si deve però credere che sia stato

facile e che sia tuttora facile risolvere il problema del baule il quale nelle sue prime applicazioni non mancava di difetti e di inconvenienti anche gravi, costituiti dal peso (tanto più oggi in cui è stata da costruttori e da carrozzieri bandita la lotta contro il peso), dalla difficoltà di fissarlo in modo perfetto si da evitare ogni suo movimento e quindi ogni possibile rumore, dalla permeabilità alla polvere e anche all'umidità attraverso chiusure non ermetiche, e dal non sempre suo adattamento alla linea della carrozzeria.

E i costruttori dei bauli per automobili proseguono anche attualmente con lo devole tenacia nei loro studi allo scopo di perfezionare sempre più il loro prodotto. Essi sono giunti a genialissime soluzioni per quanto riguarda le chiusure ad incastro che impediscono pressoché ermeticamente la penetrazione della polvere.

Mentre qualche tempo fa i bauli si costruivano soltanto di legno, coperti più o meno con pelle di ogni tipo di un co-



VALIGERIA CONFALONIERI

Baule per auto con coperchio a cerniera.

lore che armonizzasse con la verniciatura della carrozzeria, oggi si tende decisamente ad adottare il baule in lamiera verniciata, a linea assolutamente liscia, senza bordatura o decorazioni. E la tendenza si diffonde ogni giorno più generalizzandosi sia in Italia che all'Estero.

Il sistema però ha subito presentato qualche inconveniente che i costruttori migliori e più progrediti pare siano già riusciti a brillantemente eliminare.

Abbiamo infatti potuto vedere ed ammirare al Salone di Milano, nell'attraente e interessante stand della nota Valigeria Confalonieri, una casa milanese che gode di meritata rinomanza in questo campo per l'eccellenza e la genialità dei suoi prodotti, abbiamo ammirato dunque in tale stand un nuovissimo materiale per i bauli d'automobili che riteniamo di dover segnalare.

Si tratta del baule « Steelwood », geniale combinazione di legno e di metallo che riunisce notevoli leggerezza e resistenza elevatissima. Esso è costituito da una lastra metallica fatta perfettamente aderire, a mezzo di una speciale composizione chimica inalterabile, ad uno spessore di legno compensato. E' così resa possibile la costruzione di bauli molto leggeri e nel contempo molto solidi, di qualsiasi forma o misura, verniciati con tinta identica a quella della carrozzeria o meglio nel colore preferito.

Si aggiunga che i bauli « Steelwood » per la loro stessa costituzione evitano quel noiosissimo suono tambureggiante che quelli costruiti interamente in metallo producono spesso in seguito a vibrazioni e a sobbalzi.

Lo stand « Confalonieri » è stato affollatissimo durante tutti i giorni di apertura della mostra. E lo si capisce quando si rifletta sull'importanza che ha un razionale e pratico baule per gli automobilisti, i quali hanno dimostrato con ordinazioni e con commissioni quanto li interessasse e come li soddisfacesse il pregevolissimo baule « Steelwood ».



Il finale del G. P. delle Nazioni a Monza. Hicks, il vincitore, e Simpson passano rapidi dinanzi alle tribune, lanciati all'inseguimento di Bullus (foto Bellina).

## Un Gran Premio poco entusiasmante

Il Gran Premio delle Nazioni, la tradizionale prova motociclistica dell'autodromo di Monza, che dal 1922 eravamo soliti veder chiudere l'attività di un'annata, è stato quest'anno anticipato di oltre quattro mesi si da diventare la grande corsa di apertura della stagione. Ha mutato quindi fisionomia abbastanza profondamente.

Comprendiamo i motivi che possono aver determinato gli organizzatori a compiere tale spostamento di date. Il più assillante crediamo sia stato quello di sottrarre la gara motociclistica all'influenza del gran premio automobilistico che innegabilmente la soffocava. E su ciò non possiamo che essere d'accordo.

Ma non è detto che l'anticipo dovesse essere così ingente. Certo seduceva l'idea di mettere in gara, non, come negli anni scorsi, valori già noti e, si può

dire, rigorosamente graduati da una serie di competizioni di vario genere, ma uomini e macchine che fossero agli inizi della annata sportiva. Delle incognite quindi che avrebbero impresso alla contesa quel fascino dell'incertezza che costituisce una efficace attrazione per il pubblico e che avrebbe anche conferito alla manifestazione un interesse tecnico rilevante.

Ma non si è pensato che le primizie, quanto più tali, sono prive di sapore. Alla apparenza smagliante ed allettante non corrisponde una sostanza altrettanto sugosa e soddisfacente.

Per uscir di metafora si è badato solo a dare al Gran Premio delle Nazioni il carattere di primissima grande prova internazionale, scordandosi che in campo sportivo in genere, e in quello motoristico in particolare, all'inizio di stagione si trovano uomini fuori forma e, in questo caso, anche macchine non preparate. Ciò le macchine dell'anno scorso rimesse frettolosamente in efficienza. Perché i nuovi modelli, studiati e progettati nell'inverno sulla base dei risultati dell'esperienza, non possono essere pronti tanto presto. O per lo meno non possono essere

così a punto da poterci dare una convincente misura delle loro possibilità. Specie quando si impongano nuove norme regolamentari come l'uso di un carburante unico costituito da una miscela del 60 per cento di benzina e del 40 per cento di benzolo.

E così è avvenuto. Chè, salvo eccezioni, il 26 aprile sull'autodromo si sono viste le macchine dell'anno scorso, adattate alle esigenze del nuovo carburante, che non saranno quelle che sosterranno la parte del protagonista nelle prossime grandi gare. Cosicché i risultati di Monza non avranno quella portata e quella risonanza che sarebbero desiderabili per la nostra maggiore prova motociclistica la quale non potrà non soffrirne nel suo prestigio.

Il peggio è che chi ha più sofferto dell'anticipo è stata l'industria italiana, colta quasi alla sprovvista nel momento delicato in cui stava rinnovando le sue macchine da corsa per essere in grado di fronteggiare la imbalanzata offensiva straniera. E' noto infatti che la « Bianchi » sta mettendo a punto una « mezzo litro » a doppio albero di distribuzione in testa e che la « Guzzi » sta allestendo una 500 cmc. a quattro cilindri in linea orizzontali. Nè l'una nè l'altra hanno potuto essere pronte per la fine d'aprile e l'industria straniera ha così avuto via libera verso la vittoria nelle due maggiori categorie, che sono da considerarsi le più importanti per la eco più clamorosa che ai loro risultati conferiscono le maggiori velocità realizzate.

Nè le vittorie italiane, per quanto brillanti e tecnicamente significative, della « Benelli » nella categoria delle motoleggere e della « Guzzi » in quella delle motociclette di 250 cmc. hanno potuto bilanciare i successi della « Velocette » e dell'« A.J.S. ». Anche perchè nelle due minori categorie si è avuta la situazione invertita: cioè la partecipazione di sole macchine di costruzione nazionale. E i motivi dell'assenteismo straniero vanno ricercati nei dazi doganali che rendono proibitiva la concorrenza sul nostro mercato in fatto di motoleggere. Oltre che nell'eccellenza in questo campo delle macchine italiane, tali da imporre rispetto a chicchessia.

Ecco così brevemente spiegate le cause alle quali si deve se non ci si può certo dichiarare soddisfatti del Gran Premio delle Nazioni di quest'anno. Il quale tuttavia si presentava interessante e con molta probabilità avrebbe richiamato un pubblico numeroso ove il maltempo non avesse imperversato implacabilmente per tutta la giornata influenzando anche, sia pure in misura non molto grave, sui risultati tecnici.

Ed è stato un peccato, perchè ha impedito che si potessero misurare con una certa esattezza gli effetti dell'adozione della miscela-tipo che per le sue scarse qualità anti-detonanti non permette elevatissime compressioni e diminuisce quindi la potenza dei motori.

Non sembra però che tale diminuzione sia stata eccessiva se le velocità realizzate non sono troppo

inferiori a quelle ottenute l'anno passato sullo stesso percorso, nonostante la pioggia non abbia permesso quel massimo impegno che non sarebbe mancato se la pista fosse stata asciutta. Benchè si debba d'altra parte riconoscere che le condizioni meteorologiche e la conseguente più bassa temperatura debbono aver influito favorevolmente a mitigare il riscaldamento dei motori. A tale circostanza anche probabilmente è da attribuirsi una selezione molto meno severa che in passato, quando ben pochi erano agli ultimi giri i concorrenti rimasti in gara.

Giusta le previsioni le macchine che più sono state danneggiate dalla miscela-tipo sono state le tedesche: precisamente le « N. S. U. » che l'anno scorso erano apparse le dominatrici e che quest'anno son state invece nettamente battute nonostante la classe elevatissima dei loro guidatori. Nè è a stupirsi che le motociclette inglesi abbiano trionfato nelle categorie alle quali hanno partecipato, perchè è noto che da parecchi anni vige in Inghilterra il regime del carburante unico, sicchè i costruttori d'oltre Manica sono venuti a Monza ricchi di una preziosa esperienza acquistata in un lungo tirocinio. Ed è per questo che i loro motori reggono pur con la miscela-tipo a compressioni alle quali altri motori non resistono.

E' ancora da rilevarsi come tutte le macchine vincitrici adottassero l'albero delle camme in testa (soluzione nella quale non siamo certo noi italiani gli ultimi arrivati) comandato nei modi più svariati, motore monocilindrico con cilindro verticale, e, ad eccezione della « Benelli », un solo tubo di scappamento.

Tutte quattro le gare sono state aspramente e vivacemente combattute, dimostrando un certo equilibrio di valori che su un percorso più accidentato, più difficile e meno veloce sarebbe forse distrutto con la probabilità di veder sovvertito l'ordine di classifica.

Ma quella più emozionante è stata la corsa della categoria 500 cmc. che avrebbe trascinato all'entusiasmo il pubblico se fra i protagonisti avesse figurato qualche italiano.

Il migliore dei concorrenti italiani invece, che era Terzo Bandini, è stato attardato da guasti degli occhiali ed alla fine anche dalla minorata efficienza della sua macchina che però è apparsa la più veloce in linea assoluta tanto da poter segnare il miglior tempo nel giro (19' più dell'anno scorso) a Km. 131,520 all'ora.

Per il primato lottarono strenuamente i binomii Dodson-« Motosacoche », Hicks-« A.J.S. », Bullus-« N. S. U. », Simpson-« Norton ». Come poteva simile contesa appassionare gli spettatori italiani? Al massimo poteva interessarli. E li interessò con la mutevolezza delle fasi che videro al comando ora l'uno ora l'altro dei quattro competitori.

Fu Hicks, vincitore di più di un Tourist Trophy, a spuntarla riuscendo a precedere di quasi 10 secondi Bullus, mentre Simpson, caduto all'ultimo giro,

quando lottava ruota a ruota col vincitore, dovette accontentarsi del terzo posto. Sui 275 chilometri del percorso si realizzò una velocità media di Km. 123,795 all'ora.

Incerto fino all'ultimo si mantenne l'esito anche nella categoria 250 cmc. dove fra tante « Guzzi » figurava, ma alquanto modestamente ed oscuramente, una svizzera « Condor ». Panella apparve il migliore fin verso la fine, fino a quando cioè il motore, anziano anzichenò, ché da un paio d'anni è sottoposto agli sforzi delle corse, non cedette. Panella dovette lasciarsi superare da Bruschi che vinse a Km. 107,569 all'ora dopo aver compiuto il giro più veloce a Km. 112,270 all'ora. Medie invero mediocri, specie nei confronti di quelle della categoria 175 cmc. che furono rispettivamente di Km. 108,389 e Km. 111,661.

Vinse fra le motoleggere, tanto per cambiare, Tonino Benelli con la nuova « Benelli » a doppio albero delle camme in testa, con forcella anteriore rivestita di lamiera profilata e con ruote a disco per offrire la minore resistenza possibile all'avanzamento.

La categoria 350 cmc. ebbe due protagonisti: Gherzi su « A.J.S. » e Landi su « Velocette ». Il primo apparve il sicuro vincitore fin verso metà corsa, quando dovette fermarsi per il rifornimento del quale il secondo non ebbe bisogno. Allora fu superato da Landi. Lo insegnò e lo raggiunse riuscendo anche a riprendere il primo posto (compì allora il giro più veloce a chilometri 125,250 all'ora), ma una caduta ne compromise irrimediabilmente ogni possibilità. Landi marciò a Km. 120,255 all'ora.

Fu questa una delle corse che più appassionarono. Chè se le macchine erano straniere, i guidatori almeno erano italiani. E due di quelli ai quali si guarda come ai migliori successori degli Assi oramai passati all'automobilismo.

MOTOR



La perfetta organizzazione dei servizi al Giro Motociclistico d'Italia è ben dimostrata da questa fotografia che ritrae il regolare arrivo dei concorrenti alla tappa di Napoli (foto Carbone e Danno).

## Il Giro d'Italia motociclistico

Una manifestazione motociclistica piuttosto trascurata dalla stampa non specializzata è stato il Giro d'Italia turistico che, organizzato dal M. C. Genova, ha avuto svolgimento dal 12 al 19 aprile.

Ed è stato trascurato a torto, perchè esso si può considerare uno degli avvenimenti più importanti di questo inizio di attività sportiva motociclistica.

Certo non è stata una corsa di velocità, con la partecipazione di assi famosi dai nomi esotici, nè vi si sono battuti dei record spettacolosi. Ma è stata piuttosto una affermazione collettiva e, aggiungiamo, convincente delle larghe possibilità pratiche della motocicletta nel campo turistico specie in un paese come l'Italia la cui configurazione e le cui caratteristiche fisiche e geografiche ben si prestano ad un suo vasto impiego.

Gli audaci organizzatori, che hanno lanciato coraggiosamente il Giro, si proponevano appunto, attraverso una prova difficile e probante, quale può essere quella costituita da 2600 chilometri di strade da compiersi in otto tappe consecutive, di vulgarizzare questo tanto bistrattato eppure tanto utile autoveicolo, di dimostrare alle folle di tutta

la penisola, e specialmente a quelle dell'Italia Centro-Meridionale che sono le meno... motorizzate, quali preziosi servigi, e con quanta sicurezza, possa rendere l'autolocomozione anche a mezzo dei suoi esponenti più economici i quali dovrebbero pure essere (ma non lo sono) i più popolari.

L'opera di propaganda deve essere stata efficace a giudicare dall'entusiasmo con il quale, specie nelle regioni in cui la locomozione meccanica è meno diffusa, sono stati accolti e festosamente ospitati i cinquanta partecipanti. Nè poteva essere altrimenti. Perchè in fondo si è dimostrato come alcune decine di motociclisti possano, quasi diremmo tranquillamente, senza eccessivo disagio e senza lamentare incidenti di una qualche entità, per otto giorni consecutivi compiere tappe di qualche centinaio di chilometri su normalissime strade non tutte belle, in una stagione che non può considerarsi delle più favorevoli, a velocità medie che non sono inferiori a quelle dei comuni trasporti ferroviari. In quanto vanno dai 35 chilometri all'ora per le motoleggere e per i tratti più difficili del percorso, ai 45 all'ora per le motociclette vere e proprie.

Nè il titolo di turistica, affibbiato al-

la manifestazione, tragga in errore facendo credere trattarsi di una passeggiata. Le citate velocità medie lo smentiscono sol che si pensi che l'itinerario partendo da Genova toccava Torino, Milano, Verona, Ferrara, Rimini, Pesaro, Ancona, Loreto, Porto Recanati, Pescara, Sulmona, Foggia, Barletta, Bari, Potenza, Salerno, Napoli, Capua, Cassino, Roma, Terni, Perugia, Arezzo, Siena, Volterra, Livorno, La Spezia per ritornare a Genova lungo la pittoresca, quanto dura Riviera di Levante.

E si badi che le strade in più di una regione non sono asfaltate e lisce come nei dintorni di Milano. I valorosi partecipanti hanno dovuto compiere chilometri e chilometri fra la polvere asfissiate, hanno dovuto marciare su spessi strati di ghiaia, su terreni sabbiosi. Aggiungasi il maltempo che ha imperversato specialmente in quelle tappe che per il loro relativamente ridotto chilometraggio potevano sulla carta figurare come tappe di riposo e che sono state così trasformate nelle tappe più faticose e difficili. Più insidiose per le condizioni in cui la pioggia aveva ridotto un fondo stradale tutt'altro che ottimo.

Ma c'è di più. C'è che il percorso non era tutto piano e l'Apennino è stato attraversato un paio di volte.

Nonostante tutto ciò i motociclisti, con normalissime macchine di serie di potenze varianti da 175 cmc. di cilindrata ai 550 cmc. nei sidecars più grossi, hanno vinto. Sono ritornati in gruppo compatto al punto di partenza (le poche defezioni non hanno eccessiva importanza in quanto dovute in genere a guasti banali da imputarsi alla troppa scarsa preparazione), non eccessivamente affaticati perché si sono anche presi il lusso di divertirsi e di visitare, sia pure sommariamente dato il poco tempo a disposizione, le località nelle quali hanno dovuto sostare.

Se questo non è fare della efficace buona propaganda alla motocicletta, noi non sappiamo più che cosa voglia dire propaganda.

Ma quella della propaganda non è stata la sola caratteristica di questo Giro d'Italia, nè essa costituisce il solo titolo di merito degli organizzatori. Perché la prova è stata anche sportivamente interessante. Più forse di quello che si potesse prevedere a tavolino in quanto le difficoltà incontrate non sono state poche.

E se la quasi totalità dei partecipanti le ha felicemente superate, esse hanno purtuttavia determinato una selezione che ha servito a graduare i valori. Ciò che è giusto in quanto i migliori hanno così avuto modo di prevalere e di emergere.

A nostro parere più di ogni altro meritano di essere citati all'ordine del giorno i motoleggeristi, comprendendo con tale qualifica l'intero complesso uomo-macchina. E non crediamo di doverne spiegare il perché.

Basterà far rilevare che la piccola motocicletta, il cui motorino non supera i 175 cmc. e per la cui guida non occorrono esami nè patenti, sicchè tutti possono praticamente adoperarla, ha vinto in questa grandiosa manifestazione una ben significativa battaglia. Perché ha affermato nella forma più chiara come non siano necessari i grossi motori, le macchine pesanti, per fare del turismo in grande stile, per scorazzare velocemente da un capo all'altro della penisola. E non come si viaggia in treno, su itinerari obbligati e con soste solo in determinate località, ma liberamente, scegliendo il percorso all'ultimo momento, dirigendosi a destra o a sinistra a seconda il capriccio o il caso consigliano, arrestandosi dovunque si voglia, ad ammirare un paesaggio attraente, a concludere un affare.

Tutto ciò con un autoveicolo che non costa troppo, che non consuma molto, che non richiede formalità burocratiche di patente e di altro, ma che è generoso di potenza, robusto, sicuro, maneggevole, in grado di affrontare e di vincere ostacoli e difficoltà di ogni genere.

Citiamo le macchine che hanno fatto brillantemente quanto non molto tempo fa avrebbe fatto gridare al miracolo. Sono le « Mas » la cui squadra guidata dal costruttore ing. Seiling ha vinto la Coppa d'Onore, sono le « Simplex », che sarebbero giunte tutte e tre senza penalizzazioni se il loro costruttore signor Luigi Pellini non avesse perduto del tempo a causa di una caduta per fortuna senza altre conseguenze, sono le « C. M. », sono la « F. V. L. » e la « Della Ferrera » e la « Superba », queste ultime penalizzate per vari ma non gravi incidenti.

Si tratta quindi di macchine italiane del cui successo si gioverà tutta la nostra industria che non può non essere orgogliosa che i suoi prodotti abbiano potuto condurre a termine simile eccezionale impresa.

E italiane sono anche le macchine

trionfatrici nella categoria 250 e 350 cmc. Nella prima una « Ganna » di nuovo modello che sarà lanciato sul mercato con simile invero importante referenza, nella seconda una delle ultime creazioni della « Mas » e una « Gilera » ben degna delle sorelle che l'anno scorso hanno vinto la Sei Giorni Internazionale.

Ma più clamoroso è stato il successo della « Gilera » nella categoria 500 cmc. nella quale ha conquistato l'ambito premio di rappresentanza, riconfermando le sue grandi qualità di macchina sicura, veloce e resistente ad ogni strapazzo. Meno brillante è stato il comportamento delle « Guzzi » e della « Della Ferrera » che non sono apparse perfettamente a punto.

In questa categoria ha molto ben figurato anche l'industria straniera per merito in particolar modo dell'« Ariel » non nuova certo alle vittoriose affermazioni in gare del genere. Specialmente la nuova quattro cilindri ha impressionato per la sua potenza, per la sua elasticità, per la facilità con la quale ha retto alle più gravi fatiche.

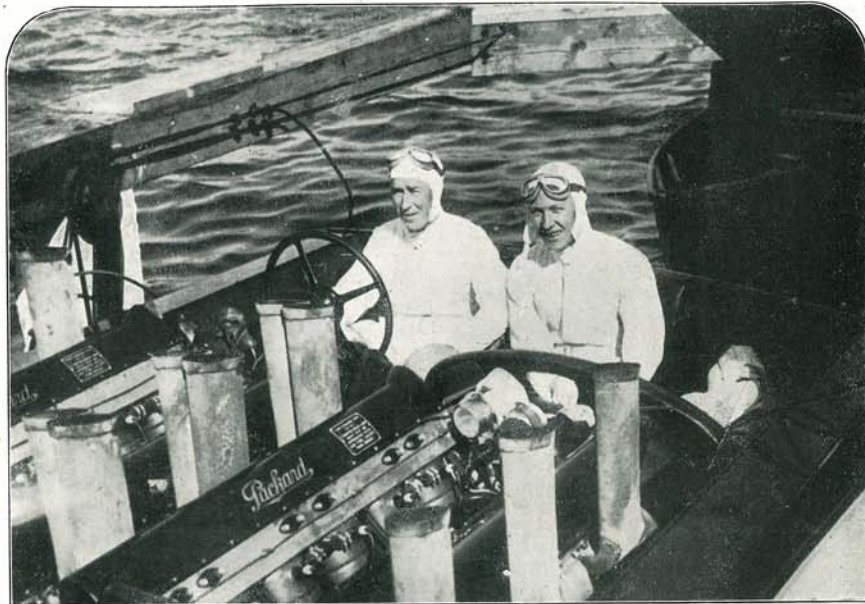
Citiamo ancora le isolate « New Hudson », « Sarolea » e « Norton » che sono già adeguatamente apprezzate dai nostri motociclisti.

Infine nella categoria sidecars ritroviamo i nomi di « Guzzi » e di « Gilera » le cui macchine non sono evidentemente messe in difficoltà dal traino del carrozzone.

E per chiudere, qualche parola sull'organizzazione che non basta definire perfetta, per dire tutto il bene che si merita. Bisogna aggiungere che il Giro d'Italia non è stato una delle solite manifestazioni che si esauriscono dalla mattina alla sera, ma un vero e proprio raid in comitiva per il quale ha dovuto funzionare un servizio logistico che provvedesse ai pasti e agli alloggi, talvolta in centri che non dispongono di grandi mezzi alberghieri.

Ebbene, tutto ha funzionato a meraviglia e i primi a dichiararsene soddisfatti sono stati proprio i concorrenti. Crediamo che questo sia il migliore elogio per il M. C. Genova e per il G. S. Siap che possono essere fieri di aver dato una bella prova delle capacità e della grande potenza del motociclismo italiano il quale, da parte sua, deve essere grato ai due sodalizi che hanno efficacemente contribuito a valorizzarlo.

# MOTONAUTICA



L'americano Gar Wood al volante del « Miss America IX » col quale batté il record mondiale appartenente a Sir Segrave.

## LE GRANDI TAPPE

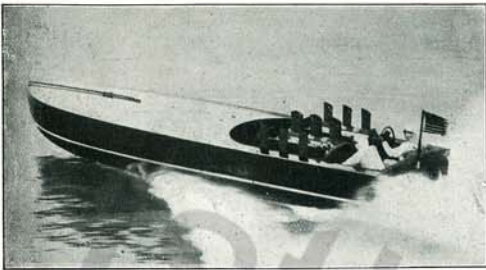
**D**ieci anni di lotta e la vita d'un uomo d'eccezione, senza contare i milioni profusi da un mecenate di genio, ci son voluti perchè la vecchia Europa potesse riconquistare il primato della velocità sull'acqua come quelli su terra e per aria. Alla ripresa della vita normale dopo la grande guerra, mentre al di qua dell'Atlantico c'era abbastanza da fare per rimarginare le ferite ancora aperte ed i cementi sportivi si lasciavano da parte, al di là dell'Oceano questi venivano nuovamente in onore e nel 1920, col primo canotto *Miss America*, alla velocità di Km. 98,933 veniva battuto il record inglese del 1913 conquistato allora dal *Maple Leaf IV* con Km. 90,983.

E dal 1920 il costruttore americano di motoscafi, Gar Wood, respingeva gli attacchi inglesi e con la costruzione di sette *racer's* migliorava il suo record portandolo in otto anni dai citati Km. 98,933 a chi-

lometri 149,352 aumentando la velocità di oltre il 50 per cento e contribuendo così in modo eccezionale al progresso tecnico della motonautica. Per due anni tutti i tentativi fatti da Henry Segrave, diventato intanto recordman terrestre, e di Miss Betsy Carstairs rimanevano vani ed il record del *Miss America VII* sembrava destinato a resistere per un tempo indefinito visto che lo stesso Gar Wood, con un suo successivo *racer*, il *Miss America VIII* aveva ottenuto una velocità inferiore.

Ma l'onore britannico era in gioco ed invece di sforzarsi in vani tentativi a base di lente miglierie su uno stesso tipo, un nuovo scafo veniva completamente ridisegnato facendo tesoro della passata esperienza e formidabili problemi venivano affrontati e risolti. Henry Segrave ed il tecnico Fred Cooper creavano il nuovo *Miss England II* e Lord Wakefield forniva generosamente i mezzi necessari.

Si era così pronti per ritornare nelle acque americane per riprendere a Detroit la tenzone con Gar Wood, ma si volle prima compiere un tentativo ufficiale di record in patria. Si scelse il piccolo, tranquillo



Il « Miss America IX » fotografato mentre batteva il record del mondo.

lo e malinconico lago di Windermere ai confini tra l'Inghilterra e la Scozia ed il 13 giugno 1930, un venerdì, il *Miss England II* si slanciò per la prima volta sull'acqua dimostrandosi subito velocissimo. Non erano passati cinque minuti che, mentre il record del mondo ritornava all'Inghilterra alla media di chilometri 158,917, il *Miss England* saltava in aria e ripiombava capovolto nel lago affondando; il meccanico Hallivell affogava, l'altro meccanico Willcocks veniva ripescato con gravi ferite e Sir Henry Segrave, anche lui ferito alle braccia, con una costola rotta ed una gamba spezzata, spirava la sera stessa avendo la costola perforato il polmone.

Dieci anni di lotta e la vita di un uomo d'eccezione. Era il record pagato a troppo caro prezzo?

No, avrebbe risposto lo stesso Grande scomparso, come aveva già risposto nel suo libro « The Lure of Speed » (L'attrazione della velocità) scritto dopo la conquista del record terrestre con la « Freccia d'oro ». Egli sosteneva che la ricerca delle velocità sempre maggiori è strettamente legata alle leggi del progresso anche se di anno in anno i guadagni debbano diventare sempre più piccoli mentre i rischi diventano sempre più grandi. E nel suo libro egli negava ancora che la macchina, aumentando sempre di potenza, potesse sorpassare la capacità umana. Egli affermava che la macchina dovrà sempre obbedire alla mano dell'uomo dotato di colpo d'occhio, di calma, di precisione e di sangue freddo.

Intanto il tragico avvenimento aveva piombato nel lutto l'Inghilterra. E nel lutto pareva che vi fosse la rinuncia a nuovi tentativi. Quel capolavoro meccanico che era il *Miss England II* per varie settimane giacque abbandonato in fondo al lago.

Ma la tenacia britannica non si doma e prima ancora che dall'America venissero avvisaglie di riscossa, un altro uomo dal fegato sano, un altro campione della velocità si faceva innanzi mentre il meccanico riallargava i cordoni della borsa ed i tecnici si rimettevano al lavoro.

Il *Miss England II*, ripescato, veniva rimesso in piena efficienza e meglio di prima, eliminandovi quei difetti che erano apparsi nella sua breve e tragica

prova e che forse ne furono la causa. Kaye Don, il suo nuovo pilota, partiva con esso per la Repubblica Argentina ove dovevano avvenire i nuovi cimenti.

Stranissima questa lotta per la velocità che si combatte da continente a continente, a distanze di migliaia di chilometri. Perché Kaye Don per questi nuovi tentativi non ha prescelto le acque della patria? Oppure non poteva recarsi negli Stati Uniti per la diretta tenzone col rivale Gar Wood che febbrilmente riaffilava le armi?

La scelta dell'Argentina e delle acque del Rio Paranà trova la sua ragione nel fatto che quest'anno l'Inghilterra organizzava proprio a Buenos Ayres una grande esposizione commerciale dei prodotti dell'Impero Britannico a scopo di propaganda e per combattere nel Sud America l'invasione dei prodotti dell'America del Nord.

Col senso pratico che tanto distingue gli Inglesi, il *Miss England II* ed i tentativi di Kaye Don per battere il record di Segrave oppure quello che eventualmente avesse conquistato nel frattempo Gar Wood, dovevano costituire un numero interessante della grande parata dell'industria e del commercio della Gran Bretagna.

Dapprima parve che le acque del Paranà non dovessero essere molto favorevoli al progettato tentativo e la partita sembrò, almeno per il momento, perduta, quando il 20 marzo si diffuse per il mondo la notizia che Gar Wood a Miami nella Florida aveva battuto il record di Segrave raggiungendo la media di Km. 164,367.

Come sferzati da tale notizia, gli uomini del *Miss England* si rimettono al lavoro, trovano il modo di dare la migliore efficienza ai motori e per soli dodici giorni il record resta in possesso dell'Americano che già lo aveva tenuto per dieci anni.

Il 2 aprile Kaye Don sul Canale Serna del Delta del Paranà raggiunge in una prima prova la media di Km. 169,421, in una seconda Km. 163,809 e quindi il record mondiale è nuovamente battuto alla media di Km. 166,548 ed il *Miss England* ha reso otto chilometri di più di quelli raggiunti durante il tentativo di Segrave. Ma si dice che esso può dare ancora molto di più in acque migliori di quelle del Paranà.

E' quello che vedremo sulle onde azzurre del nostro Garda nelle imminenti prove di Gardone per la conquista del trofeo che Gabriele D'Annunzio dedica appunto alla memoria di Sir Henry Segrave col motto:

« *Vias tuas praecipites demonstra mihi* ».

Mentre scriviamo sappiamo che Gar Wood dopo aver compiuto numerose prove per tentare di riconquistare il record vi ha rinunciato. Evidentemente si è convinto che il *Miss England II* è più veloce del suo *Miss America IX* e che perciò occorre rimettersi a studiare per poter fare di più.

Il *Miss England* è già giunto in Italia per partecipare alla riunione di Gardone e molto probabil-

mente quando la Rivista sarà in mano dei lettori, avrà già dimostrato nelle nostre acque i suoi pregi velocistici e forse avrà battuto il suo stesso record:

\*\*\*

In questa lotta tra continente e continente, tra il vecchio ed il nuovo mondo, per la conquista del primato assoluto di velocità sull'acqua, l'Italia nostra che fino ad un anno fa era, in campo motonautico, una quantità trascurabile, è balzata anch'essa in primo piano. Non pel primato assoluto poichè troppi fattori vi concorrono non bastando avere piloti abili ed ardimentosi e tecnici geniali.

I motori che azionano il *Miss England* sono gli stessi Rolls-Royce che hanno permesso all'Inghilterra di conquistare con la Coppa Schneider il primato di velocità aerea. Non è quindi cosa facile quella di poter avere motori del genere e perciò — almeno per ora — noi non aspiriamo ad entrare terzi nella lotta tra l'Inghilterra e l'America, tra Kaye Don e Gar Wood. Il nostro successo è avvenuto in una sfera di minore importanza assoluta ma, sotto vari punti di vista, di grande importanza pratica poichè abbiamo battuto e poi battuto ancora tutta una industria americana che da oltre vent'anni esercitava quasi una specie di monopolio in tutto il mondo. Ed indirettamente abbiamo battuto anche l'Inghilterra.

Si tratta dell'industria dei motori fuoribordo diffusi negli Stati Uniti d'America a centinaia di migliaia e che solo da qualche anno cominciano a diffondersi anche in Europa.

In questo campo, come abbiamo detto, l'America aveva il predominio assoluto. Come industria i motori americani si vendevano sui mercati europei a preferenza della scarsa produzione locale, come sport tutti i records mondiali e nazionali di distanza e di tempo appartenevano a macchine ed uomini americani. Nella stessa Inghilterra ove sono a dozzine fabbriche importantissime di automobili e di motociclette, le poche marche locali di motori fuoribordo non figurano che in posti secondari nelle competizioni sportive.

Toccava all'Italia di rompere l'incanto e di far scendere l'America dal piedistallo della sua orgogliosa e ventennale supremazia, per merito di tecnici e di industriali milanesi che, fondata or son due anni una fabbrica di motori fuoribordo, invece di contentarsi come tante altre fabbriche italiane, tedesche, francesi ed inglesi di smerciare i loro prodotti tra la modesta clientela locale, affrontavano le situazioni con la maggiori ampiezze di vedute, prendevano parte a tutte le maggiori competizioni europee, intervenivano in tutte le grandi esposizioni e, dopo una serie di successi nelle gare, si attaccavano ai tentativi di records.

Vogliamo parlare della marca *Laros*, dei motori fuoribordo progettati e costruiti dai fratelli Pellegatti e presentati in commercio dalla I. F. I. e nei vari cimenti sportivi dai signori Aldo Daccò, Alessandro Salvi, Cav. Edmondo Turci, Ing. Speluzzi ed altri.



Il « Laros » di Aldo Daccò batte il record mondiale dei fuoribordo, con km. 89,659.

Fino quasi alla fine dello scorso anno tutti i record dei motori fuoribordo appartenevano agli Americani pur non essendo riconosciuti dai poteri sportivi internazionali perchè gli Americani correvano con propri regolamenti e con norme e categorie e distanze diverse da quelle europee.

Nello stesso ottobre, Aldo Daccò conquistava col *Laros* di 1000 cmc. la media di Km. 81,717, mentre pure con motori *Laros* venivano conquistati altri records minori. Tale velocità ufficialmente omologata dalle Autorità Internazionali era maggiore di quelle raggiunte nei records americani non ufficiali per noi ed ottenute su minori distanze ed in condizioni più favorevoli.

A questo attacco italiano gli Americani, pur così pronti col loro Gar Wood a rintuzzare gli attacchi inglesi, non hanno mostrato alcuna suscettibilità. Hanno continuato ancora per un po' ad ignorare sulle loro riviste i nostri records ed a chiamare mondiali i loro records. Poi qualcuno ha dato brevemente ed in modo poco appariscente la notizia dei records *Laros* ed hanno cessato di usare la parola « mondiale »; oltre ciò niente altro.

Invece il rappresentante inglese di una marca americana ha raccolto il quanto lanciato da Aldo Daccò ed il 20 dicembre veniva compiuto un tentativo, reso però più facile dai nuovi regolamenti dell'Unione Internazionale dell'Yachting Automobile che, entrati nel frattempo in vigore richiedono due sole prove sul miglio marino invece di sei. In questo tentativo Charles Harrison con motore Elto batteva il record di Daccò raggiungendo la media di Km. 83,636.

La lotta Italia-America con l'intervento dell'Inghilterra era così ingaggiata.

I signori Daccò e Salvi ritornano alla riscossa ed il 2 aprile sulla base misurata di Gardone (che ha pure un metro più del necessario essendo stata misurata — non si sa perchè — in metri 1853 mentre il miglio marino è per legge di m. 1852) conquistavano l'uno nuovamente il record mondiale assoluto alla media di chilometri 84,659 e l'altro stabiliva il record di fondo sulle 12 miglia marine nella classe C. (500 cmc.) alla media di Km. 76,415.

Così, al momento in cui scriviamo l'Italia possiede il record assoluto di velocità per fuoribordo e quelli delle categorie A (250 cmc.) e C (500 cmc.) conquistati rispettivamente dai signori Bagnato e Daccò il 19 ottobre 1930 alle velocità di Km. 53,338 e 77,451. Agli Americani restano il record della categoria B (350 cmc.) in Km. 67,005 e quello della cat. D (660 cmc.) in Km. 76,914. Ma quest'ultimo ha un valore puramente formale poichè la velocità raggiunta è minore di quella della categoria inferiore. Quindi si può dire che in realtà l'Italia possiede tutti i records tranne uno. E quell'uno potrà averlo quando vorrà poichè la *Laros* ha costruito i più veloci motori del mondo nelle categorie A, C ed F, nè v'è ragione perchè non possa costruire anche quelli delle categorie intermedie parimenti veloci

\*\*\*

Il nostro risveglio motonautico in fatto di records non si arresta ai fasti dei motori *Laros* e dei piloti Bagnato, Daccò e Salvi.

Il 13 aprile, dopo qualche settimana di prove e di attesa delle favorevoli condizioni, il già esperto Gianfranco Castiglioni stabiliva i due records della classe B sulle 12 e sulle 24 miglia raggiungendo la media di Km. 55,475.

Questi records sono specialmente interessanti dal punto di vista puramente sportivo poichè in essi non si tratta, come nei precedenti, di una fabbrica importante che mette tutto il suo impegno per vincere nella dura lotta per un primato mondiale sportivo ma anche industriale e commerciale.

Nei records del Castiglioni troviamo invece lo sforzo di purissimi e giovanissimi sportivi che con mezzi di fortuna e col solo aiuto del G.U.F. di Milano si accingono al non facile cimento. Il motore usato è un qualsiasi motore americano di serie, un *Johnson*, e lo scafo è il frutto di studi pazienti ed entusiasti di altri due goliardi, i signori Gilardoni e Girompini. I quali goliardi già nello scorso anno avevano tentato e battuto due records italiani sul miglio nelle categorie B e C.

I records sono le pietre miliari dello sport. L'Italia, giunta ultima nello sport motonautico quando le altre nazioni erano già bene innanzi, ha saputo in breve percorrere molto cammino mettendosi risolutamente nel gruppo di testa e dimostrando di avere tutte le possibilità per la conquista di un netto predominio. Ma questo nostro rapido arrivo in testa deve considerarsi come una sferzata per tutti coloro che finora erano convinti della loro superiorità e di non aver nulla da temere.

Occorre dunque prevedere un generale risveglio — e già da ogni parte si sente battere la diana — e tener conto che il più duro cammino comincia proprio adesso. Guai se ci addormentiamo sugli allori e guai se si lascia l'onore sportivo, oramai impegnato, della Nazione affidato alle sole forze dei singoli come finora è avvenuto. Occorre che i vittoriosi lottatori di ieri e gli altri che si uniranno ad essi quando la mischia diventerà più aspra, sentano di poter contare sull'aiuto morale e materiale di tutti e specialmente degli Enti sportivi all'uopo destinati.

ROBERTO DEGLI UBERTI



L'inglese Kaye Don, il compassato re della velocità marina, fotografato alla stazione di Milano prima di partire per Gardone, ove ha preso parte alle gare motonautiche (foto Argo).



L'ing. Sandro Salvi, che su scafo « Passarin » e motore « Laros » ha battuto il record mondiale di fondo per la cat. C. (Foto Fumagalli)

## RILIEVI SUL CALENDARIO

Con grande ritardo la Federazione Motonautica Italiana ha stabilito e comunicato alla stampa il Calendario Motonautico Nazionale per l'anno in corso.

Esso comprende 33 gare o riunioni di gare così suddivise:

Nel mese di aprile una sola a Sarnico sul Lago d'Iseo, già avvenuta mentre scriviamo.

Nel mese di maggio la riunione internazionale di Gardone che, molto probabilmente, sarà il maggiore avvenimento italiano dell'annata. Si svolge dall'8 al 17, mentre la Rivista è in stampa, e pertanto ce ne occuperemo diffusamente nel prossimo numero. Il 24 maggio vi sarà a Torino un grande concorso motonautico fuoribordistico sotto il patronato di S. A. R., il Principe di Piemonte. Avrà una grande importanza perchè è la prima volta che una simile manifestazione ha luogo sul Po entro Torino e perchè dimostrerà che ovunque esiste uno specchio d'acqua anche limitato e ristretto si possono organizzare interessanti cimenti motonautici. L'organizzazione sarà opera del nuovo Club Motonautico di Torino presieduto da quell'appassionato e valoroso motonauta che è il conte Theo Rosi di Montelera. I concorrenti vi saranno certo numerosissimi sia per la località e sia per le agevolazioni che vengono offerte: vitto ed alloggio gratis nei primari alberghi, trasporto gratis delle imbarcazioni, indennizzi di viaggio, premi in denaro per ventimila lire, copie, ecc.

Il T. C. I., ente turistico per eccellenza nel vero senso della parola e che mai ha dato il suo appoggio a manife-

Il 31 maggio vi saranno gare locali a Stresa.

Nel mese di giugno la massima prova sarà costituita dalla Pavia-Venezia che sarà alla sua terza edizione e si svolgerà nei giorni 20 e 21. Questa gara, unica al mondo e superba sotto ogni riguardo, dovrebbe quest'anno avere un successo ancora maggiore dei precedenti poichè molti nuovi concorrenti si presenteranno con nuovi tipi di imbarcazioni e di motori. La gara dovrebbe aver luogo come l'anno scorso sotto forma di « raid » per coloro che dovranno compiere tutto il percorso in un giorno e di crociera per le imbarcazioni meno veloci, ma più comode, che impiegheranno due giorni. E' solo spiacevole il fatto che per svariate circostanze, fino alla fine di aprile, e cioè a meno di due mesi dall'avvenimento, il programma non sia stato ancora concretato. Per una gara specialissima di questo genere che richiede in alcune categorie la costruzione di scafi speciali, il regolamento dovrebbe essere pubblicato almeno sei mesi prima. Una delle cause del ritardo nella pubblicazione starebbe nel fatto nuovo — se non siamo male informati — del rifiuto del Touring Club Italiano a dare il suo patrocinio ed il suo concorso alla « crociera » come nello scorso anno. Crediamo di sapere che la ragione di questo rifiuto sarebbe il diverso apprezzamento da parte del T. C. I. e degli organizzatori della specificazione degli scafi da crociera.

Il T. C. I., ente turistico per eccellenza nel vero senso della parola e che mai ha dato il suo appoggio a manife-

stazioni velocistiche, vorrebbe che la crociera lungo il Po si svolgesse proprio come crociera turistica con scafi comodi ed a velocità ragionevole. Invece l'anno scorso si vide che due su quattro classificati come crocieristi raggiunsero una velocità media pari o superiore a quella di otto su dodici classificati nel raid.

Nel mese di giugno vi sarebbe poi il raid Roma-Fiumicino-Roma su 100 chilometri e gare minori di interesse locale a Roma, Napoli, Trieste, sui Laghi di Bracciano, Como e Lugano.

Nel mese di luglio altre gare locali a Genova, Ostia, Trieste e Lago di Como. Così pure nel mese di agosto ad Angiò, Genova, Livorno, Savona e sul Lago Maggiore a Meina e a Stresa.

In settembre si avrà l'altra massima riunione internazionale di Venezia, anch'essa alla sua terza edizione. Si svolgerà nella settimana dal 13 al 20 settembre ed in più del vasto programma di gare consuete e le varie *challenges* in competizione per racers, cruisers, ecc., avrà gare speciali per idroscivolanti e per fuoribordo non standardizzati fino a 1000 cmc.

Nello stesso mese vi saranno altre gare locali a Genova e sul Lago Maggiore.

Nel mese di ottobre sono in calendario gare a Trieste e nel nuovo idroscalo di Milano.

A questo Calendario è doveroso fare una critica generica nel senso che mentre abbonda di grandi competizioni è scarso di piccole. Mentre altre Nazioni più ricche e progredite di noi non possono organizzare nella stessa stagione tre avvenimenti della portata delle riunioni di Gardone e di Venezia e della Pavia-Venezia, ma hanno gare regionali e locali a centinaia, noi dopo aver dato agli stranieri che verranno a Gar-

done ed a Venezia una impressione grandiosa di progresso, avremo ben poco da lodarci per quello che avverrà, per dir così, in famiglia. Un esempio luminoso di tanta neghittosità ci viene appunto da Venezia. Nella Regina dell'Adriatico si organizza per una settimana uno dei maggiori avvenimenti motonautici del mondo, ma poi nelle altre cinquantuno settimane dell'anno non si fa nulla di nulla. C'è un Club Motonautico a Venezia ed è esso appunto che organizza il grande Concorso annuale. E poi? Perché non indice gare locali che in un paese ove le strade sono di acqua dovrebbero avere numerosi concorrenti come sono numerose le automobili e le motociclette nei paesi ove le strade sono in terra ferma? Un Club motonautico veneto dovrebbe indire dozzine di gare, riunioni, gite turistiche nelle lagune, nei canali interni, lungo la costa, visite alle città sorelle dell'opposta sponda. Invece, l'assoluto nirvana.

E nell'ampio Golfo di Napoli che cosa si fa? Vediamo in calendario una sola data, il 14 giugno. E negli altri 364 giorni dell'anno?

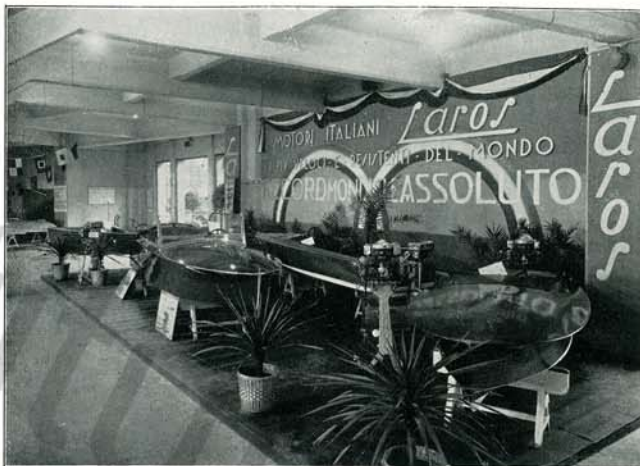
Se scendiamo più al sud zero assoluto. In tutta la Sicilia con tante città che vivono sul mare e pel mare, nemmeno l'ombra di un fuoribordo. Risaliamo per l'Jonio e per l'Adriatico e sempre muto è il calendario. Nemmeno Bari che l'anno scorso aveva un suo Club Motonautico ed aveva organizzato una gara si fa viva. E' già morto quel Club?

E più, perché dalle tante spiagge balneari non sorge nemmeno un comitato che organizzi una gara o una crociera?

Basta solo un variopinto pigiama a soddisfare tutta la passione marinara delle migliaia di Italiani che vanno a passare settimane o mesi in riva al mare?

Noi pensiamo solo — guardando in altri campi — che vi sono degli Enti come ad esempio il Reale Automobile Club d'Italia ed il Moto Club d'Italia che non riposano e mentre organizzano un raduno pensano ad una gara, ad un concorso d'eleganza, ad una corsa in salita, ad un cemento autosciistico o con la radio... Perché col bel mare che ci circonda e tanti fiumi e laghi meravigliosi solo per la motonautica non vi debba essere chi costantemente, con intelligenza, amore e passione pensi a farla progredire al pari dell'automobilismo, del motociclismo e dei tanti altri sport che oggi fioriscono come non mai nell'Italia fascista?

«REDAZZA»



I modelli della «Laros» esposti al Salone milanese.

## MOTORI E SCAFI AL SALONE

Per la quarta volta a Milano, ed in Italia, si è avuta una mostra motonautica abbastanza omogenea. Nelle tre precedenti edizioni si era avuto un vero e proprio Salone a parte come, fatte le debite proporzioni, avviene a Parigi, a Londra, a Nuova York. Quest'anno la mostra avveniva nello stesso Palazzo dello Sport insieme alle automobili e la divisione era solo nel fatto che scafi e motori marini occupavano quasi completamente il corridoio circolare a pianterreno intorno al grande ovale centrale.

Come numero di espositori e come quantità di materiale esposto la mostra di quest'anno rappresentava piuttosto un regresso che un progresso in confronto delle annate precedenti. Ma come qualità ed assortimento il progresso era innegabile ed anzi di considerevole importanza.

Innanzitutto si noti l'esposizione degli scafi e dei motori che hanno permesso di conquistare all'Italia i records di Bagnato, Castiglioni, Daccò e Salvi. Primo punto basilare del progresso grandioso dell'industria e dello sport motonautico nel nostro Paese.

I motori Laros nei loro numerosi tipi sono stati naturalmente i trionfatori della mostra ed occupavano insieme agli scafi Passarin (che impropriamente molti si ostinano a chiamare Mariella) e ad altri scafi di altri costruttori due ampi stands.

Mentre i leggerissimi scafi slittanti da corsa attiravano l'attenzione degli appassionati della velocità pura, grande interesse nelle persone più pacifiche suscitava l'esposizione di una lussuossissima imbarcazione smagliante di vernici ed addobbata internamente come una principessa automobile. Il motore, un fuoribordo Laros, era nascosto a poppa in apposito compartimento coperto. Si trattava della ordinazione fatta alla Laros nello scorso settembre a Venezia dal

Maragà del Cascimir e la finitura era proprio fatta con lusso regale da un noto carrozziere milanese di elegantissime automobili. Ma i successi commerciali all'estero dei motori Laros non si limitano a questa spedizione nell'Estremo Oriente. In campi più vicini e di maggiore interesse economico i signori Salvi e Daccò hanno saputo indirizzare l'esportazione di questo nuovo italianissimo prodotto: in Francia ed in Inghilterra essi hanno stabilito rappresentanze presso rinomate ditte del ramo e bisogna essere ben grati a queste persone che hanno saputo in così breve tempo avviare l'esportazione dall'Italia di motori dei quali, da vent'anni, era solamente importatrice.

Per restare nel campo dei motori fuoribordo e della industria italiana rileveremo ancora che l'importanza di essa era rialzata ancora dalla presenza di ben altre quattro ditte espositrici nazionali, le più anziane De Giorgi e Vanoni e le più recenti Cappa ed Eos in modo che in questa mostra si rispecchiava quasi fedelmente la situazione commerciale del Paese. Contro cinque ditte nazionali erano cinque ditte rappresentative di motori esteri: gli americani Caille, Elto, Johnson e Loowood ed il piccolo tedesco König. Un successo questo che va tutto ad onore dei motori industriali poiché questi motori hanno una protezione doganale quasi insignificante, cosa che non si può dire per le industrie del motociclo e dell'automobile. Infatti la prima pur avendo una protezione doganale che giunge fino al 50 per cento del valore permette l'entrata in Italia di innumerevoli marche estere specialmente inglesi e la seconda ha avuto bisogno di una protezione spesso anche superiore al 50 per cento del valore per non essere sommersa.

Passando ora ai motori entro-bordo notiamo prima di passata l'assenza assoluta di quei sistemi intermedi che all'estero stanno prendendo giustamente grande voga e che finiranno, a parer nostro, col sostituire addirittura i motori fuoribordo dai 500 cmc. in avanti. Con questi sistemi di tipi svizzeri, tedeschi, inglesi ed americani si

hanno tutti i vantaggi del fuoribordo senza averne gli svantaggi poiché mentre la trasmissione all'elica è esterna, funziona da timone ed è istantaneamente sollevabile — ed in qualche tipo anche automaticamente — per evitare bassifondi, per tirare in secco lo scafo, ecc., il motore invece è saldamente poggiato all'interno del quadro di poppa ed è facilmente e comodamente accessibile per il caso di verifiche, riparazioni o rifornimenti e contribuisce meglio all'assetto ed alla stabilità dell'imbarcazione. Questi tipi di entro-fuoribordo sarebbero poi anche più adatti per l'Italia a causa della nostra legislazione che non ci permette di applicare il motore fuoribordo ad una qualsiasi imbarcazione a nostro capriccio facendo così scomparire quello che dovrebbe essere il maggior vantaggio ed anzi le ragioni d'essere del fuoribordo che venne creato appunto per lo scopo della facile portabilità e dell'adattamento istantaneo a qualsiasi scafo.

Saltiamo dunque questo punto intermedio per la ragione capitale della sua assenza dal Salone e veniamo senz'altro ai motori marini entro-bordo tra i quali vi era forse la maggiore novità del Salone stesso. Vogliamo parlare dei nuovi motori marini Fiat, M-914, M-921 ed M-925 la cui comparsa sul mercato è della maggiore importanza per un triplice ordine di idee.

In primo luogo l'importanza è insita nel nome stesso della Fiat e nel grande interesse che suscita tutto ciò che emana dal nostro massimo organismo motoristico. Se la Fiat presenta di botto tre nuovi motori marini adatti a piccole imbarcazioni vuol dire che c'è molto da fare nel campo della motonautica da diporto ed utilitaria.

E' in secondo luogo felicissima e geniale l'idea di non fare motori completamente nuovi e diversi con tutte le maggiori spese di studio, modelli, attrezzamenti ecc., ma di conservare molte delle caratteristiche essenziali dei motori Fiat per automobili. Infatti questi tre tipi corrispondono a quelli delle vetture 514, 521 e 522, e 525. In questo modo chi possiede una di queste vet-

ture può avere il suo motoscafo sul quale potrà ritrovare gli stessi comandi, gli stessi congegni, le stesse caratteristiche di manovra ed al tempo stesso, in caso di avarie, di verifiche o di ricambi, potrà giovare della stessa assistenza pronta, competente ed economica che la Fiat ha organizzato anche nei piccoli centri per i possessori delle sue vetture. Si pensi poi che in tal modo la Fiat può cedere i suoi motori marini a prezzi agevolatissimi poiché molte parti d'essi vengono costruite in serie di molte e molte migliaia insieme a quelle dei motori delle vetture.

Un terzo vantaggio interessantissimo specialmente dal lato sportivo noi vediamo dal fatto che la Fiat si è rivolta ad uno dei tipi di motoscafi da costruire anch'essi in grande serie in modo che la Fiat potrà dare imbarcazioni complete non solo a prezzi di cui finora in Italia non si aveva idea, ma anche con le agevolazioni di pagamento come per le automobili. Uno di questi motoscafi di serie era esposto nel Padiglione proprio della Fiat nella Fiera di Milano.

Il vantaggio dal lato sportivo si avrebbe, secondo noi, quando essendo diffusi sulle nostre acque tali motoscafi si potranno bandire dalle competizioni nautiche riservate ai soli possessori di essi. Allora la tenzone sportiva riprenderà il suo vero carattere agonistico poiché si potrà premiare nel vincitore solamente l'uomo che avrà saputo meglio guidare lo scafo sfruttandone sapientemente le doti nautiche e mantenendo il motore in perfetta efficienza per fargli rendere il massimo di potenza.

In gare di questo genere tutti i concorrenti sarebbero messi a pari condizioni senza discussione di sorta e non si premierebbe come spesso accade oggi basandosi sulla sola cilindrata, chi ha potuto spendere più denari per acquistare il motore e lo scafo più costosi.

L'industria italiana dei motori entro-bordo era poi degnamente rappresentata dalla

«Motori Marini Carraro» che esponeva tutta la sua ricchissima serie di motori specialmente ed unicamente studiati e sperimentati per gli usi marini, a 4, 6, 8 cilindri, per duri servizi militari, per pesca, per yacht piccoli e medi e per usi sportivi.

Non bisogna dimenticare infatti che il racer «Cabac» ed il cruiser «Cabac», trionfatori delle ultime gare veneziane e splendide costruzioni del Baglietto, sono azionati da «Motori Marini Carraro».

La «Isotta Fraschini» che costruisce grossi motori marini derivati dai motori Asso per aviazione e montati sui MAS della Regia Marina e recentemente su alcuni scafi veloci quali il *Lia II*, il *Maria I*, il *Marina*, ed il *Montelea IV*, li esponeva in un lussuoso stand senza annunciare grandi novità.

Di motori entro-bordo esteri figuravano nel Salone due sole marche ed ambedue americane: la *Scripps* e la *Gray*. Di quest'ultima rappresentata dal Cav. Eugenio Silvani parleremo un po' diffusamente perché vediamo in essa e nell'opera che va svolgendo il suo rappresentante le migliori promesse per lo sviluppo dello sport motonautico in Italia. La casa *Gray* tra i molti tipi di sua costruzione ne ha uno di un litro e mezzo di cilindrata che viene venduto a condizioni molto favorevoli. Per esso il sig. Silvani ha fatto costruire un buon numero di scafi adatti ed ha trovato molti compratori nella non larga e fedele clientela.

Avremo dunque nella imminente stagione un buon numero di concorrenti nella categoria litro e mezzo. Potremo anche vedere in tal modo interessanti duelli tra i due tipi di motori, uno italiano, l'altro americano ma ambedue montati su scafi italiani e guidati da piloti italiani.

Come si vede, i migliori auspici si possono trarre dalla recente mostra milanese per lo sviluppo dello sport motonautico in Italia ed è appunto e soltanto dal lato sportivo che abbiamo voluto compiere una rapida scorsa che non è affatto una rassegna commerciale di tutto quanto era esposto.

richiedono un grande dispendio di energia. Dopo sforzi di questo genere la circolazione e il sistema nervoso ne risentono spesso e come conseguenze si hanno i mali di capo, la stanchezza, l'esaurimento. 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 danneggiare il cuore.



Le lunghe corse







Il XIX Giro d'Italia è incominciato. Lo starter ha abbassato la bandierina e i corridori hanno iniziato veloci, fra due ali di folla plaudente, i 206 chilometri della prima fatica (foto Argo).

## GIRO D'ITALIA 1931

Qualche anno fa ci si lamentava perchè Alfredo Binda vinceva regolarmente in volata quasi tutte le tappe. Si diceva che il « Giro » non aveva più interesse, diventava monotono e che se qualche buontempono avesse voluto speculare sulla grande corsa italiana, facendo in quei tempi il « boockmaker », avrebbe perso sicuramente anche la camicia. Si diceva che fra Bin-

da e gli altri corridori c'era troppa differenza di classe, che dalla nuova generazione non veniva fuori l'Asso nuovo, capace di dar serie noie al Campione del Mondo. Bisognava trovare un rimedio radicale: per esempio non far correre a Binda, che si era preso l'abitudine di vincere troppo di frequente, un Giro d'Italia. Chissà che dai giovani corridori lanciati alla conquista di un possibile pri-

mato non balzasse alla luce il tanto auspicato Asso! E così, l'anno scorso, si è fatto; ma purtroppo l'atteso personaggio non s'è fatto vedere e già ci si era messi il cuore in pace, quand'ecco che inaspettatamente il Giro di Francia pensa ad accontentarci con le note prodezze di un Learco Guerra. Finalmente il nuovo fuori-classe s'era fatto vivo! Non c'era che d'aspettarne il ritorno alle patrie gare per poterlo vedere alle prese con Binda. E Learco è tornato e le lotte emozionanti con Binda non sono mancate.

Ed eccoci al Giro d'Italia 1931. L'aspettativa per il duello Binda — Guerra è quasi morbosa. Chi vincerà? Tutti s'arrovellano a far pronostici: Guerra è miglior passista, Binda va meglio in salita, Guerra è più resistente, Binda è imbattibile come velocità nel finale, e via di questo passo. A tirar le somme c'era di che aspettarsi lotte accanite ed incerte. Ma il « Giro » era arrivato alla fine della seconda tappa che le lotte furibonde non accennavano ancora a manifestarsi.

Il forte Learco s'era aggiudicato in volata tanto la prima che la seconda tappa. Che volesse imitare il Binda di due anni fa? Non sarebbe stato troppo piacevole per il pubblico, che ama le corse movimentate e le vittorie di forza e per distacco, leggere nelle gazzette sempre la stessa roba: corsa veloce ma senza storia, vittoria in volata del tale.

Nella prima tappa Milano-Mantova un po' di soddisfazione l'abbiamo provata tutti quando abbiamo visto che si era andati a 34 all'ora e che i francesi Robache e Peglion avevano sfacchinato lungo il percorso per dare un ritmo « francese » alla gara. C'era di che sperar bene per le altre tappe! Non importava eccessivamente che Guerra avesse avuto la meglio su Binda e Mara nella volata al Velo-



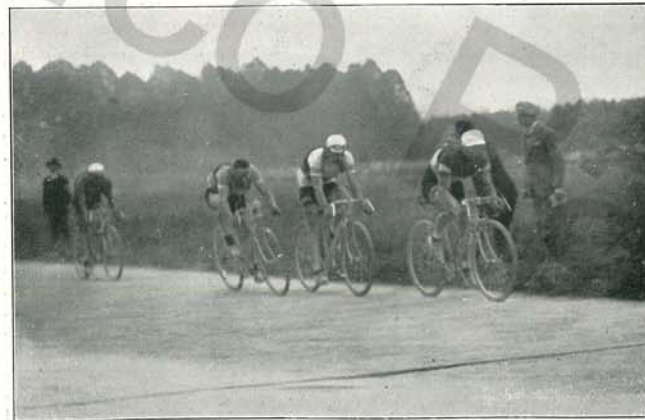
Mantova, città di tappa, s'avvicina; per questo i corridori sono tutti sorridenti. Learco Guerra è il secondo del gruppo (foto Bordin).

dromo del Tè, chè i battuti si sarebbero presi di sicuro una rivincita. Il fatto era che i corridori avevano marciato a forte andatura e che un po' di scaramucce, di scatti, di tentativi di fuga c'erano stati. A smorzarci l'entusiasmo iniziale è venuta la seconda tappa, tappa piana nel percorso e monotona nello svolgimento, che si è risolta in volata all'ippodromo di Ravenna colla facile vittoria di Guerra su Battesini, Mara e Binda, i quali precedevano a loro volta un gruppo compatto di 74 uomini, classifi-

cati collo stesso tempo del primo arrivato.

Giustamente l'« inviato speciale » di un noto quotidiano politico così s'esprimeva a seconda tappa finita: « Come quei clowns che dopo avere compiuto brillantemente un esercizio difficile fingono di sbagliarlo nel ripeterlo e alla vostra sorpresa rispondono tirando fuori la lingua, così hanno voluto fare, oggi, i corridori del Giro d'Italia in occasione della seconda tappa.

Avendoci abituati dalla Milano-San Remo del marzo in poi a delle corse che di corse avevano soltanto il nome, gli parve d'aver compiuto un miracolo con la tappa movimentatissima alquanto, ma non troppo, da Milano a Mantova. Avendoci ieri fatto il regalo di una corsa tirata a quasi 34 all'ora di media, pensarono che avevamo avuto fin troppo e perciò ognuno in cuor suo giurò di non stancarsi troppo, lasciando che le cose andassero per il loro verso, guardandosi bene dall'assumere atteggiamenti nettamente offensivi. Anche i francesi Robache e Peglion, che ieri avevano sfoggiato un certo piglio baldanzoso con degli accenni a volere provocare una « corsa alla francese », oggi pensarono bene di fare come gli al-



La volata finale della prima tappa, sul Velodromo del Tè a Mantova. E' in testa il vincitore, Learco Guerra, seguito nell'ordine da Binda, Mara e Marchisio (foto Bordin).

tri ed essi pure furono dei... ministeriali, nel senso che entrarono nell'orbita della politica di quieto vivere tuttora in auge nelle nostre corse ».

E già ci si aspettava un andamento di gara monotono ed insignificante ancora per qualche tappa, quand'ècco che il risultato della terza fatica, l'ultima compiuta mentre scriviamo, è venuto a risvegliare il sopito entusiasmo.

Prima della Ravenna-Macerata si pensava che un po' di movimento sarebbe pur venuto. Bisognava fare ancora tutte le tappe in salita e chissà che allora i cosiddetti *grimpeurs* non riuscissero a sconvolgere il quieto vivere. E poi c'era Binda. Era mai possibile che egli permettesse un simile stato di cose? Molti dicevano che Binda si sarebbe accontentato di stare alla ruota della Guerra ancora per diverse tappe. Nella più dura, nella più difficoltosa, per esempio nella Cuneo-Torino, che comprende il Passo del Sestrières, Binda sarebbe scattato, avrebbe lasciato l'antagonista alle spalle, ben distaccato, e via verso lo striscione d'arrivo e il primato in classifica. Per nostra fortuna, però, Binda non ha aspettato la Cuneo-Torino per sferrare l'offensiva. Nella 3ª tappa, quando oramai più non mancavano che tre chilometri al traguardo, il Campione del Mondo ha approfittato di una crisi fisica di Guerra, per scattare come un puledro e giungere all'arrivo con 5 minuti di vantaggio sul diretto avversario.

Il « Giro » ora si farà interessante. Meno male!

#### OSCAR LATINI

L'on. Ezio Maria Gray, Deputato al Parlamento e Presidente del nostro Ente Autonomo Stampa, è stato colpito in questi giorni da un gravissimo lutto. Egli ha infatti avuto la sventura di perdere, il 9 del corrente mese, l'adorato padre cav. uff. avv. Luigi Gray, uomo d'esimie virtù e di alto ingegno. La semplice e raccolta cerimonia dei funerali si è svolta a Novara il lunedì seguente, 11 maggio, alla presenza di un folto stuolo di parenti, amici e autorità.

Nell'ora triste di dolore lo Sport Fascista s'è sentito molto vicino al colpito dalla sventura, al quale rinnova tuttora le sue sincere condoglianze.



#### PIETRO LINARI

Sembra un alabardiere uscito da una tela della Galleria degli Uffizi. Figlio d'un umile artefice di Rifredi presso Firenze, oggi grande campione ciclista, vincitore di celebri avversari e di famosissime gare, di qua e di là dell'Oceano, recordista mondiale di velocità, trionfatore nelle estenuanti corse di sei giorni su pista... Nacque nel 1896, e a diciotto anni, tanto era alto e forte e prestante, si dedicò allo sport. Teatro delle sue prime gesta furono le Cascine. Egli si era dedicato alla corsa... a piedi, ove avrebbe potuto sperare di prendere la successione di Lunghi, di cui possedeva l'alta statura e l'allungo straordinario, ricalcando le orme di Nurmi. Non fu così: « Pietrino » aveva il bernoccolo degli affari, e da questo bernoccolo spramette la idea che lo sport podistico non fa ricco chi lo coltiva. Cominciò a prender parte alle prime corse ciclistiche; poi se ne fu alla guerra, ne ritornò per dedicarsi con maggior lena alla bicicletta. Vinse una Milano-San Remo, una Milano-Modena, un Giro dell'Emilia, un Giro di Francoforte, quello della Turingia... sempre davanti a campioni di gran classe. Linari completò la sua collana di vittorie in corse su strada vincendo per tre anni consecutivi (1924-25-26) il Criterium degli Assi di Ginevra.

Poi la pista lo attirò, e lo avvinse coi suoi lacci d'oro. Ricco oramai, questo atleta dal franco sorriso ama tuttora la lotta per la lotta, con un senso agonistico ben raro a trovarsi fra i professionisti dello sport. Fra una corsa e l'altra su strada, battè i records mondiali dei 500 e dei 1000 metri. Se avesse voluto, sarebbe stato Campione del mondo di velocità.

## IL CICLISMO IN SPAGNA

Le corse su strada non sono in Spagna molto frequenti. E quelle di una certa importanza si svolgono nella seconda metà della stagione. Attualmente sono in via di progetto tre corse a tappe: il Giro dei Paesi Baschi, quello di Catalogna e quello delle Asturie, fissati nei mesi di agosto e settembre. La più importante di esse è certamente il Giro dei Paesi Baschi, sostenuta dal giornale *Excelsior* di Bilbao. Questa corsa, che segue di poche settimane la fine del Giro di Francia, quando cioè l'entusiasmo delle folle per gli Assi del pedale è tuttora acceso, è stata riconosciuta nel calendario internazionale, anche perchè da qualche anno vi prendono parte i migliori campioni internazionali. Ma è un fatto che, in altri tempi, le corse erano più numerose, e destavano un interesse non meno vivo delle attuali.

Ciò non si può attribuire alla inferiorità dei routiers spagnoli, perchè a partire dal 1926 i Mucio, Canardo, Montero, Trueba, Esquerra, Cepeda sono sulle tracce degli Assi internazionali. Neppure si può attribuire a un affievolimento dell'entusiasmo popolare, poichè tanto la corsa basca che quella catalana provocano un interesse enorme. Come si spiega, allora, questa diminuzione di potenza organizzativa? Probabilmente la causa è nelle ridotte possibilità economiche degli enti che indicevano le corse, i quali, per sopperire alle spese molto elevate necessarie per l'effettuazione d'una grande corsa su strada, ricorrevano a sottoscrizioni pubbliche, con risultati facili a immaginare! Le pretese dei corridori si sono fatte tali da raggiungere cifre impossibili. Essi arrivarono al punto di pretendere di essere indenizzati pel solo fatto di presentarsi alla partenza d'una gara di 100 chilometri! Una prova di questa mentalità dei corridori spagnoli si è avuta recentemente pel Giro di Francia del 1931 in via di organizzazione: Desgrange ha dovuto rinunciare alla squadra iberica per le pazzesche pretese di quei corridori.

Su pista, si corre soltanto a Barcellona, al Velodromo di Sans, in riunioni che si svolgono regolarmente ogni giovedì sera, con la partecipazione di elementi locali.



Il match Italia B-Francia Sud Est ad Alessandria: Cattaneo ha segnato il secondo goal e invano il portiere francese s'è buttato in tuffo (foto Guarneri).

## MAGLIE AZZURRE

La compagine dei calciatori azzurri presenta delle caratteristiche somatiche — ci si passi l'espressione — profondamente e particolarmente inconfondibili. E' più che una squadra, un blocco, è un tutto mirabilmente fuso, è un complesso di undici figure con un volto solo. Perfetta identità di scopi non alterata da visioni, preconcetti o da ambizioni: nulla di particolaristico fa velo agli azzurri dal momento in cui sono mobilitati agli ordini del « generalissimo » Pozzo per combattere una nuova battaglia sportiva, sino al momento della smobilitazione. Quando questo gruppetto di giovani si muove per recarsi all'estero per giocare una partita in rappresentanza dell'Italia noi abbiamo proprio l'impressione che qualche cosa della nostra Patria si stacchi per correre il suo destino che è quello di affrontare l'avversario a viso aperto, che è quello di tendergli la mano prima e dopo la contesa, che è quello di tentare di batterlo sul terreno sportivo ma che è anche quello di dare al po-

polo straniero, alle folle che accorrono all'annuncio della gara calcistica, la sensazione precisa di una disciplina, di ordine, di una volontà, di una consapevolezza e di una concordia che costituiscono le qualità essenziali della stirpe, latenti una volta, palesi oggi in virtù di una coscienza rinnovata dal Regime Fascista.

Vi ricordate, appunto, una volta? La squadra nazionale? gruppetti erano, gruppetti a base di regioni, di società, di interessi. Tutto quel che appariva di buono e di bello era mero convenzionalismo. Sul campo, poi, il giocatore tale boicottava il tal'altro — e chi ha giocato a foot-ball sa come si fa a boicottare un compagno o fargli fare brutta figura — si capisce, a beneficio di un altro giocatore più simpatico perchè della propria squadra sociale o della propria regione; oppure si curava di salvare la reputazione calcistica personale con un giuoco brillante e di effetto ma di scarso rendimento, a danno dello sforzo e del risultato collettivo, che avrebbero richiesto una condotta di giuoco più castigata, più sacrificata ma anche più conclusiva agli effetti dell'azione di squadra.

Differenza di metodi, oggi perchè sono mutate le

mentalità. V'è comprensione della missione e del compito che vien affidato — ed a ciò tutto il proprio io viene sacrificato — perchè l'atmosfera di tutta la Nazionale è più gagliarda, più sincera, più consapevole e, soprattutto, è nutrita di fierezza e di orgoglio. V'è fiducia nei Capi, v'è bontà di organizzazione, v'è comprensione ed equilibrio. Non è naturale, forse, che tutto ciò si ripercuota favorevolmente anche su quel sensibilissimo ed eterogeneo organismo che è una squadra di undici giocatori di foot-ball sino a farlo diventare un blocco solido ed omogeneo?

I capi che il Regime ha voluto dare all'organizzazione sportiva hanno le qualità essenziali per contribuire con sapienti provvedimenti a fare dello sport non l'oramai sorpassato « fine a se stesso », ma un potente mezzo di valorizzazione delle nuove forze della Nazione. Per quanto riguarda la squadra nazionale di calcio fermiamoci a considerare l'opera di colui cui è stata molto opportunamente affidata la carica di Commissario Tecnico. Si tratta di plasmare undici individui diversi per temperamenti e per abitudini su un modello uguale dal punto di vista spirituale e da quello tecnico. Compito difficile cui occorrono accortezze psicologiche tutt'altro che comuni. Vittorio Pozzo ha criteri suoi, nei riguardi di una squadra di foot-ball, dai quali non decampa mai, assolutamente. E' uomo che sa il fatto suo, conosce la strada da seguire e quella segue fino in fondo, senza deviazioni. Ed egli sa che una squadra non può esser tale, anche se composta dai migliori giocatori del mondo, se non è una unità spirituale prima di avviarsi all'unità di indirizzo tecnico. Pozzo ha trovato facilitato il suo compito dall'intelligente cooperazione dei giocatori stessi che egli ha scelto con scrupolo e con cura, sacrificando magari, ove ne fosse stata necessità, qualche giocatore abilissimo, ma salvando l'imprescindibile necessità della unità di spiriti prima, della omogeneità di sforzi e di compiti tecnici poi.

\*\*\*

I risultati? Prima di tutto quelli morali, poi quelli sportivi.

Perchè non si può dire che esageri chi afferma che i nostri atleti ben selezionati e ben diretti sono i migliori ambasciatori dell'Italia Fascista quando vanno all'estero. Sono di ieri le osservazioni, intonate a stupita ammirazione, della stampa della penisola iberica non soltanto sul giuoco della squadra italiana ma anche, e soprattutto, sul contegno degli azzurri dentro e fuori del campo: v'è chi ha notato, e non ha mancato di far notare, il decoro, la dignità, la sana allegria, la concordia, e, nello stesso tempo, l'austerità di questi giovani italiani in giro all'estero. Così come in agosto i giornalisti belgi e stranieri rilevarono la buona armonia, la volontà di vittoria, l'accorta preparazione, il serio contegno del manipolo dei ciclisti italiani che a Chaudfontaine si preparavano a disputare ed a vincere i campionati del mondo: commenti non privi di una punta di amarezza, furono quelli, a

suo tempo rilevati anche su queste colonne.

Risultati sportivi? Tra squadra nazionale A e squadra B in due domeniche consecutive: tre vittorie, delle quali due all'estero, ed un risultato pari, pure all'estero, che avrebbe potuto e dovuto essere invece un altro successo per gli azzurri. Goals? sette a zero. Maturità, o quasi, di giuoco costruttivo, allora, e solidità assoluta di giuoco difensivo. Allarghiamo la statistica agli altri incontri della Nazionale A di quest'anno e per la squadra maggiore avremo tre vittorie, e due risultati pari all'estero, in cinque prove, con un totale di 10 goals segnati e 2 subiti, uno dei quali su calcio di rigore.

Bilancio floridissimo.

Combi, il cui lavoro nel complesso delle cinque gare non è stato forse messo in luce come esso meritava, può andar fiero della sua stagione azzurra, e con lui il grande Caligaris nonché Rosetta e Monzeglio che volta a volta hanno costituito col « capitano » un duo di terzini mirabile per affiatamento e per sicurezza.

Il problema della linea mediana è stato risolto in modo felicissimo. S'era tanto lamentata la deficienza di ottimi giocatori di seconda linea, l'anno scorso! Eppure, così come a Berna in febbraio, anche in Spagna i tre *halves* hanno costituito il reparto più efficiente della squadra. Tante critiche, dagli immanicabili competenti, si era avuto Pozzo per la destinazione del ruolo di centro di seconda linea a Ferraris IV e per l'ammissione in squadra di Bertolini, che ora si deve riconoscere una volta ancora come Pozzo vedesse bene e vedesse lontano.

Dopo la partita di Bilbao si è detto che l'attacco azzurro, per curare troppo lo stile e la tecnica, può cadere facilmente, come è caduto, nella sterilità. In altre parole la ricerca della perfezione rappresenta un'arma a doppio taglio facendo essa perdere di visto lo scopo immediato: il goal. Giova anzitutto rilevare che la mancata segnatura di punti può essere stata avversata da diversi particolari d'indole contingente che tutti oramai conoscono. D'altronde Pozzo non si nasconde il pericolo della sterilità dell'attacco nazionale; non occorre far presente che il lavoro del C. U. è sempre stato inteso nella ricerca del punto di accordo e di equilibrio tra lo stile e lo slancio, tra la tecnica e la combattività. Questo è il motivo basilare cui deve ispirarsi una squadra di foot-ball che abbia per mira la perfezione.

\*\*\*

La classe dei singoli, più che l'omogeneità di squadra, ha permesso alla B di vincere in Lussemburgo e ad Alessandria. La squadra dei cadetti, predispesa senza preparazione speciale ed accurata per necessità varie, è sembrata materia greggia da plasmare. Le è mancato l'indirizzo tecnico e tattico, le è mancata l'unità di orientamento. Impulso morale e spirituale di primo ordine, ma disorganizzazione di giuoco e disaccordo di reparti. La squadra ha fatto

assegnamento unicamente sulle qualità peculiari di undici giocatori che vanamente hanno ricercato i punti di contatto e di inquadramento del giuoco. Mirabili sempre per lo spirito di vittoria che li ha animati hanno mostrato le qualità innate dell'atleta italiano: tutto volontà, genialità d'improvvisazione, autorità di movimenti. A metà maggio, per il duplice confronto di Budapest e di Sofia, l'undici dei cadetti, sotto l'occhio vigile del Commissario e con una preparazione più accurata, otterrà quel che in aprile gli è mancato agli effetti di una maggior omogeneità; la vita sinora saltuaria ed occasionale della « B » dovrà risplendere di nuove luci in Ungheria ed in Bulgaria. Indipendentemente dai risultati che si verificheranno.

Nello stesso tempo i componenti la « A » si riuniranno nuovamente per il sesto match della loro stagione: sesto ed ultimo. Nuova avversaria sarà la Scozia. Avversaria inedita, ma preceduta da fama altisonante. Potranno gli azzurri, dinanzi alla folla dell'Urbe, concludere vittoriosamente la loro stagione, che rimarrebbe senza sconfitte?

MARIO ROSSI



La Federazione del Calcio indice un concorso per un romanzo che tratti dello sport da essa amministrato. I premi sono vistosi. Siamo di quelli che sinceramente augurano un lieto successo al concorso, ma non vorremmo trovarci nei panni della giuria che dovrà scegliere il miglior lavoro; probabilmente essa sarà costretta a leggere certa « roba », da far rizzare i capelli anche al Maestro Zanetti! Il romanzo sportivo è un genere che tutti trattano allegramente, ignari che è invece uno dei più difficili e complessi generi della letteratura, e nel quale si può giungere ad espressioni definitive soltanto attraverso la dura esperienza, il lungo studio e il grande amore (non per lo sport, ma per le lettere).



Durante il match Juventus-Napoli: una discesa napoletana arrestata da Combi (foto Carbone).

## A CHI LO SCUDETTO?

Di positivo, di assoluto, il Campionato ha dimostrato finora questo: che l'Ambrosiana perderà il titolo. Sono passati ormai i tempi in cui una squadra deteneva il titolo per parecchi anni consecutivi. Nel dopoguerra, cioè nel periodo più fattivo del calcio italiano per evoluzione tecnica e organizzativa, sette squadre si sono alternate sul libro d'oro della massima competizione nazionale inaugurata nel 1898: Internazionale, Pro Vercelli, Novese, Genoa (2 volte), Bologna (2 volte), Juventus, Torino e Ambrosiana.

E' facile comprendere le ragioni essenziali di tale rotazione. Ogni anno c'è questa o quella squadra, e talvolta anche più di una, che può assicurarsi i mezzi per compiere il massimo sforzo. Non sempre si parte con tale proponimento, come non sempre ci si arriva ma le facili illusioni dell'ottimismo sono svanite anche nel gioco del calcio.

Si sa già, prima di cominciare, che il lungo e faticoso torneo a girone doppio selezionerà i valori con opera severa e che le vittorie di sorpresa — vere fiaccolle di entusiasmo e di fede — sono episodi isolati che non servono ad illuminare tutto il cammino d'una squadra.

All'inizio del torneo, più di metà delle concorrenti ha un programma unico:

quello di evitare la retrocessione. L'aspirazione al titolo costituirebbe, per codeste unità, un vero miraggio. Quando si parte con la parola d'ordine: *attenti alle spalle!* si sa già a priori che l'avanzata sarà lenta e che il pericolo è latente.

Eppure l'Ambrosiana, se proprio non parti con tali cautele, nemmeno potè sentirsi troppo sicura. La nota fusione, deliberata dai Gerarchi, non offriva alcuna garanzia sull'efficienza della compagine. Si vide poi che la squadra nero-azzurra, sorretta da mani esperte, potè vantare, oltre che la tradizionale fluidità del suo giuoco, anche quelle doti di combattente che occorrono per non buscarle quando l'incontro si trasforma in battaglia. L'annata favorevole ai colori nero-azzurri coincide con le debolezze degli avversari maggiori: lo scudetto passò regolarmente sulle maglie della squadra più degna: Milano riebbe l'ambito onore dopo dieci anni di attesa.

Però mentre la nuova squadra campione, in omaggio agli impegni precedentemente assunti dagli Enti Federali andava logorando energie ed uomini nelle durissime partite della Coppa di Europa, altre concorrenti facoltose fruiro della tregua estiva per affilare le armi e per approntare forze nuove in vista del presente Campionato. Una se-

rie di rovesci iniziali, dovuti alle precarie condizioni fisiche di alcuni giocatori d'attacco ed alla forzata assenza di altri giocatori di difesa, eliminò per tempo l'Ambrosiana dalla lotta principale e la costrinse a dibattersi nelle posizioni di centro.

Dileguato il pericolo nero-azzurro, cinque squadre si sentirono in grado di proporre la loro candidatura al titolo: Juventus, Roma, Bologna, Genova e Napoli. Quintetto illustre rappresentante cinque regioni; primo attacco in forza del calcio centro-meridionale al metropoli trentennale del Nord.

L'undici partenopeo, passato in pochi anni da « sguazzino » a tenore di grido, destò l'entusiasmo vergine delle popolazioni meridionali, affacciandosi minaccioso alla ribalta; ma cadde presto in una crisi temporanea d'oscuramento che pregiudicò in modo grave le sue probabilità. Fu agevole parlare di malumori interni, d'insufficienze organiche e di molte altre cose, poiché il calcio si presta alla rettorica come tutti gli altri sport. Ma di positivo non ci fu che questo: il ritardo incolmabile dell'undici azzurro. Fu possibile risorgere, ma non fu possibile recuperare il terreno perduto. Le ultime speranze salparono mestamente dal golfo incantato... e fino al prossimo Campionato non se ne parlerà più.

Anche il Genova, anche il Bologna, dovettero abbassare i loro gloriosi vessilli col trascorrere delle settimane. Il primo, dopo aver italianizzata la sua denominazione inglese, si diede alle importazioni argentine su larga scala, ma né Stabile, né Gigli, né Orlandini seppero apportare miglioramenti subitanei e decisivi al gioco rosso-bleu. Il Bologna, sempre alle prese con l'annoso problema dell'attacco, riconfermò la solidità della sua inquadratura, senza per altro eccellere nei confronti della Juventus e della Roma, rimaste sole a contendersi il primato.

\*\*\*

Juventus e Roma: rappresentano effettivamente i raggruppamenti migliori del lotto? Il loro posto in classifica è meritato? I tifosi delle squadre avversarie amano forse avanzare qualche eccezione?

E' risaputo che tutte le unità sono estrose. La suggestiva potenza del gioco del calcio è in buona parte prodotta dalla legge fondamentale dell'estro. Difficilmente un'esibizione rassomiglia all'altra: anche la squadra più forte, più organica, più costante, non riesce a garantire la continuità del suo rendimento. Per il semplice fatto che il gio-



Bologna-Genova: Pitto, Gasperi e Ansaldo (foto Bendini).

co del calcio è un gioco e molti fattori imponderabili concorrono a viziare la consistenza tecnica d'una partita.

Agli albori della sua attività internazionale, la nostra « Nazionale » molte volte riuscì a fronteggiare con successo avversari assai più progrediti e maturi. Parimenti capita oggi ad altre rappresentative di minor levatura di tener in scacco la netta superiorità del gioco italiano.

La foga, la velocità, lo scatto, la giornata, la fortuna, il caso: ecco i primi insidiatori della normalità tecnica di un incontro. Poi c'è il campo, la folla l'arbitro, i pali, ecc.

Un vero competente è sempre nemico dei pronostici e solo quando la differenza di classe delle forze in campo è marcata si decide a pronunciarsi... con le dovute riserve. Un atleta che fa i 200 metri in 12" ed i 400 metri in 53", sa benissimo che sarà battuto da avversari che coprono le stesse distanze in 11" e in 51". Le sue probabilità si possono fissare con sicurezza prima del « via »; invece nel gioco del calcio questo non si può fare mai. Come del resto in tutti i giochi.

Ma poiché l'estro non è possibile eliminarlo, per la natura stessa del gioco, così rimane sempre l'incertezza a rovinare tutti i piani. Come riparo non resta che ridurre al minimo possibile l'estro, per far diminuire conseguentemente la percentuale dell'incertezza. Per ottenere questo, le squadre seguono due sistemi. a seconda delle disponibilità materiali (giocatori propri) e finanziarie

(cassa sociale): perfezionare l'impianto del gioco fino a raggiungere quella collettività organica che costituisce la prima prerogativa del calcio, oppure immettere nelle proprie file campioni completi che con la loro classe sappiano conseguire il massimo risultato pratico, anche se la fusione dei reparti stenta a verificarsi.

Naturalmente entrambi i sistemi, talvolta seguiti per ragioni contingenti, non possono intendersi nel senso assoluto della parola, poiché il miglior impianto di gioco ha sempre bisogno del fuori classe stocatore per concludere (vedi Ambrosiana), così come il più discusso mosaico ha bisogno di una certa solidità d'impianto per evitare squilibri di rendimento (vedi Napoli).

In definitiva l'opera dell'allenatore, l'affinità stilistica dei giocatori e molte altre ragioni essenzialmente tecniche contribuiscono a foggare la squadra, qualunque sia il sistema di allestimento.

A metà del presente Campionato si ebbe già l'impressione che Juventus e Roma fossero le squadre migliori, in virtù dei mezzi impiegati per mantenere il proprio rendimento su un piano di continuità meno irregolare di quello delle altre concorrenti. Col venire del girone di ritorno, le due forti compagnie rivali hanno finito per trovarsi quasi allo stesso livello. La distanza era servita soltanto a disperdere gli avversari comuni, ma non a decidere la reciproca superiorità delle due squadre più forti.

\*\*\*

La Juventus vanta una prima linea di fuori classe. In due anni, la compagine torinese ha rinnovato completamente il suo attacco agganciando Orsi e Cesari dall'Argentina, Ferrari dall'Alessandria e Vecchina dal Padova. Con l'opera coscienziosa dell'anziano Munerati, la Juventus si è assicurata un quintetto di Assi, ponendo però fra la prima linea ed il blocco formidabile della difesa nazionale, una mediana che non ha la imponenza degli altri due reparti. Da ciò quegli squilibri incomprensibili, quali ad esempio la grave sconfitta buscata a Roma per 5 a 0 ed i tempi d'arresto subiti sul proprio campo ad opera del Napoli e del Milan.

Tuttavia la classe di tutti gli attaccanti è tale, da far passare in secondo ordine quei difetti che talvolta affiorano nel funzionamento generale.

Come blocco di squadra, la Roma soddisfa maggiormente. La forza della compagine di Bernardini risiede principalmente nella linea mediana, cioè proprio nel reparto in cui la Juventus accusa qualche insufficienza.

Il confronto è dunque ancora interessante sotto tutti gli aspetti tecnici e sportivi. Lo squadrone torinese sembra avvantaggiato leggermente come classifica e come calendario, ma la Roma fino alle ultime giornate punterà al primato con tutte le sue forze.

Intanto il duello fra le due unità di comando ha lasciato indietro con netto distacco il gruppo degli inseguitori. Segno evidente che la superiorità juventina e romana costituisce la risultanza più palese del presente Campionato. Difatti, anche a prescindere dalla graduatoria, si può constatare che il Commissario Unico potrebbe benissimo formare la Nazionale A con gli elementi delle due squadre di testa. Ecco la squadra azzurra: Combi; Rosetta e Calligaris; Ferraris, Bernardini e Varglien; Costantino, Cesari, Vecchina, Ferrari e Orsi. Riserve Wolk, D'Aquino, Munerati.

Questo teorico schieramento di Azzurri, che potrebbe all'occorrenza divenire pratico con poco rischio, vuol dimostrare che tanto la Juventus quanto la Roma — o in virtù degli acquisti o in virtù degli elementi propri — sono riuscite ad accentrare il fior fiore attuale del calcio italiano.

La potenza dei loro mezzi ha portato a raccogliere frutti concreti nella grande competizione nazionale, che probabilmente rimarrà incerta fino alle ultime domeniche d'incontri, per il vigoroso assalto portato dalla squadra più forte del Centro-Sud alla squadra più forte del Nord.

Il calendario, a circa due terzi del girone di ritorno lascia credere che tale attacco verrà respinto. Comunque, questo Campionato rimarrà memorabile negli annali calcistici per l'avvento di forze nuove, prodotte da regioni che in un tempo relativamente breve sono riuscite ad eguagliare la maturità tecnica e sportiva del Nord. E questa è già una bella constatazione, perchè tende ad assicurare altro materiale ed altri sviluppi paralleli a quelli delle regioni più progredite in fatto di sport.

LEO CATTINI



## FOLLE

Dove l'orgoglio è lotta

### I Campionati minori

**J** paragoni sono sempre odiosi specialmente quando toccano argomenti scottanti, come sarebbe l'intelligenza, la fede politica, la capacità professionale. Perciò si evitano sempre: ognuno parla di se stesso, vanta le proprie virtù, espone con bel garbo le sue qualità speciali, come in una vetrina. C'è lo scettico della vita che magari si svalORIZZA, davanti alla gente; ma in fondo anche questo è un modo come un altro per esaltare la propria modestia, la profonda conoscenza del proprio io e del proprio senso critico. Il risultato è press'a poco eguale.

Ma i paragoni, oltre che odiosi, sono anche grotteschi quando puzzano di campanilismo lontano un miglio.

Dopo l'incontro di football Juventus-Genova 1893, che com'è noto ebbe la importanza massima agli effetti del Campionato in corso, la stampa torinese esaltò il contegno esemplare della folla, di fronte ad una contesa così densa di passioni. Fin qui, niente di male. Ma ci fu anche il riferimento astioso del paragone, rivolto alle folle centro-meridionali, che nei matches precedenti Napoli-Roma e Roma-Juventus avevano fatto sfoggio della loro calda esuberanza, provocando qualche incidente. Vanto discretamente ridicolo, che fa pensare che la maturità delle folle settentrionali non sia adeguata alla maturità di certa stampa sportiva.

Guai, guai, se noi del Nord dovessimo coscienziosamente sfogliare il libro nero del passato! Lasciamoli dormire tranquilli sotto la polvere dell'oblio gli eccessi dell'intolleranza popolare verso gli arbitri, verso i giocatori, verso i « supporters » dell'altra schiera. E' meglio per tutti. Ma non esageriamo in santità ed in severità nel giudicare gli ultimi venuti in fatto di sport calcistico!

Basta por mente alle cifre di certi incassi alle partite per far comprendere in quali condizioni diverse si trovi il gioco del calcio in Italia. Entusiasmo « vergine » nel Centro-sud, con tutti i suoi inconvenienti di contorno, ma anche con quello splendore magico che hanno tutte le cose nuove quando è la primavera della loro esistenza. Maturità ed equilibrio nel Settentrione, con maggiore sobrietà aggiunta a maggiori prese.

Eppure anche qui, talvolta... Ma perchè troppe volte bisogna ricorrere alla famosa pietra del Vangelo, per provare che nessuno è senza peccato?

**D** i un interesse veramente eccezionale è il campionato di Divisione Nazionale, serie B. E' vero peccato che quello superiore monopolizzi, o quasi, l'attenzione delle folle perchè la lotta che si combatte nei ranghi della « B » involge l'attività strenua di mezza dozzina di squadre che nella scala della classifica si avvicinano, si sorpassano, si scavalcano di settimana in settimana. Ancor oggi non è possibile affermare quali saranno le squadre che l'anno venturo saliranno in serie A. Palermo? Fiorentina? Bari? Atalanta? Novara? Di queste cinque squadre ognuna ha le sue buone probabilità, quattro sono vecchie inquiline della massima categoria e la più autorevole per tradizioni e per anzianità è il Novara. Vi è poi la Fiorentina che ha con sé l'appoggio e i voti di un'intera regione che, dopo il tramonto definitivo di una stella di prima grandezza — il Pisa — e le apparizioni effimere della stessa Fiorentina, della Pistoiese, del Prato e della Lucchese nel maggior campionato, vede ora scomparire dalle elette, dopo molti anni di vita coraggiosa e combattuta, il Livorno: la Fiorentina prenderebbe il posto degli amaro, a rappresentare la Toscana nel massimo consesso. Ancora: il Bari e l'Atalanta, ricche di volontà e di solidità, che vogliono risalire. Chi conoscerebbe per la prima volta i fastigi del massimo torneo sarebbe il Palermo. Tutta un'Isola freme per questa squadra: una città vergine di entusiasmi ma piena di vitalità e di acume vuole mettersi in prima linea, anche nel gioco del calcio. I Palermitani sanno che gli oneri della serie A sono molti e difficili: ma vogliono affrontarli perchè li valgono gli onori.

\*\*\*

La Prima Divisione ha terminato il ciclo delle eliminatorie da qualche domenica. E' attualmente in pieno sviluppo il torneo delle finali. Como, Pavia, Ferrara, Reggio Emilia, Seregno, Vigevano, Gorizia, e Forlì sono i centri ove appassionate legioni di sostenitori vivono domenicamente la loro piccola battaglia intorno ai loro campioni che anelano la rinascita o la promozione. Volle il caso che nel girone A delle finali fossero raggruppate quattro società che già, in più o meno recente passato, conobbero le illusioni e le delusioni del Campionato assoluto e nel girone B altre quattro che per la prima volta sperano nella massima conquista. Due, di queste otto, andranno su: due squadre lombarde godono le preferenze: Comense, ancora imbattuta quest'anno e Vigevano.

Ma saranno tre le squadre della serie B che scenderanno di quota: il Derthona è ormai un predestinato mentre Lucchese, Liguria, Lecce e Udine lottano a ferri corti per evitare la retrocessione. La terza squadra che dalla prima divisione salirà alla Divisione Nazionale serie « B » è già fissata in quella del Cagliari. Vincitrice della Salernitana, la compagine sarda costituirà la sicura nuova linfa, nella serie delle « seconde », di quello sport nuovo frutto di generose regioni valorizzate unicamente dalle provvidenze accorte e lungimiranti di un Regime che nulla trascura, che nessuno dimentica, che ogni cosa bella e utile sa incoraggiare, valorizzare, sviluppare.

# Qualità che dura



La gioia che procura la guida di una nuova Ford non deriva solo dalla sua velocità e dalla sua sicurezza, ma anche e soprattutto dal suo comfort, dalla sua docilità e dalla sua meravigliosa sospensione.

Per le vostre gite, scegliete una Ford. Il valore della nuova Ford è palese nella sua vivezza capace di qualsiasi performance, nella sua docilità e nella sua lunga durata. La fluente bellezza della linea e dei colori in due toni si unisce all'alta qualità dei materiali in essa impiegati e all'eccellenza tecnica con cui è costruita. Ogni sua parte è stata accuratamente disegnata e costruita per dare un servizio duraturo e di piena soddisfazione. Chiedete al più vicino rivenditore Ford una prova gratuita di questa vettura straordinaria. Converrete che per sicurezza, comfort, velocità, potenza, economia, la nuova Ford ha veramente un valore superiore al suo prezzo. L'eccezionale qualità della nuova Ford è una qualità che dura.

LINCOLN



Fordson

AEROPLANI

F O R D I T A L I A N A S O C I E T À A N O N I M A

# TENNIS



Al torneo di Tripoli: Serventi, De Stefani, Del Bono e Bonzi.

## DA TRIPOLI A BUDAPEST

Se è vero che il buon di lo si vede dal mattino, l'attività intensa di questo inizio di stagione dovrebbe lasciar prevedere un'annata tennistica ricca di avvenimenti l'uno più interessante dell'altro. Il mese di aprile infatti, primo mese di attività ufficiale in Italia, è stato denso di manifestazioni e non ha permesso mai un giorno di sosta ai giocatori che vanno per la maggiore.

Si è cominciato col torneo di Tripoli che, fissato in calendario per il primo di aprile non è stato affat-

to quel... pesce d'aprile che qualcuno si poteva attendere: infatti i nostri migliori giocatori annunciati come partecipanti non mancarono di accogliere l'invito del Comitato tripolino di passare una settimana in terra d'Africa ed il torneo, che già negli scorsi anni aveva visto l'adesione di buoni giocatori di prima categoria, ha avuto quest'anno come vincitore niente meno che il campione italiano Giorgio De Stefani. Con lui l'altro nazionale Tito Del Bono ha diviso i maggiori allori, vincendo il doppio uomini e conquistando nel singolare un brillantissimo secondo posto grazie alla bella vittoria riportata in semifinale sopra il non più giovanissimo Clemente Serventi.

De Stefani era a Tripoli alla sua

rentrée ufficiale dopo l'infortunio di Sanremo in gennaio, e non dimostrò di essere nella sua forma migliore; purtroppo contro avversari dal giuoco e conseguentemente dai difetti ben noti, la differenza di classe non poteva non farsi sentire. A questo torneo era presente pure il milanese Leonardo Bonzi, che da Milano aveva raggiunto Tripoli per via aerea tutto solo col suo minuscolo « Ca. 100 », alternando così alle fatiche del viaggio aereo le piacevoli distrazioni di un torneo di tennis.

Bonzi, poco allenato, cedeva al secondo giro nel singolare, ma conquistava con la signorina Giorgi una bella vittoria nel doppio misto, eliminando coppie di valore quali la Riboli e Del Bono e la Manzutto e Fè d'Ostiani. Pure ad una bella



La signorina Manzutto, vincitrice a Tripoli del singolare signore.

lotta dava luogo il singolare signore, che, contrariamente ai pronostici, spettava alla triestina signorina Manzutto vincitrice della fu-mana Riboli.

Complessivamente, quindi, un torneo molto ben riuscito quello di Tripoli, grazie anche all'interessamento personale di S. E. Lessona, presidente della F.I.L.T.; esso assumerà in avvenire un'ancora maggiore regolarità allorchè verranno sistemati i campi, adesso ancor troppo duri e dal fondo un po' irregolare.

\*\*\*

Proseguendo nella rassegna degli avvenimenti d'aprile, Genova offriva, l'un dopo l'altro, due consecutivi riuscitissimi tornei ai suoi appassionati, con il torneo della Albaro prima e con quello della S. L. T. Genova poi.

Il primo torneo si risolveva con una bella vittoria di Oscar De Minerbi che doveva poi cogliere a Bolzano il titolo di Campione universitario e che batteva in quarto di finale Rado, prendendosi la rivincita della sconfitta subita a Santa Margherita dal campione italiano degli juniores; mentre in

campo femminile la presenza della Valerio non poteva lasciar dubbi sul nome della vincitrice.

Il successivo torneo della più anziana delle società genovesi otteneva un successo ancor maggiore per la presenza del giapponese Satoh, giocatore di Coppa Davis e per la serie di brillanti affermazioni colte da Rado, la miglior promessa del tennis italiano. Rado coglieva due lusinghiere vittorie sui prima categoria Balbi e Galindez ed in finale contro Satoh gli opponeva una bellissima resistenza confermando i lusinghieri progressi realizzati nel passaggio da una stagione all'altra. Satoh vinceva in coppia con Rogers anche il doppio uomini, mentre in campo femminile la californiana Miss Ryan coglieva tre facili vittorie nel singolare, nel misto e nel doppio signore.

Dopo Genova era Napoli che adunava le migliori nostre racchette con i reduci da Tripoli: la vittoria finale spettava all'irlandese Rogers il quale coglieva sul nostro De Stefani una vittoria inattesa e che destò i primi allarmi sulle poco buone condizioni di forma del nostro campione; tralasciando di occuparci dei singoli risultati la maggior importanza del torneo di Napoli è stata, a nostro avviso, quella propagandistica, avendo fatto ammirare da vicino al pubblico i nostri migliori e alcuni buoni elementi stranieri che mai avevano calcato prima d'ora i campi della città del Vesuvio.

Un centro come Napoli ha però bisogno di un avvenimento di importanza ben maggiore di un torneo, sia pure con la partecipazione di un De Stefani, di un Rogers, di un Del Bono, ecc. La capitale della Campania ha il legittimo diritto di ospitare ora, sfumato quello in programma con la Spagna, un incontro internazionale, meglio ancora se di Coppa Davis. Il tennis ha bisogno di farsi conoscere e di entusiasmare le folle

dell'Italia meridionale che ancora non ne conoscono le bellezze.

L'attività di aprile si conclude con i tornei di Roma. Particolarmente riuscito quello del Parioli, della maggiore società della Capitale, che ha permesso agli ammiratori di De Stefani di ridare completa la propria fiducia al Campione d'Italia.

Opposto nuovamente in finale al lungo Rogers, il nostro secondo giocatore si prendeva infatti la sua bella rivincita della sconfitta subita a Napoli e regolava l'Irlandese in 4 sets mentre in campo femminile le giocatrici francesi presenti, la Barbier e la Gallay, coglievano i maggiori successi; tra i vari risultati il più notevole da segnalare è costituito dalle duplice vittoria di Oscar De Minerbi, attualmente in ottima forma, su Clemente Serventi e sul francese Alain Bernard.

Dei partecipanti al torneo del Parioli mentre Rogers, De Stefani e Del Bono erano chiamati altrove per gli incontri di Coppa Davis, una buona parte si tratteneva nella Capitale per il torneo del Circolo Lawn Tennis di Roma nel quale il francese Barrelet de Ricou non tro-



Giorgi-Bonzi vincitori a Tripoli del doppio misto.

vava avversarsi in grado di eccessivamente inquietarlo.

\*\*\*

Gli ultimi avvenimenti sono costituiti dagli incontri per il primo turno della Coppa Davis, tutti portati a termine entro i primi giorni del mese di maggio come da regolamento.

L'incontro che interessava da vicino noi Italiani era quello di Budapest tra Italia e Ungheria, al quale i nostri giocatori, indubbiamente di classe superiore agli avversari, si presentavano con una preparazione appena sommaria. De Stefani era infatti sempre legato dal servizio militare mentre gli impegni personali di De Morpurgo avevano permesso al nostro capitano di compiere solamente un breve lavoro di preparazione con un allenatore messogli a disposizione dalla nostra Federazione. Ciononostante, dopo un inizio incerto, i nostri strappavano anche a Budapest la vittoria mentre De Morpurgo riscattava con la brillante prova delle due ultime giornate la sconfitta, invero troppo netta, subita ad opera di Kehrling nella prima giornata.



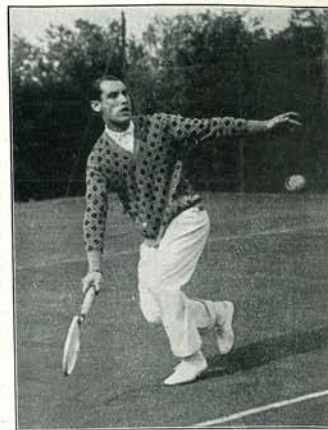
L'irlandese Rogers, vincitore del torneo romano.

Nel primo giorno, infatti, le due squadre chiudevano alla pari il loro bilancio; De Stefani si mostrava presto superiore a Takacs, il numero due dei Magiari, e vinceva senza lasciargli neppure un « set », mentre De Morpurgo in cattiva giornata e contro un Kehrling deciso a tutto pur di conquistare la vittoria, subiva una netta sconfitta che serviva ad alimentare notevolmente le speranze degli Ungheresi sull'esito finale dell'incontro.

Ma nella seconda giornata la situazione si delineava chiaramente a nostro favore. De Morpurgo dimostrava la vena dei giorni migliori e ben coadiuvato da Del Bono conquistava la vittoria nel doppio su Kehrling-Gabrovitz che pur costituiscono un accoppiamento di notevole valore, e nella terza giornata un duplice successo dei colori italiani segnava nettamente il distacco che, è doveroso dirlo, separa il tennis italiano da quello ungherese.

A conti chiusi, la prima uscita ufficiale degli « azzurri », nella Coppa Davis ci può lasciare abbastanza soddisfatti: De Morpurgo, pur non ancora molto allenato, ha mostrato di poter sempre ottenere un buon rendimento particolarmente nel doppio, specialità questa nella quale egli ha maggiormente modo di eccellere non richiedendo quel dispendio di energie alle quali invece lo costringe una partita di singolare.

Su De Stefani, particolarmente se potrà presto liberarsi dagli impegni militari, possiamo poi fare ampio affidamento: in Europa, tolti i Francesi, non sono molti i giocatori in grado di battere il Campione d'Italia e De Stefani deve riserbare ancora delle grandi soddisfazioni al tennis italiano. Infine Del Bono, sempre pericolosissimo in doppio, completa degnamente il nostro trio al quale tutti gli sportivi italiani augurano di compiere nuovamente molta stra-



Il campione d'Italia: De Stefani

da nella Zona europea della Coppa Davis.

Tra gli altri incontri del primo turno, se si eccettua la sorpresa della Grecia vincitrice dell'Austria, tutti i risultati si possono considerare complessivamente regolari: superiore al previsto nel punteggio la vittoria del Sud-Africa sulla Germania, ma attesa, poichè i Tedeschi rinunciando a Prenn e a Landmann avevano a priori dato in mano la vittoria agli avversari. La Germania senza Prenn e Landmann potrebbe infatti paragonarsi ad una squadra italiana priva di De Stefani e di De Morpurgo.

Irlanda, Inghilterra e Cecoslovacchia hanno infine passato tutte il primo turno eliminando rispettivamente la Svizzera, Monaco e la Spagna; la vittoria dei Boemi è particolarmente significativa e dimostra di quale forza sia in casa sua la squadra cecoslovacca: ecco il grande ostacolo contro cui dovranno cozzare nuovamente i nostri « azzurri ».

Il risultato di Praga avrà infatti una grandissima influenza sul cammino che l'Italia potrà percorrere anche quest'anno nella Coppa Davis.

U. MEZZANOTTE



La squadra del G.U.F. di Genova, campione universitaria di tennis.

## STUDENTI TENNISTI

Un centinaio di giocatori universitari è convenuto a Bolzano nella prima quindicina del mese di aprile per la disputa dei Campionati universitari superando di gran lunga il numero dei partecipanti raggiunto nelle precedenti edizioni di questa ormai classica prova. Oltre al successo propagandistico della manifestazione, occorre rilevare come anche qualitativamente il valore della massa sia assai migliorato e come pochissimi siano stati gli elementi presentatisi in campo digni di una certa tecnica tennistica.

Delle tre gare in programma, il singolare femminile non è stato giocato per mancanza di un numero sufficiente di adesioni; in compenso v'è stata una vera affluenza di iscrizioni alle altre due gare, ed una cinquantina di coppie hanno disputato la gara di doppio mentre il singolare uomini annoverava un centinaio di concorrenti. Tale cifra è particolarmente rilevante se si tien conto del fatto che ogni G.U.F. non poteva iscriverne più di dieci giocatori.

Grazie alla perfetta organizzazione, nonostante il numero non eccessivo di campi a disposizione, le gare sono state portate a termine in pochi giorni e dopo i primi turni eliminatori i migliori si mettevano presto in vista: Roma, Torino, Genova e Milano nell'ordine hanno portato in semifinale il migliore dei proprio rappresentanti rispettivamente con Oscar De Minerbi, Emanuele Sertorio, Nino Ricci e Pier Luigi Mulas-

sano. De Minerbi non tradiva il pronostico che lo dava vincitore e infatti egli giungeva in finale non perdendo un solo « set » e poi strappava nell'ultimo incontro il titolo di campione a Sertorio che lo aveva conquistato lo scorso anno a Trieste. Tra gli altri partecipanti i giovani Ricci e Mulassano, pervenuti all'onore delle semifinali, erano quelli che più degli altri s'erano fatti notare, l'ultimo soprattutto per la sua vittoria sul padovano Facchinetti.

Emanuele Sertorio, sconfitto nel singolare, prendeva la rivincita nel doppio uomini, gara nella quale, ben coadiuvato da Pio Mazza, dopo aver agevolmente superato i turni eliminatori poteva battere in finale i romani De Minerbi-Savorgnan ai quali molti accordavano grandi possibilità di vittoria finale.

Infine, nella classifica collettiva era il G.U.F. di Genova che conquistava il primato grazie ad una maggiore omogeneità nei confronti delle altre squadre; l'Ateneo genovese ha portato a Bolzano 10 giocatori di cui ben 6 di terza categoria perfettamente allenati e tutti dotati di una buona impostazione. Oltre a Ricci, ormai ben noto in campo tennistico, Cifarelli, Molfino, Piccardo, Bitetti hanno dimostrato di avere i mezzi per farsi della strada.

L'organizzazione dei Campionati, curata magistralmente dal G. U. F. di Bolzano, è stata in tutto degna dell'importanza della prova.

## I CAMPIONATI INTERSOCIALI

Come ogni anno, la F.I.L.T. ha organizzato i Campionati italiani a squadre per la prima e la seconda categoria. Nella prima gara è in palio la Coppa Brian ed essa verrà iniziata il 15 maggio; si sta invece già disputando la gara per la seconda categoria, la Coppa Luzzatto, quest'anno divisa in Zone per evitare troppi onerosi spostamenti alle varie squadre.

Tra i vari incontri disputatisi per la Coppa Luzzatto, quello dal risultato più notevole si è svolto a Napoli ed ha visto la impreveduta sconfitta del L. T. C. Parioli ad opera dei Napoletani, dopo che, chiusi con un bilancio di parità le due giornate di gara, era stato necessario ricorrere ad un doppio decisivo per assegnare la vittoria ai Napoletani. Risultato veramente inatteso, inquantochè ai Romani, forti di una squadra omogenea ed affiatata, andavano i favori del pronostico; la loro sconfitta è forse da imputarsi, almeno in parte, alla preparazione un poco affrettata in confronto al serio lavoro svolto dai Napoletani che hanno buone probabilità di andare quest'anno molto avanti nella classifica.

Nella quarta Zona, la più numerosa perchè comprende le società della Lombardia e del Veneto, si è già svolto un buon numero di incontri. Grande favorito, non soltanto per la vittoria di Zona, ma per il successo finale è lo Sport Club Italia di Milano che conta ai primi due posti due giocatori di gran valore quali Rado e Mulassano ed altri buoni elementi come Mangold, Levi, Bougleux, Cesura, ecc.

La squadra milanese ha già superato il primo ostacolo battendo il L. T. C. Triestino e non dovrebbe aver difficoltà a conquistare la vittoria di Zona. Per il primo turno si è pure già disputato l'incontro tra il T. C. Milanino e il T. C. Monterosa, incontro risoltosi con la vittoria di quest'ultima società, mentre a Cremona ed a Padova scendevano le squadre del Tennis Club Milano e del Circolo del Tennis rispettivamente.

I Padovani dovevano rinunciare a Facchinetti, improvvisamente ammalatosi, ed i Milanesi vedevano così facilitato il proprio compito cogliendo una inaspettata vittoria; il Tennis Club Milano invece, sceso a Cremona in una formazione di ripiego, non riusciva a spuntarla contro gli ospitati che hanno nei tre Groppli degli elementi di ormai provato valore. Nell'altra zona, infine, la torinese Juventus usufruiva del forfait del genovese Tennis Club Albaro.

Si è così giunti ora alla disputa delle semifinali interzone dalle quali dovrebbe emergere la superiorità dello Sport Club Italia; contro la superiorità della squadra milanese crediamo che ben difficilmente riuscirà a spuntarla anche il detentore del titolo, il S. L. T. Genova.

Complessivamente il successo della Coppa Luzzatto è stato anche quest'anno discreto: esso non è però ancora adeguato allo sviluppo raggiunto dal tennis italiano che dà prova ben maggiore della propria vitalità attraverso le competizioni riservate alla terza categoria tra le quali la più riuscita è quella per la Coppa Old England, che ha raccolto anche quest'anno l'adesione di ben trentadue squadre.

SET.



Locatelli, il fortissimo « leggero » che in Francia è passato di vittoria in vittoria (foto Farabola).

## Una categoria all'ordine del giorno

Delle otto categorie di peso, in cui tutti i pugilatori sono distribuiti, ve n'è una in Italia, quella dei leggeri, che oltre ad avere il maggior numero di affiliati, possiede anche in maggior numero elementi ottimi, anche internazionalmente. Qualcuno vuol ravvisare in ciò un fenomeno, più o meno momentaneo, di particolare floridezza. Altri reputa il fatto naturalissimo, adducendo a spiegazione che un nostro giovane di statura regolare, di 20-25 anni, pesa in media 65 chilogrammi circa. Se poi si sottopone questo giovane a un severo allenamento, come è quello richiesto al pugilatore, non sarà difficile vederlo diminuire a 60-61 chilogrammi. Ammesso che i giovani regolari esistano in maggior numero, resta dimostrata la causa del-

l'abbondanza di elementi nella categoria dei leggeri. Per quanto riguarda la qualità è più logico che escano campioni dalla massa che non da un gruppo di pochi.

Noi crediamo che a creare la situazione attuale abbiano contribuito tutti e due i fatti spiegati, per quanto il secondo sia alquanto aleatorio. Il certo è che noi abbiamo molti « leggeri », e fra questi degli autentici fuori-classe, che hanno saputo imporsi all'attenzione internazionale. Specificando, diremo che i fuori-classe sono quattro: Locatelli, Orlandi, Enrico Venturi e Turriello.

Locatelli meriterebbe quasi un libro a parte, tanto è strana, seppure spiegabile, la maniera con la quale è riuscito a potenziarsi. In Italia non aveva mai dato prove lampanti del suo grande valore. Passava, sì, per un buon pugile, ma nulla di più. Aveva impressionato favorevolmente nella sfortunata serie d'incontri, con Mario Farabullini, conclusasi però colla sua nomina a Campione nazionale, e nei matches nulli

con Turiello, ma non in modo bastamente a classificarlo figura internazionale di primo piano. E' andato invece oltr'Alpe, a Parigi, vi si è stabilito e vi ha mietuto tante di quelle vittorie, una quindicina, da mandare in visibilo il pubblico francese e da farsi preconizzare dai critici campione mondiale. E dire che quando ha lasciato l'Italia aveva già raggiunto l'età nella quale si è soliti, pugilisticamente, essere maturi e dopo la quale di progressi più non se ne fanno! La ragione del miglioramento di Locatelli — chè miglioramento v'è stato senza dubbio — va ricercata nel cambiamento di regime di vita e di sistema d'allenamento. Non vogliamo dire che il popolare campione abbia condotto in Italia una vita sregolata. E' indubbio, però, che a Parigi ne conduce una più calma, non fosse altro che per il metodico e giornaliero allenamento cui il suo *manager* Krassowski lo sottopone. Ed è appunto questo giovevole allenamento che gli ha permesso di raggiungere le note *performances*.

L'immane infortunio arbitrale, a Locatelli è capitato un mese fa a Bruxelles, ove è stato dichiarato sconfitto di fronte al Campione d'Europa della categoria, Sybille, per quanto la sua superiorità sia stata riconosciuta persino dal pubblico.

Con questa virtuale vittoria, Locatelli — a detta dei Francesi — si è confermato il miglior leggero d'Europa. Sembrerà strano che siano degli stranieri a mettere in luce i meriti di un Italiano, ma il fatto è che i Francesi si son visti battere nettamente tutti i loro migliori, compreso il Campione, dal Locatelli. Qui da noi, invece, vi sono gli altri tre già citati che a ragione vantano diritti di parità col Locatelli stesso, e che nutrono fondate speranze di finire col superarlo. Infatti, tanto Orlandi che Turiello e Venturi hanno appena passato i vent'anni; sono quindi dei giovanissimi, ancora in grado di progredire e siccome il primo vanta una vittoria su Locatelli e gli altri due dei matches nulli, hanno ben ragione di sperare.

Orlandi, il più eclettico e il più promettente della quaterna, pur essendo l'ultimo venuto al professionismo ha già un record da vecchia volpe. Basterà ricordare il giustissimo «nullo» con Sybille e la vittoria su Locatelli: due combattimenti magnifici ed entusiasmanti, che dimostrarono le grandi possibilità dell'Olimpionico. Nell'incontro col concittadino, Orlandi s'è conquistato per la prima volta il titolo nazionale. Scaduto per la prima volta l'autorità, egli ha dovuto riconquistarselo battendo, in un altro memorabile

match, il fine Turiello. Non è molto che se l'è ripreso ed ecco che deve nuovamente metterlo in palio in questi giorni ancora con Locatelli. Decisamente Orlandi non può stare tranquillo.

Enrico Venturi è uno di quelli che l'hanno fatta da furbo. Visto che in Italia non c'era nulla da fare, non per gli avversari, chè a quelli poco ci pensava tanto era sicuro di se stesso e desideroso di mettere i guantoni, ma per gli organizzatori, è andato a stabilirsi in Argentina.

Da circa un anno egli è a Buenos Ayres e non ha ancora perso un combattimento. Il popolare «Richetto» fece subire una battuta d'arresto persino a Julio Mocoroa, che riuscì peraltro a cavarsela con un «nullo», grazie alla longanimità della giuria. A titolo di cronaca diremo che Venturi, quando non ha allenamento, sta tutto il giorno a «Mar de Plata» a strabiliare gli spettatori anche nel nuoto.

Ed eccoci all'ultimo e più fine dell'aggruppamento: Turiello. Questi, che attualmente è militare, è un giovanissimo, ma tuttavia ha pratica da vendere. Ha già tirato sui *rings* di Londra e di Parigi, ove ha colto brillanti affermazioni, ed è conosciuto in tutta Italia, anche da quelli che non l'hanno mai visto, perchè hanno sentito parlare delle sue vittorie e della sua boxe definita «pirotecnica». L'aggettivo sembra fuor di posto eppure a veder combattere Turiello bisogna riconoscere che è appropriato. Un gioco tutto a scatti, di grande intuizione e velocità. Quest'ultima, però, non è solo di Turiello, chè anche negli altri tre essa è dote precipua. Velocità negli attacchi, velocità negli spostamenti, velocità in ogni modo di combattere.

Tirando le somme, si ottiene un bilancio dei più lusinghieri: abbiamo un uomo che la Francia ci invidia e definisce Campione europeo. A fianco di quest'uomo, sulla stessa linea, ne abbiamo altri tre in continuo progresso. Che si vuole di più?

Non bisogna dimenticare che dietro Locatelli, Orlandi, Venturi e Turiello v'è tutta una folla schiera di giovani professionisti che si fa avanti. Non bisogna dimenticare che anche fra i dilettanti i «leggeri» sono numerosi e di valore, capeggiati dal romano Bianchini e dal milanese Golinelli. E' tutta una teoria di futuri campioni pronti al cambio della guardia.

Indubbiamente la categoria dei leggeri ci darà delle soddisfazioni. Attendiamole con sicurezza.

GIORGIO BORIANI

## I DILETTANTI ALL'ESTERO

Anche quest'anno i dilettanti in maglia azzurra sono andati a visitare i colleghi della «Mittel-Europa», a distribuire, come al solito, fior di pugni in abbondanza; purtroppo, però, essi sono stati defraudati di più di una vittoria dalla parzialità di certe giurie. A Monaco di Baviera, si è avuto addirittura la sfacciataggine di svitare nel risultato l'andamento di quattro incontri, tanto che è uscita fuori una vittoria dei locali per 11-5, quando in qualsiasi altro paese del mondo avremmo vinto noi per 9-7.

Per la verità, è bene premettere che i nostri rappresentanti non erano tutti all'altezza del difficile compito loro imposto. Si trattava di tener fede a una tradizione, di tenere alto il nome dell'Italia sportiva che è alla testa del movimento dilettantistico mondiale; e qualcuno è venuto a mancare quasi completamente. Il neo-azzurro Ballerini, per esempio, ha perso i suoi tre combattimenti. Brugiotti ne ha persi due e ha chiuso l'altro alla pari e Borzone ne ha vinto uno solo. Veramente un po' poco, tanto più che in Patria sono rimasti degli elementi che avrebbero rimpiazzato i tre citati in modo migliore senza dubbio. La colpa non è però degli «ufficiali» della F. P. I., perchè un contrattempo imprecisato ha impedito ai campioni dell'Italia settentrionale di essere presenti alle selezioni di Roma. Così i piuma Bilotti II e Demartini, il medio Longinotti e il massimo Rovati hanno dovuto accontentarsi di sperare per il futuro.

Il bilancio della *tournee* centro-europea è un po' magro: dei tre incontri, uno pari col rappresentativa ungherese, uno vinto con la rappresentativa cecoslovacca e uno perso colla rappresentativa bavarese. Il primo incontro della serie si è svolto a Budapest il 12 dello scorso mese e il debutto degli «azzurri» è stato soddisfacente, chè il punteggio finale dice 8-8, ma quello, chiamiamolo così, morale dice 10-6 a nostro favore. Infatti ai quattro connazionali vincitori, Stella, Bianchini, Desio e Rossi, si sarebbe dovuto aggiungere Rodriguez, dichiarato sconfitto di fronte a Enekes, sebbene nel combattimento si fosse dimostrato superiore. In quella giornata chi più di tutti si distinse fu il piccolo Stella, un peso mosca della Venezia Giulia tutto mu-

scoli e nervi, che debuttava allora come Azzurro. Stella trattò così malamente il suo pur valido avversario Eros, che la vittoria gli fu riconosciuta a pieni voti anche dal pubblico. Degli altri, Rossi ha convinto del suo valore con una vittoria nettissima; Bianchini, il più completo pugile azzurro, si dimostrò un po' a corto d'allenamento, purtuttavia non stentò eccessivamente a piegare il coriaceo Fogas e Desio fornì una prova regolare. Ballerini si trovò paralizzato dall'emozione; Borzone e Brugiotti persero i loro *matches* perchè inferiori ai rivali.

Brno: seconda tappa. I Cecoslovacchi, è notorio, non sono delle cime in fatto di pugilato. Era quindi naturale



### LUIGI QUADRINI

Per quanto in questa fotografia lo si veda sorridere giovanilmente, è il boxeur più serio e più compassato che esista sulla terra. Educatore, elegante e ben pettinato, cominciò a tirare di boxe sei anni fa a Milano, quando degli amici andarono nella bottega di parrucchiere, ove lui lavorava come garzone, a convincerlo di cambiar mestiere. E Quadrini si diede alla nuova arte con grande passione. In breve tempo divenne l'idolo delle folle milanesi, che lo videro diventare Campione italiano dei «piuma». Allargò la sua fama, andando a combattere in Spagna e nell'America del Nord, ove ebbe l'onore di incontrare Campioni di vaglia e di battere avversari grazie alla sua boxe prettamente scientifica. E' tornato da qualche mese da queste peregrinazioni, ha combattuto ancora fra noi ma ha palesemente declinato. Di ciò se n'è accorto anche lui ed ora s'è ritirato a vita privata assieme alla giovane moglie a Parigi. Naturalmente per esercitare una bottega di parrucchiere. Ma, ad esso, lui la dirige, e guarda i garzoni fare barbe e rimastare shampooing.

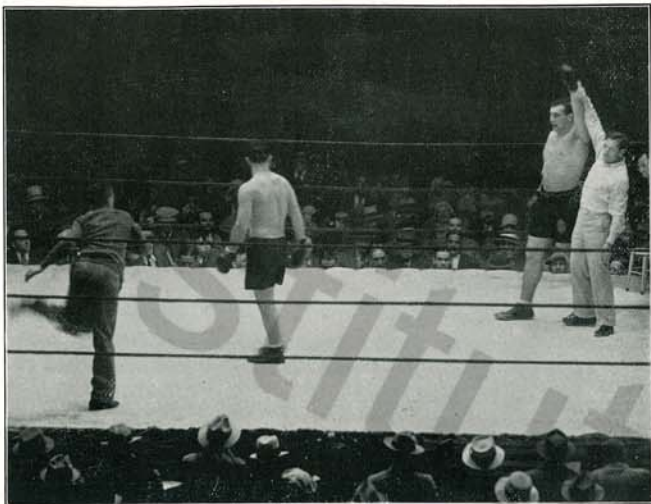
che i loro rappresentanti le prendessero di santa ragione dai nostri. E sono stati battuti. Anche qui, però, Ballerini era attanagliato dall'emozione e regolarmente ha perso il suo *match*, mentre Brugiotti ridimostrava la sua poca capacità, facendosi mettere a terra da Ambroz. Rossi, al contrario, ribadiva la buona prova di Budapest con una altra clamorosa vittoria. Stella, Rodriguez, Bianchini e Borzone completavano l'affermazione italiana, che si chiudeva col punteggio di 12-4.

E, da ultimo, Monaco di Baviera, paese delle sorprese. Non solo sorprese nei verdeti, ma anche nella forma dei nostri pugilatori. Rossi, infatti, perdeva prima del limite e Brugiotti superava se stesso strappando il *match* pari ad un avversario di classe: Haymann. Ballerini, invece, ancora preso dall'emozione, finiva sconfitto come le due volte precedenti. Rodriguez e Bianchini avevano dominato gli avversari e si son visti dare il *match* nullo; Desio e Borzone, che al minimo meritavano il «nullo», han perso ai punti. L'unico vincitore riconosciuto dalla giuria è stato Stella; ma sfido: egli aveva messo a terra cinque volte il bavarese.

Le Maglie Azzurre non si sono concesse riposo. A quadri rinnovati, sono partite il 25 aprile per l'America del Nord, chiamate a disputare due tornei, uno a Nuova York e l'altro a Boston. A quadri rinnovati, chè i pugili che più sopra abbiamo ritenuto come i nostri punti deboli sono stati sostituiti. Così il piuma Ballerini, che ha scontato la sua inesperienza colle 3 sconfitte internazionali, ha lasciato il posto a Portaleone, il piuma «azzurro» dello scorso anno, che ultimamente ha sostenuto vittoriosi incontri militando nelle file dei leggeri; Borzone ha ceduto il suo posto al peso medio Longinotti di Piacenza e Brugiotti ha fatto lo stesso col milanese Rovati, vincitore dell'ultimo torneo dei pesi massimi. Altri due cambiamenti si sono verificati: Rodriguez, calato di categoria senza sforzo (combattendo nei «gallo» faceva 51 kg), ha rimpiazzato Stella e al suo posto si è messo il milanese Dell'Orto.

Riepilogando i nostri ben scelti rappresentanti per la *tournee* americana sono: mosca, Rodriguez; gallo Dell'Orto; piuma Portaleone; leggero, Bianchini; welter, Desio; medio, Longinotti; medio-massimo, Rossi; massimo, Rovati. Così ringiovanita, la Nazionale italiana affronta con sicurezza gli squadroni transatlantici. Ha essa possibilità di debellarli? Quasi certamente di sì.





L'ultima affermazione americana di Primo Carnera è stata quella riportata ai punti su Maloney, a Miami. Il nostro gigante è qui effigiato sorridente, mentre l'arbitro gli alza il braccio in segno di vittoria, alla fine delle dieci riprese. Notare il gesto di disappunto di Maloney, che, al pari di tutti i battuti di stretta misura, pretendeva di aver vinto lui! (foto Acme).

## Intorno al "ring,"



Parrà incredibile, ma in Francia, senza il « militare Carnera », non possono stare tranquilli. L'hanno perfino fatto abile a sua insaputa e la procedura ha continuato regolarmente il suo corso, tanto che un mese fa il nostro gigante è stato dichiarato renitente alla leva. Sin qui nulla di straordinario; ma il bello sta nel conoscere i particolari di come ha agito la burocrazia francese. Hanno fatto tutto con una serietà tale, da far muovere alle risa anche l'uomo più indifferente del mondo.

Verso la metà del mese scorso, infatti, arrivava all'indirizzo di Primo Carnera, a Saint Germain, un precetto dell'autorità militare francese. Il precetto ordinava al giovane coscritto Primo Carnera di trovarsi alle otto del mattino del 19 aprile alla stazione est di Parigi per essere diretto a Strasburgo e presentarsi la mattina del 20 aprile alla caserma del 138.° fanteria.

Naturalmente il precetto non poté essere recapitato all'interessato per la semplice ragione che Carnera si trova in questo momento negli Stati Uniti dove sta sbrigliando per la conquista del titolo di campione del mondo di tutte le categorie. Il brigadiere dei gendarmi non poté quindi far altro che apporre in margine al precetto la menzione: « assente dal domicilio » e rimise il precetto al comando del Distretto di Versailles. Il Distretto ha emanato immediatamente un nuovo precetto col quale Primo Carnera è

stato diffidato a presentarsi entro 15 giorni alla sede del suo reggimento. Tale termine è scaduto il 24 aprile e siccome il giovane coscritto non s'è fatto vivo, è stato dichiarato renitente alla leva.

Non c'è una punta di ridicolo in tutti questa faccenda seria seria? Evidentemente i Francesi non si rassegnano alla perdita del « Carnera national », che pure avevano ...acquistato in modo tanto facile.



I competenti d'Oltre Oceano, si ostinano a compilar classifiche sui migliori pesi massimi del Mondo, classifiche che pur non avendo alcun valore immediato e reale, perché non se ne trova una uguale all'altra, possono tuttavia servire a dare una misura approssimativa della considerazione in cui sono tenuti i grossi calibri più in vista.

Oggi è la volta di tre giornalisti americani, che hanno espresso le loro opinioni nei modi che qui sotto riportiamo.

Robert Sommerhoff divide i pesi massimi in tre categorie, o gruppi, e li classifica così:

**Primo gruppo:** 1. Max Schmeling, detentore del titolo; 2. Young Stribling; 3. Jack Sharkey; 4. Tommy Loughran; 5. Tuffy Griffith.

**Secondo gruppo:** 1. Ernie Schaaf; 2. Primo Carnera; 3. Paulino Uzcudum; 4. Charlie Retzaff; 5. Mickey Walker.

**Terzo gruppo:** Max Baer, Stanley Fore-  
da, Paul Swiderski, Maxie Rosebloom,

Jimmy Slattery, King Levinski, Ernest Gühring, Larry Johnson.

Il secondo giornalista, Wibur Wood del « New York Sun », la pensa un po' diversamente. Ecco:

1. Young Stribling; 2. Jack Sharkey; 3. Max Schmeling; 4. Primo Carnera; 5. Tommy Loughran; 6. Tuffy Griffith; 7. Max Baer; 8. Ernie Schaaf; 9. Paulino Uzcudum; 10. Charlie Retzaff.

Il terzo, Billy Stevens, che forse ha più buon tempo di tutti, ha compilato una lista di 50 nomi, divisi in cinque gruppi e precisamente in « uomini di testa », « stelle di prima grandezza », « speranze », « veterani » e « promesse ».

Gli uomini di testa sarebbero i seguenti: 1. Jack Sharkey, 2. Young Stribling; 3. Max Schmeling; 4. Primo Carnera; 5. Tommy Loughran; 6. Tuffy Griffith; 7. Vittorio Campolo; 8. Ernie Schaaf; 9. Max Baer; 10. Van Porat.

Per gli altri quattro gruppi, ci limiteremo a dire che in essi non figura neppure un Italiano. Ed ora al lettore la briga di giudicare se ha più ragione il primo, il secondo o il terzo giornalista, o se, caso probabile, hanno torto tutti e tre.



Mentre in Patria gli si dà del fedifrago, Carnera trova modo, in America, di compiere un bel gesto di italianità.

Agli inizi di questo mese la nostra rappresentativa dilettantistica giungeva nel porto di Nuova York, ma, ad onta delle intese, nessun dirigente della Commissione Atletica dello Stato di N. Y. si trovava a riceverla e a garantirne il ritorno in Patria, com'è d'obbligo per tutti coloro che sbarcano in America.

Sono stati allora i rappresentanti della stampa italo-americana e Primo Carnera in persona — gli unici che si trovavano ad accogliere i connazionali — che hanno reso possibile lo sbarco agli « azzurri » garantendo i primi per gli « ufficiali »... assenti ed il gigante offrendosi di depositare un'adeguata cauzione di garanzia per il ritorno in Patria degli atleti italiani. In seguito a questo energico e persuasivo atteggiamento, l'ufficio di immigrazione concedeva il nulla osta. Bravo Carnera!



Si è sempre detto che, salvo in Inghilterra, in tutte le altre Nazioni il pugilato è praticato solo da qualche scavezzacollo venuto su dal popolino. A stroncare tutte queste dicerie, basterà citare il nome d'un Italiano illustre che non ha sdegnato di mettersi i guantoni e di incrociarli con noti *boxeurs* sulle tolde dei transatlantici. Si tratta del Duca delle Puglie, lo sportivissimo di Casa Savoia, che ha dato prova della sua valentia non solo come valente pugilatore, ma anche come pilota aereo, come meharista in Libia, come fuoribordista al Lido, come giocatore di polo a Brioni, come cacciatore in Sardegna, come torero nelle piccole arene di San Sebastiano.

Ed ora ci si venga a dire che gli sportivi dal sangue blu si trovano solo in Inghilterra!



Carlo Agostoni di Milano che pel secondo anno ha conquistato il titolo di Campione italiano di spada.

## CAMPIONI ITALIANI DI SCHERMA 1931

Anche Milano, finalmente, è stata centro di un avvenimento schermistico di importanza nazionale: il Campionato italiano di spada. Si è voluto quest'anno adottare criteri nuovi sia nel regolamento che nel calendario delle gare. E si sono fatte disputare prima le gare di spada, poi quelle di sciabola ed infine quelle di fioretto, in città diverse a distanza di tre o quattro giorni tra l'una e l'altra competizione.

Non sappiamo quali siano state le ragioni di tale

innovazione: forse il fatto di voler accontentare il desiderio organizzativo delle varie città: Milano, Trieste e Venezia. Troviamo però che uno schermiatore che avesse voluto partecipare a tutte e tre le armi avrebbe dovuto assoggettarsi ad una spesa e ad una perdita di tempo non indifferenti, non sappiamo con quale vantaggio nei riguardi della qualità e quantità dei partecipanti.

Altra innovazione importantissima quella del sistema di gara: eliminazioni dirette (?) con successivi *repêchages* che fanno sortire, uno o due alla volta, i designati per il girone successivo; tutti gli incontri, alla spada, ad 1 stoccata, tranne quelli per la designazione del vincitore tra i primi quattro classificati, che si svolgono a 5 colpi e richiedono la differenza di 2 stoccate tra vincitore e vinto.

Il sistema di eliminazione, a nostro parere, non è cattivo, ma il fatto che si disputano gli incontri ad un solo colpo lo rende un assurdo schermistico, diciamo «schermistico».

Si sono avute così delle belle sorprese e tutti i partecipanti, compresi quelli che dalla nuova formula hanno potuto avvantaggiare di risultati inaspettati, non sono rimasti troppo soddisfatti. Tra l'altro, per nostro conto, un torneo dovrebbe servire non solo alla designazione dei migliori, ma anche a permettere ai più giovani di disputare parecchi incontri con i più forti in modo da trarre un utile insegnamento ed un certo allenamento che possa servire anche per le future gare; ma con questo sistema di gara ciò non avviene.

Un giovane tira quattro o cinque stoccate e... tutto è finito; non sappiamo con quanta soddisfazione del tiratore. Una cosa ancora: sport deve essere anche un lavoro, una fatica fisica. Il disputare una stoccata per poi attendere delle mezz'ore il proprio turno non è più uno sport... E' un logorio del sistema nervoso che si riduce sulla pedana in assalti disordinati ed inconcludenti. Abbiamo udito un tiratore dire che non riusciva neppure... a sudare! Frase banale che pure rispecchia uno stato d'animo, una realtà di cose.

Non sappiamo se l'on. Mazzini, che pur si è dimostrato perfettamente padrone di tutto il procedere della nuova formula, e che ha fatto marciare perfettamente la macchina della formazione delle «categorie B», vorrà continuare con questo sistema.

Non ci sembra il migliore anche per le nostre possibilità internazionali e vogliamo sperare che la autorità dei nostri rappresentanti riesca a bocciarlo in seno al Consiglio della Confederazione Internazionale di scherma, perchè se così non fosse non possiamo nutrire un'eccessiva fiducia sulle nostre possibilità, nella spada, a Los Angeles.

Ma è tempo di parlare dei risultati delle gare.

Nella bella sala del Giardino si sono presentati 37 spadisti, quasi tutti dell'Italia Settentrionale, dove l'arma triangolare è più coltivata che non nel Mezzogiorno.

Sono mancati, dei fortissimi, Cornaggia, indisposto, Pezzana non ancora rimesso da una lunga malattia e Bertinetti, che non aveva ottenuto il permesso dalle autorità militari.

Gli altri tutti si sono dimostrati perfettamente preparati e possiamo dire, con soddisfazione, che abbiamo visto della bella scherma in quanto pochissimi so-

no stati gli elementi del genere «scarafone», segno di un miglioramento generale qualitativo dei cultori della spada. Le eliminatorie della prima giornata hanno fatto passare alla semifinale i seguenti tiratori: Ragno 5 vittorie zero sconfitte; Rastelli G. e Minoli R. 6 v. 1 s.; Marrazzi, Spreafico e Puerari 6 v. 2 s.; Riccardi, Benassati, Bertolaia, Minoli E. e Pacini 5 v. 3 s.; Brusati, Rastelli D., Tieghi, Battaglia e Simonetti 5 v. e 4 s. Di diritto entra Agostoni, campione d'Italia.

Come si vede, nelle prime giornate Ragno, il fine spadista veneziano, è passato senza battute di arresto con una serie di *flèches* perfette per precisione e per scelta di tempo. Minoli Renzo e Rastelli Giorgio, dopo un infortunio iniziale, hanno proceduto chiaramente seguiti dall'anziano Marrazzi che è tornato validamente sulla breccia, dal giovanissimo Puerari, che ha fatto mirabile, da Spreafico che ha trovato la sua giornata, da Riccardi e Bertolaia che hanno alternato assalti da campioni a matches incolori, da Benassati, da Minoli Enrico, che ha saputo dimostrarsi redditizio oltre che bello schermitore, dall'irruente Pacini. Ultimi a classificarsi, tra gli altri, Brusati, non nella sua giornata migliore e Rastelli Dino. Tra gli eliminati ricordiamo l'ing. Allocchio, Chiappa, Dario Mangiarotti, Focchi come alcuni dei migliori.

Nella seconda giornata naturalmente la battaglia si è scatenata dalle prime stoccate. E sono cominciate le sorprese: Renzo Minoli e Giorgio Rastelli si sono trovati alla pari con 3 sconfitte e zero vittorie. Il perdente tra i due è eliminato: Rastelli riesce a spuntarla. Uno dei nostri Olimpionici cade tra le meraviglie generali... conseguenza dei matches ad un colpo. Contemporaneamente Riccardi, in ottima ripresa, passa senza colpo ferire, seguito poco dopo da Agostoni.

Nelle ultime categorie intanto si lotta a denti stretti. Spreafico, disgraziatissimo in due giudizi della giuria, viene eliminato nel secondo giro insieme al tenente Pacini.

Nel terzo cadono Puerari, Germano, campione piemontese e Benassati, poi Giorgio Rastelli che, con un risveglio di energia, era riuscito a riportarsi in gara, Marrazzi e Simonetti. Tieghi e Rastelli Dino, con degli incontri decisi anche se fortunati, arrivati al quinto giro debbono cedere assieme ad Enrico Minoli alla loro volta.

Rimangono ancora in lizza per due posti: Ragno, Battaglia, Bertolaia e Brusati. Il Veneziano,

che non è certo in una giornata felice come la precedente, cade di fronte a Bertolaia che a sua volta viene eliminato da Brusati, battuto da Battaglia, ma che con la vittoria bellissima sull'Olimpionico universitario riesce a conquistarsi un posto tra i primi quattro. Essi sono pertanto Agostoni, Battaglia, Riccardi e Brusati.

Di essi due sono dei «previsti» dalla carta, due sono degli «outsiders».

Brusati, campione italiano universitario — e vogliamo qui mettere in evidenza la bella prova fornita in questa gara dai tre spadisti del G.U.F. di Milano, che hanno così valorizzato la classe degli spadisti universitari, brillantemente affermatasi alle gare di Trieste — ha tirato, nella seconda giornata, magnificamente, toccando spesso agli avamposti e basandosi su un bel gioco di arresti e di parate e risposte ed è stato degnissimo della sua affermazione.

Battaglia, un mancino difficile per la sua scherma singolare, si è avanzato aiutato da qualche giudizio a lui favorevole e da una buona dose di fortuna. Sosteniamo che molti degli eliminati avrebbero dovuto, come classe, come impostazione schermistica, essergli stati davanti e non crediamo errare citando schermatori del valore di Ragno e di Bertolaia, per non dire che di quelli che hanno ceduto in ultimissimo tempo. Del resto, egli stesso ci ha dichiarato come dalla «Spada Ostali», da lui vinta, non avesse più preso in mano l'arma, essendo militare. E' venuto a questa gara, pertanto, del tutto privo di allenamento e ciò nonostante è riuscito a terminare entro i primi quattro: dimostrazione evidente dell'assurdo dei matches ad un colpo.

Agostoni e Riccardi non hanno bisogno di presentazioni. Sono arrivati decisamente alla finale e ambedue ci sono sembrati preparatissimi.

Negli incontri decisivi, Agostoni aveva ragione, dopo un incontro in cui il giovane universitario ha dato una esatta valutazione del suo effettivo valore, per 6 a 4 di Brusati mentre Riccardi batteva nettamente Battaglia per 5 a 2.

Nel match per il primo posto, Agostoni dopo aver subito la prima stoccata su una parata e risposta di Riccardi, con un attacco diretto al braccio ed una presa di ferro in quarta e botta al braccio si portava in vantaggio.

Riccardi con un attacco in *flèche* pareggiava ma non poteva evitare che Agostoni con un uno-due al petto, una botta dritta ed una rimessa d'arresto conquistasse per la seconda volta l'ambito titolo.

Agostoni ha dato nuova prova in questo match della completezza del suo gioco e della potenza della sua scherma. Di fronte ad un Riccardi, che si va avvicinando alla buona forma, che va riprendendo lo scatto, nei suoi attacchi in *flèche*, di due anni or sono, ha saputo schermire con decisione e sicurezza confermando quella sua superiorità che già altre volte avevamo messo in evidenza.



Ugo Pignotti, di Firenze, ha vinto il Campionato nazionale di sciabola 1931.

Brusati, battuto nettamente per 5-2 Battaglia, era opposto a Riccardi per disputare il secondo posto, e in un match in cui, tra la meraviglia generale, Riccardi ha dimostrato di non impegnarsi, egli con una parata e risposta, una *flèche*, una controparata e risposta e due arresti ha avuto ragione dell'avversario per 5-1 conquistando uno stupendo secondo posto.

\*\*\*

Come facilmente prevedibile, le gare per il Campionato di sciabola non hanno riservato sorprese. Qui il sistema nuovo di eliminazione, con matches però a cinque stoccate, ha dimostrato di essere buonissimo e di poter dare una esatta valutazione di valori. Unico appunto: la finale ristretta a solo quattro tiratori, il che impedisce a dei buoni elementi di mettersi in luce.

Non molti sono stati i partecipanti: neppure due dozzine, ma in compenso erano presenti anche Marzi e Gaudini, le cui iscrizioni non erano giunte. Unica dolorosa assenza quella di R. Anselmi, indisposto.

Dalle combattute prime eliminatorie nelle quali i migliori si erano fatti decisamente avanti, sono passati alle semifinali Marzi, Gaudini, Pignotti, Salafia, i due Rastelli, G. Guaragna, Biach, Tieghi, Galante, Santostefano, Resse, Grata, Giannini e Ortelli.

Qui naturalmente la lotta è stata durissima per le mezze figure. Marzi, in grande forma dal gioco scintillante e vario negli attacchi in *flèche*, nei tempi al braccio, nelle parate e risposte è arrivato per primo alla finale senza subire sconfitta alcuna, seguito poco dopo da Gaudini, vincitore di Pignotti il quale però non tarda ad assicurarsi l'ambito posto tra i

quattro finalisti. Vi è ancora un posto a disposizione e sono in lizza Salafia, Biach, Rastelli Dino e Galante.

Galante cede per primo, seguito da Rastelli Dino. Nell'incontro diretto Salafia ha nettamente ragione di Biach ed entra in finale.

Dei semifinalisti il primo a cadere è stato Tieghi, che ha avuto nei due Campionati di spada e sciabola, assieme ad una certa dose di fortuna, anche un momento felicissimo della sua carriera schermistica; segue Gioacchino Guaragna. Il formidabile fioretista, che fa la sciabola con la destra, non ci ha persuaso. I movimenti delle braccia e delle gambe non sono sincronici, manca di scatto, manca della meccanica di sciolto. Forse se impugnasse anche quest'arma con la sinistra farebbe di più.

Ma certo in lui vediamo il grandissimo fioretista e solo quello. Resse di Roma viene eliminato nel giro successivo assieme a Grata che è battuto 8-6, in un magnifico assalto, dal triestino Giannini.

I due romani hanno ben impressionato per la loro velocità e decisione; del resto i risultati ottenuti sono un chiaro indice del loro valore.

Nel giro successivo è la volta di Giannini che, malgrado la sua resistenza, deve cedere alla superiore classe degli avversari. Con lui Rastelli Giorgio. Rastelli senior, a nostro parere, ha commesso un passo falso nella sua carriera schermistica. Si è fissato di eccellere nella spada, abbandonando quasi le altre due armi. Ne consegue che tutta la sua formidabile preparazione schermistica non ha più alcun valore nell'arma triangolare, mentre la sua efficienza nelle altre due armi è notevolmente diminuita ed egli non da più quei risultati che ci si dovrebbero attendere da uno schermitore in continuo progresso, come dovrebbe essere Rastelli.

Santostefano, uscito nel giro successivo, ha fermato le prove dei campionati universitari. Schermitore ardente e generoso, abusa degli attacchi in *flèche*, che gli sono costati qualche match. Con lui è uscito Ortelli che ha ottenuto in questo torneo risultati inaspettati dalla sua scherma disordinata, basata sul gioco di gambe e su larghi movimenti. Ultimi a cedere Dino Rastelli e Galante: due autentiche promesse.

L'universitario milanese, veloce nell'attacco, sicuro nella bellissima quarta e risposta che eseguisce mirabilmente, con il pugno molto avanti, conferma i suoi costanti progressi nell'arma bitagliante che gli consigliamo di coltivare intensamente. Del giovanissimo Galante non possiamo che ripetere quanto detto sul suo conto in occasione della sua vittoria a Milano. Il suo gioco vario e completo, il suo temperamento, la scuola a cui cresce lo fanno prevedere come un assai prossimo temibilissimo avversario dei più forti.

L'anziano Biach ha fatto miracoli. Fornito dalla natura di mediocri mezzi fisici, con la sua condotta

di gara, con il suo ardore combattivo, con una scherma personale, dalla scelta di tempo falsissima si è portato meritatamente sulla soglia della finale.

In essa i quattro migliori, previsti dalla carta, si sono disputati il titolo.

Marzi ha avuto dalla sua la sfortuna. Nell'incontro con Pignotti, quando aveva ancora ogni possibilità di conquistarsi l'ambito titolo una caduta, nella quale si produceva una contusione al braccio destro, lo obbligava a ritirarsi dalla lotta. La sorte non ha voluto essere favorevole ad uno dei migliori sciolto, ad un giovane che ha saputo raccogliere tante simpatie anche all'estero per la sua classe, per la sua correttezza.

Gaudini aveva intanto ragione di Salafia che si è confermato come uno dei nostri migliori sciolto, decisissimo nei suoi attacchi in *flèche*, bene impostato sulla parata e risposta, certo combattente volitivo ed intelligente.

Nell'incontro decisivo sono quindi di fronte Pignotti e Gaudini.

Il Fiorentino ed il gigante romano si studiano lungamente poi Pignotti con una puntata tocca per primo. Gaudini parte d'attacco, ma un bellissimo tempo al braccio porta a due Pignotti. Passa il tempo e poco prima dello scadere dei minuti concessi Pignotti scatta in un attacco composto. Il Romano para e risponde e poi tocca ancora d'arresto. Siamo due a due. Il fiorentino, calmissimo, attende il romano, che appare assai nervoso, e si porta in vantaggio con una parata e risposta e poi ancora con un attacco di uno-due alla figura. Gaudini perde la sua calma ed attacca. Un tempo al braccio di Pignotti chiude l'assalto.

Pignotti, l'atleta modesto per eccellenza, lo schermitore dalla meccanica perfetta, dalla scherma intelligente e chiara, certo uno dei più distinti rappresentanti dell'arte schermistica italiana, ha riscattato la cattiva prova di Montecarlo, è campione d'Italia.

Gaudini che, fino all'ultimo match, soprattutto dopo il ritiro di Marzi, era preannunciato vincitore, nel confronto finale ha ceduto nettamente. E' stato dapprima fermo, quasi apatico, poi quando ha sentito prossima la sconfitta non ha più ragionato e, di fronte alla calma di Pignotti, ha tirato precipitosamente.

Non è demerito essere secondi dopo un Pignotti presentatosi formidabilmente preparato. Con questa classifica il Romano non fa che confermare il suo valore di sciolto.

In linea generale la sciabola ha dimostrato che vi sono dei giovani che stanno lavorando per avvicinarsi ai migliori. Occorre incoraggiarli, aiutarli, per assicurare all'Italia quella riserva di forti che ci abbisogna per poter reggere il confronto con gli Ungheresi. E questo deve essere il nostro scopo.

Il fioretto, come la sciabola, non ha raccolto gran numero di iscrizioni e soltanto 20 tiratori si sono presentati sulla pedana della bella sala del Circolo della spada di Venezia. Sono mancati dei migliori Marzi, ancora non rimosso dalla sua caduta, Gaudini campione europeo e Puliti; tutti gli altri erano presenti ed hanno dovuto lottare fin dai primi gironi eliminatori a denti stretti che tutti i fioretisti presenti si sono dimostrati oltre che ottimamente preparati, elementi di primissimo valore, come era stato nelle altre due armi e come è naturale che sia in gare di tale importanza.

Non si sono fatte, per l'esiguo numero dei partecipanti, le batterie. Si è iniziato subito la semifinale nella quale ha ceduto per primo Motolese, lo schermitore certo inferiore a tutti gli altri partecipanti alla gara, seguito nel secondo turno da Zannichieli, Faldini e Damiani, che, in una prova inferiore alle sue possibilità, dopo tre sconfitte si è ritirato dalla competizione. Il terzo turno vede eliminati Pessina e Vittorio Spotti, ambedue tornati alle gare importanti dopo lunga assenza, e che pertanto, di fronte al valore dei giovani, non hanno potuto fare di più, e, insieme con loro, Giorgio Rastelli. L'eliminazione così anticipata del Campione del mondo universitario non fa che confermare quanto detto di lui per la sciabola.

Intanto nelle posizioni di testa si è avanzato irresistibilmente Pignotti. Il campione italiano di sciabola, corretto, allenatissimo, a posto nel pugno e nel gioco di gambe, battendo Damiani 5-3, Giorgio Rastelli 5-1, Guaragna 5-1, Ragno 5-2 e Chiavacci 6-4 è il primo ad assicurarsi l'ingresso tra i primi quattro seguito subito dopo da Ragno che batte nel match decisivo Guaragna, tirando con un'energia ed una intelligenza ammirevoli.

Nelle posizioni retrostanti la lotta per la salvezza è sempre più dura e l'equilibrio dei valori fa assistere a degli incontri entusiasmanti. Al quarto turno cedono Gambier, il giovane veneziano che già nell'incontro G.U.F. Venezia-G.U.F. Milano aveva particolarmente impressionato e che ai Campionati Universitari aveva figurato discretamente bene, Nostini, il campione d'Italia Universitario, che ha confermato con questa prova il suo valore, ma che avrebbe dovuto fare di più e Dino Rastelli, che riscatta con questa bellissima prova quella più scialba delle gare universitarie e che conferma le sue belle qualità di fioretista.

Sono usciti a questo momento 10 tiratori; due sono in finale; un altro, Guaragna, con una bellissima vittoria su Chiavacci vi entra. Vi sono ancora sette schermitori che si disputano l'unico posto rimasto.

Bocchino e Macerata debbono cedere per primi all'esperienza ed alla classe degli avversari, cedendo però dopo una strenua difesa, difesa che ha loro permesso di mettere in luce tutte le loro qualità di fioretisti bene impostati, velocissimi all'attacco ed



Gioacchino Guaragna di Milano, che ha conquistato anche quest'anno il titolo di Campione d'Italia di fioretto.

della parata, completi nelle concezioni di gioco. Veratti, che aveva iniziato non troppo sicuramente, ma che aveva poi saputo riprendersi così da riportarsi tra i primissimi è battuto da Salafia, astuto e forte fioretista quanto ottimo sciolto. Quest'ultimo deve segnare il passo di fronte a Chiavacci mentre Terlizzi batte Boni, presentatosi ben preparato, così da giungere fino alla soglia di una difficilissima finale.

Sono ora di fronte Terlizzi e Chiavacci. Terlizzi è il fioretista completo che conosce tutte le astuzie della pedana, che sa sfruttare ogni gioco, Chiavacci è il generoso ed irruento combattente che fida la sua forza nella velocità delle sue gambe, che è ritornato da poco allo sport, che va rimettendosi gradatamente in forma. Terlizzi, che aveva vinto 8 a 6 un primo incontro con Chiavacci e perso un altro per 6 a 4, riesce in un match oltremodo accanito, con un arresto e con un'azione caotica, quando sono 4 a 4 a vincere per 6 a 4 il terzo confronto e ad entrare in finale che comprende così Pignotti, Guaragna, Ragno e Terlizzi.

Sono di fronte Ragno e Guaragna. Il Veneziano, che si è qui vendicato della sfortuna che lo ha avversato nella spada, e che ha confermato nei tre Campionati di essere uno degli schermitori più completi d'Italia, appare ora fiaccato dallo sforzo. Il suo pugno non è più centrato come nel primo giorno e più di una volta stralinea. Di fronte a lui un Guaragna che, nella prossimità del traguardo, ha ritrovato se stesso. Ed il mancino dopo essere stato 4 a 0 in vantaggio vince 5 a 3 questo incontro, facendosi ammirare in bellissime parate risposta oltre che in una lotta diretta fatta con velocità fulminea.

Pignotti ha la meglio su Terlizzi, in un match bellissimo e non tirato a denti stretti.

Poi Terlizzi ottiene una facile vittoria, con tre attacchi, una parata e risposta ed un arresto in controttempo, per 5 a 1 su Ragnò che lotta al di sotto del valore dimostrato nel primo giorno, forse contento già del suo quarto posto.

Sono infine di fronte Guaragna e Pignotti per disputarsi il titolo. Pignotti, che nell'incontro del giorno precedente aveva dominato con sicurezza l'avversario appare ora meno sicuro, meno saldo sulle gambe, meno pronto nell'eseguire quelle azioni che nella mente va concretando, all'opposto Guaragna è decisamente lanciato nel desiderio di conquistare ancora una volta quel titolo che, tolta la parentesi del 1930, in cui egli si ritirava dalle gare per il poco buon funzionamento delle giurie, dal 1927 è in sua mano.

Pignotti è il meccanico perfetto del fioretto, come lo è della sciabola. Guaragna è il giovane che, pur avendo ampliato le possibilità tecniche della sua scherma, fida soprattutto sulla velocità delle sue azioni semplici di attacco e sulla potenza della sua quarta e risposta le sue possibilità.

Pignotti attacca di seconda intenzione, il man-

cino para e risponde fulmineo. Il Fiorentino pareggia con un velocissimo attacco diretto ma subito dopo, su una preparazione di attacco, si lascia prendere il tempo dal Milanese che si porta così in vantaggio. Pignotti è ancora all'attacco e con una seconda botta dritta pareggia; vuole ripetere l'azione, ma subisce il tempo dell'avversario che si porta così 3 a 2. Il Fiorentino insiste all'attacco e con una bellissima controcazione si porta al pareggio. Un arresto discusso di Guaragna ed un altro attacco semplice di Pignotti portano i due avversari 4 pari. Occorrono due stoccate consecutive. Pignotti è nervoso ed incerto: attacca, ma subisce il tempo di Guaragna, il quale con una bellissima contro di quarta e risposta chiude vittoriosamente l'incontro.

L'incontro ha messo maggiormente in luce il valore dei due avversari, degni uno dell'altro e come ha dimostrato i continui progressi nella meccanica del mancino milanese, ha confermato in Pignotti uno degli schermatori più intelligenti e corretti sui quali può contare la scherma italiana.

Agostoni, Pignotti e Guaragna hanno iscritto il loro nome nell'albo dei Campioni azzurri. Triade formidabile che saprà continuare a difendere le nostre tradizioni vittoriose.

**GIULIO BENASSATI**



Brusati, del G.U.F. di Milano, vincitore del Campionato studentesco di spada.



Montano, del G.U.F., di Pisa nuovo campione universitario di sciabola.

## Gli Universitari e i loro Campionati

**A**nche i Campionati Nazionali Universitari hanno visto il loro svolgimento a Trieste nei giorni dal 9 al 12 aprile e una volta ancora gli schermatori goliardi hanno dimostrato la loro preparazione e la loro maturità nel nobile sport delle armi.

Innanzi tutto due parole sulle modificazioni apportate nel regolamento delle gare individuali ed a squadre, riunite quest'anno in una sola manifestazione.

Si è limitato, nelle gare individuali, a tre tiratori il numero massimo di rappresentanti di ogni G.U.F. per arma: ne poteva conseguire che, per disposizione di posti, entrassero in finale degli elementi di classe nettamente inferiore a quella di un quinto e sesto rappresentante di un G.U.F. ricco di forti schermatori, che si fosse dovuto tenere lontano dalle gare, per questa limitazione imposta. Diciamo « ne poteva conseguire », in quanto ciò, in effetti, non è stato, per il fatto che molti dei forti schermatori, che da più anni dominavano la ribalta schermistica universitaria, quasi come ad una parola d'ordine, non si sono presentati alla gara, mentre

tutti i rappresentanti dei vari G.U.F. si sono dimostrati perfettamente preparati, come del resto ci si attendeva, data la severità delle selezioni, e tutti degni di affrontare qualunque confronto.

Nella prova a squadre si è voluto adottare un sistema nuovo: una sola squadra per G.U.F., composta di un tiratore per ogni arma, matches diretti con conseguente eliminazione della squadra che non ha totalizzato le due vittorie sui tre incontri.

Tutto ciò noi sosteniamo, suffragati dal parere dei competenti e degli stessi partecipanti, essere completamente contrario allo spirito informatore di una prova a squadre, di una prova cioè che dovrebbe dare la possibilità di giudicare della preparazione collettiva di un gruppo nelle tre armi od in una piuttosto che nell'altra. Infatti, con questo sistema, non si viene a dare che una prova della superiorità individuale, mentre il risultato finale, della vittoria di squadra, è troppo in balia di un incontro fortunoso nell'arma triangolare, che è quella più passibile di sorprese, soprattutto quando siano presenti squadre senza « Campionissimi », per poter dare un valore sportivo assoluto a questa gara.

Detto questo torniamo alle considerazioni generali sui risultati.

Una quarantina di fiorettilisti, altrettanti spadisti e trentasei sciabolatori si sono presentati alle gare. Eliminatorie combattutissime, semifinali durissime, che anche i primi eliminati erano degli ottimi seconda categoria, e poi le finali.

Qui la lotta è stata oltremodo appassionante per l'equilibrio degli elementi in campo, tra i quali nessun padreterno... ma tutti fortissimi tiratori e decisi a ben difendere le loro possibilità.

Al fioretto ha vinto l'uomo più continuo del Torneo, anche se non il più bello tecnicamente, il romano Nostini, un mancino dalla scelta di tempo eccezionale, velocissimo, che pratica una scherma difficile e redditizia, che ha passato batterie e semifinali senza subire sconfitta alcuna ed ha battuto nettamente nel *barrage* il fortissimo Montano, schermatore fine e ben impostato nel gioco di difesa come di offesa che però, a quanto pare, non si trova con i mancini. Due giovani quindi ai primi due posti malgrado che il terzo classificato Spinetti, ex-campione d'Italia 1929 e finalista dello scorso anno, abbia combattuto con ardore e in ottime condizioni di forma. Dopo di lui Santostefano,

un anziano, forse troppo anziano... ma certo tiratore di grandi risorse e conoscitore astuto della pedana, quindi dei ragazzi. Di Rosa, Macerata, Rimini, Rastelli Dino, Pirio, Brusati: ragazzi nell'età, ma ben maturi nella scherma, del tutto degni dei forti assenti per preparazione tecnica, per impostazione, per condotta di gara. Tra i caduti Pelissero, finalista delle precedenti edizioni di Torino e Napoli, ma in cattiva giornata, Filogamo e Molini hanno destato la migliore impressione.

Nella spada lotta anche più appassionante. Equilibrio di valori almeno fino al sesto classificato. Ha vinto Brusati, lo schermatore che nella finale ha saputo tirare a denti stretti ogni suo assalto, combattendo sempre con decisione e confermando di essere in continuo progresso di forma e di valore. A lui vicinissimi Belvisotti, Benassati e Visconti.

Belvisotti, aiutato un po' anche dalla fortuna, ci è piaciuto specialmente nelle sue parate di contro di terza e risposta. Benassati non ha subito sconfitte fino al girone finale. Ha sempre combattuto con sicurezza e con calma, anche quando due disgraziati giudizi successivi gli hanno tolto la possibilità di mantenersi in lizza per il primato.



Nostini, del G.U.F. di Roma, nuovo campione universitario di fioretto.

Visconti è uno spadista nato. Non molto appariscente ma insidioso e pericoloso per chiunque. Salerno ha fatto almeno quattro incontri nulli, non sa sfruttare la sua lunghezza, è veloce, ma ci piace di più ricordarlo come fioretista, anche se quest'anno non si è classificato nella finale dell'arma classica nella quale era entrato lo scorso anno. Fumo è un mancino altrettanto scorbuto e difficile quanto Rastelli, anche in quest'arma, è fine e corretto schermatore. Il milanese ha saputo, dopo un cattivo inizio rimettersi sulla buona via. Giunta è un giovanissimo: taglia atletica, ottimo all'attacco ed alla difesa, manca ancora di scatto e di astuzia. Si il prossimo anno avrà acquistato queste due doti sarà un *outsider* pericolosissimo. L'anziano Guglianetti, tornato alle gare dopo lunga assenza, così come Paleologo che è caduto nel *barrage* dei quarti classificati nelle semifinali, ha dovuto cedere di fronte al valore della nuova generazione ma ha dato una bella prova di cuore e di tenacia. Spinetti è più fioretista.

La sciabola è stata l'arma più disputata del torneo.

Si sono trovati alla fine 6 tiratori con 6 vittorie ciascuno. Si è fatto un *bar-*

*rage* che è terminato così: Santostefano, Montano e Masciotto alla pari con tre vittorie; Rastelli, Scopece e Ferrari alla pari con due vittorie ciascuno.

Il *barrage* tra i primi tre si è dovuto ripetere tre volte, fino a che Montano, lo sciolatore più completo, ma anche l'uomo fisicamente più forte, non è riuscito ad avere ragione della resistenza dei due avversari. Lotta drammatica!

I primi sei sono stati uno degno dell'altro, hanno fatto tutti della buona sciabola, sono elementi di notevolissimo valore nazionale, specialmente in quest'arma in cui siamo troppo ricchi di giovani.

Gentile ha superato sè stesso, Schiazzano in finale è calato, Bandini è stato surclassato non sappiamo se per l'effettivo valore dei giovani o per un di lui passeggero declino di forma, per quanto propendiamo di più per questa versione, non essendoci egli apparso come il sicuro paratore ed il deciso attaccante dell'incontro di San Remo 1929. Salerno ha sentito alla fine il peso delle tre giornate di gare ed ha fatto quel che ha potuto.

Della gara a squadre poco da dire; qualche sorpresa: Palermo elimina Pisa, Genova elimina Torino; la vittoria dei romani sulla squadra favorita del torneo per una sconfitta «fulminea in ciel sereno» di Brusati, che sbaglia l'incontro con Paleologi, ed infine la battaglia finale tra Romani e Napoletani.

L'incontro si decise sull'ultimo match, alla sciabola, tra Ferrari e Scopece; lotta emozionante, stoccata per stoccata, chiusa con la discussa vittoria di Ferrari e quindi dei Romani.

I tre Milanesi, tre giovani, partiti senza molte rosee illusioni, hanno vinto la classifica per il primato assoluto complessivo, di fronte alle squadre di 15 G.U.F., composte di numerosi tiratori.

Hanno confermato l'imbattibilità del G.U.F. di Milano di oggi, come di ieri, nella scherma. Romani, Napoletani e Pisani sono stati i più forti avversari.

In generale abbiamo notato una ammirabile correttezza sulla pedana; Carniel ha presieduto le finali in modo perfetto; le giurie, sotto la presidenza di Ragno, Terlizzi, Woudrich e Benassati hanno funzionato abbastanza bene, data la scarsità dei giurati presenti.

## Da una pedana all'altra

Anche le signore hanno avuto in questo scorcio di stagione ricco di attività schermistica il loro Campionato, a Torino. Vi hanno partecipato undici concorrenti. Dai due gironi sono entrate nella finale sei fioretiste cui si è aggiunta di diritto la signorina Germana Schweiger, di Torino, campionessa 1930.

Essa ha confermato la sua netta superiorità, vincendo tutti gli incontri con la sua scherma potente negli attacchi e sicura nelle parate e risposta. Dopo di lei, la signorina Musso di Torino, seguita ad una stoccata dalla Cerani di Milano, apparseci ambedue assai migliorate nella saldezza di pugno e in velocità, ma ancora nettamente chiuse dalla Campionessa. Seguirono Anita Schweiger di Treviso, Nike Dalmonte, Lorenzotti Nina di Torino e Moraschi di Milano le quali tutte hanno combattuto con grande ardore, difendendo fino all'ultimo ogni loro possibilità tra l'interessamento del pubblico presente.

\*\*\*

L'anziana «Forza e Coraggio» di Milano, ha voluto dare una nuova prova del suo amore al nobile sport delle armi organizzando anche quest'anno quel torneo tra non classificati in finali di Campionati nazionali, provinciali e di categoria, che già nelle due edizioni del 1929 e del 1930 come gara a squadra aveva avuto il migliore dei successi.

Nel fioretto si sono presentati ben 52 concorrenti dei quali dopo una lotta serrata sono giunti alla finale 10 tiratori. Ha vinto dopo *barrage* Cerchiaro, un giovane che ha saputo imporsi con i suoi attacchi fatti con bella velocità e con buon intuito schermistico.

Nella spada hanno partecipato soltanto 21 tiratori, ciò che potrebbe significare un regresso nell'arma triangolare, almeno nell'elemento giovanile, in quanto in altre edizioni di tali genere di gare, non era certo questa l'arma che raccoglieva il minor numero di iscritti.

Non vogliamo essere pessimisti e consideriamo questa modesta partecipazione di iscritti come un fatto casuale che, in caso contrario, dovremmo seriamente impensierirci di questa *defaillance* della spada, l'arma che ci ha dato negli scorsi anni tante vittorie internazionali, ma dalla quale ultimamente abbiamo avuto delle amarezze, per evitare le quali ci occorre di rinsanguare i ranghi. Ha vinto Domeniconi, uno schermatore difficile e dal poderoso gioco di gambe che gli permette degli attacchi in *flèche* velocissimi.

Nella sciabola hanno risposto all'appello 40 schermatori sui quali si è nettamente imposto il giovane Galante, figlio del Maestro, che ha vinto tutti i suoi matches di finale. Ha fatto della bella sciabola, sicuro soprattutto sulla parata e risposta, deciso e veloce negli attacchi. Anche Domeniconi, che sfrutta nella sciabola come nella spada il suo veloce gioco di *flèche*, ha staccato nettamente gli avversari.

In complesso nelle tre armi si è vista della scherma discreta e soprattutto una puntigliosa preparazione che dimostra il continuo progresso anche di quelli che sono i terzi della scherma italiana.



Il semplice e pratico dispositivo del Comandante De Bernardi, che congloba nel volante unico i comandi di direzione e di profondità.

### Una geniale invenzione italiana

## Il comando unico negli aeroplani

Già da parecchi anni il Comandante De Bernardi studiava un nuovo sistema di comando nel pilotaggio degli aeroplani allo scopo di renderlo più facile e più semplice. Egli pensava di giungere alla soppressione della pedaliera colla quale normalmente viene comandato il timone di direzione, ed egli ha infatti ottenuto il fine desiderato collegando il comando del timone di direzione con quello degli alettoni.

Coll'abolizione della pedaliera non solo è consentita al pilota una certa libertà di movimenti, cosa questa di valore non trascurabile specialmente nel caso di lunghi voli nei quali per aver sempre i piedi sulla pedaliera egli è costretto a rimaner seduto mantenendo una data posizione con un disagio non indifferente che si aggiunge alla fatica provocata dalla tensione nervosa del pilotaggio, ma gli è permesso anche di alzarsi in piedi, di sporgersi fuori della cabina e tutto ciò senza perdere il controllo dell'apparecchio affidato alla manovra di un solo volante.

Per di più essendo i movimenti rigidamente determinati, è possibile eseguirli non più in base a una «sensibilità personale» che non è uguale in tutti i piloti, ma secondo le precise indicazioni di un adatto apparecchio di controllo.

Perchè il dispositivo di questo genere agisse nelle condizioni volute, era necessario disporre di un apparecchio perfettamente centrale ed equilibrato, di un vero e proprio autostabile, e questo fu il «Caproni 97» che ormai, nelle numerose serie che se ne sono costruite, può dirsi per i continui suoi miglioramenti, un apparecchio perfetto.

Nel dispositivo De Bernardi timone di direzione e alettoni, congiunti mediante un ingegnoso sistema di carucole, agiscono insieme azionati dal volante. Questo è muni-

to di un indice il quale scorre lungo il cerchio graduato di un disco sottostante sul quale, oltre alla linea di volo, sono segnati i punti di virata larga, stretta e strettissima. Su queste indicazioni il pilota manovra l'apparecchio nelle direzioni volute, e questi movimenti si effettueranno sempre nel modo più corretto.

Un settore graduato, a fianco del volante, indica le posizioni di perfetta orizzontalità, di salita e di picchiata; su di esso scorre un secondo indice il quale si muove coll'asta del volante mostrando le posizioni positive o negative che assume l'apparecchio.

Con adatto congegno il pilota può anche bloccare i comandi del timone di direzione e degli alettoni i quali però non rimangono rigidi ma hanno un certo gioco per effetto di uno speciale sistema compensatore a molle di acciaio. In questa posizione è risultato chiaramente come dopo picchiate, cabrate, o sbandamenti laterali causati anche da forti perturbamenti atmosferici, l'apparecchio si è rimesso in linea di volo riprendendo la direzione per la quale i suoi comandi erano stati regolati.

Nelle manovre a terra, quando per la diminuita velocità il timone di direzione non è più efficace, il pilota fa entrare in gioco, sempre col semplice uso del volante il freno della ruota destra oppure quello della ruota sinistra, mentre valendosi del pedale può azionarli entrambi quando debba fermarsi.

L'apparecchio perfettamente a punto ha costituito una piacevole sorpresa per i passeggeri e specialmente per i piloti che lo hanno provato. Ora esso farà un largo giro di presentazione e di propaganda, nel quale non mancheranno al Comandante De Bernardi i compensi alla sua geniale e utile invenzione.



L'arrivo di Piva, del G.U.F. di Padova, nella corsa dei 100 metri (foto del Papa).

## I CAMPIONATI DEI GOLIARDI

**G**li atleti universitari erano, a dire il vero, abituati a vedere ostacolate dal mal tempo le loro manifestazioni, ch  ben poche volte, da quando i G.U.F. hanno istituito il proprio Campionato Nazionale di atletica, il tempo aveva voluto essere benigno, ma questa volta ogni limite   stato sorpassato... Un vero diluvio ha accolto e seguito l'adunata universitaria romana trasformando la gi  poco buona pista dello Stadio in un pantano ed obbligando alla sospensione delle ga-

re per due giorni con il conseguente rinvio a data e luogo da destinarsi delle prove non disputate entro il 21 aprile, giorno in cui era fissata, con la sfilata davanti al Duce, la chiusura di questa manifestazione. Non si era pertanto nelle condizioni ideali per ottenere dei risultati tecnici molto notevoli, ma altre cause erano, a nostro parere, del tutto contrarie al raggiungimento di buone prove.

Innanzi tutto il fatto che, essendosi voluto dare grande importanza all'adunata come

riunione di massa, anzich  come riunione sportiva, si   imposto ai vari G.U.F. di inviare un numero eccessivo di atleti, numero che doveva comprendere pertanto elementi di secondo e terzo piano, i quali sono venuti ad obbligare una serie snervante di batterie e semifinali, che hanno stancato i migliori, dai quali poi non si   potuto ottenere nelle finali il massimo rendimento. Questo per le gare di corsa. Nelle gare di lancio e nei salti, gare in cui il risultato migliore si ottiene oltre che per le perfette condizioni fisiche anche per le buone disposizioni psichiche e nervose, la cosa era ancor pi  grave, ch  l'obbligare

i migliori ad attendere delle ore ed ore il loro turno onde permettere di provare tutti i partecipanti, tra i quali si vedevano dei saltatori in lungo sui 5 metri, in alto sul metro e 25 cm., dei lanciatori di giavellotto sui 30 metri ecc., imponeva uno stato di tale tensione nervosa che diminuiva notevolmente ogni possibilit .

N  poteva certo lasciare del tutto indifferente l'ambiente il fatto che si facevano partecipare alle gare degli elementi, ben noti in campo nazionale, ma certo molto lontani dall'essere studenti regolari, elementi che con la loro presenza portavano di conseguenza un certo scoraggiamento in quei giovani che si vedevano irregolarmente pregiudicata una loro possibile affermazione e che pertanto giungevano alla lotta in condizioni di spirito non certo delle migliori. Diremo, in proposito, che in seguito alla nomina di una Giuria, alla quale il Dott. Valli, fiduciario dei G.U.F. per lo sport, affidava l'incarico di una seve-



Maffei, del G.U.F. di Firenze, primo nel salto in lungo (foto Del Papa).



Il romano Mercatelli, primo nel salto in alto (foto Del Papa).

ra revisione, parecchi degli indiziati erano squalificati, mentre erano messe in chiaro certe piccole trame che, dopo questa prova, speriamo siano del tutto cancellate, per il buon nome dello sport universitario, dai sistemi, con i quali si indirizzano alle competizioni i goliardi.

Una cosa ancora dobbiamo dire: quest'anno non si   voluto far disputare il campionato universitario allievi; perch  questo? per ragioni di economia? Possibile, quando si fa una adunata quale quella di Roma? Ed in ogni caso, appunto perch  si aveva una simile adunata, perch  non far disputare nello stesso tempo, ma con classifiche diverse, le gare per seniores, juniores e quelle per allievi, in modo da permettere una lotta pi  aperta ai giovani e di vederne le loro effettive possibilit , anzich  sacrificarli alla superiorit  dei camerati delle altre categorie?

Malgrado tutte queste contrariet  gli Universitari hanno da-

to una mirabile prova del loro spirito e della loro volont .

Hanno resistito sul campo, sotto lo scroscio della pioggia, senza una protesta, sempre vivaci nella loro scapigliata allegria, sempre pronti alla lotta cortese e serrata. Ed hanno saputo ottenere dei risultati superiori a quanto si poteva attendere, meravigliando i competenti e gli appassionati presenti sul campo.

Si   battuto un record, quello del lancio del disco, da parte di Ponzoni; Svampa ha dominato nel mezzofondo correndo gli 800 metri in 2'4", i 1500 in 4'16"2/5 ed i 3000 in 9'23"1/5, con una facilit  sorprendente tanto pi  per le condizioni della pista; cinque elementi hanno passato i 35 metri nel lancio del disco, sette hanno superato i 45 metri nel giavellotto, tre i 12 metri nel peso, ed infine nelle velocit  si   segnato un 11"1/5 sui 100 metri ed un 24"1/5 nei 200 metri, con un vento fortissimo e contrario, mentre si sono

corsi i m. 110 a ostacoli in 17".

Non sono risultati mediocri questi, in condizioni normali. A Roma, in questa riunione, sono stati una prova sbalorditiva della generosa passione sportiva degli Universitari.

Abbiamo anche notato, tranne che in qualche lancio, soprattutto del peso, nei quali si deve ancora molto apprendere e nelle corse ad ostacoli, nelle quali ben pochi sanno compiere il numero di passi regolari tra un ostacolo e l'altro e passare con quel portamento di gambe che non arresta la spinta della velocità, un notevole miglioramento nello stile di molti dei migliori delle varie prove, soprattutto di corse e salti e che, cosa questa importantissima, dalle varie prove sono balzati alla luce dei giovani dalle ottime possibilità. Tra essi ricordiamo Giovenzana, Foresti e Braighero nelle velocità, Jegher G. nel mezzofondo, insieme a Donati e Fusarpoli, Donati negli ostacoli, Mercatelli e Dalè nel salto in alto, ed altri ancora che troppo lungo sarebbe enumerare.

Riunione, quindi, che ha dato dei buoni frutti, anche se in essa parecchi difetti d'indole organizzativa abbiamo potuto riscontrare.

La riunione atletica era completata con un incontro di rugby tra le due squadre dei G.U.F. di Roma e di Genova, chiusosi 3-3 ed uno di calcio tra la rappresentativa del Centro-sud e la Nazionale Universitaria, vinto dalla prima squadra con un netto 4-0.

Anche qui vittoria di sistemi. Di fronte ad una squadra fortissima, la cui formazione era decisa da molti giorni prima del



L'universitario De Negri, di Genova, vincitore dei 400 metri ad ostacoli (foto Del Papa).

match e che pertanto era amalgamata perfettamente in ogni reparto, si è schierata una squadra, mancante, per cause di forza maggiore, di alcuni dei migliori, non solo ma i cui giocatori, fino a poco prima dell'inizio della partita non sapevano in quale formazione avrebbero giocato, nè quali le loro riserve. Conseguenza logica, dopo un inizio discreto per la foga individuale, lo sfasciamento completo della compagine universitaria che, malgrado il valore indiscusso di qualche suo componente, era nettamente dominata dalla squadra avversaria.

Con questa sconfitta, subita fortunatamente ad opera di una squadra italiana, la Nazionale universitaria ha iniziato la sua attività 1931, attività che comprende tre incontri internazionali, per la preparazione dei quali la recente lezione speriamo sia valsa a qualcosa.

IL GOLIARDO

## PRIMI MESI DI ATLETICA

Ma come in questa stagione l'atletica leggera ha sopra di sé il corrucciato sguardo degli sportivi. E' risaputo che la vicina Olimpiade, mirabile torneo di passioni e di volontà, è avvicinarsi sommatamente eclettico di ogni più svariata competizione, ma è anche risaputo, ad abbondanza, che l'atletica leggera, scelta a simbolo completo dell'agonistica, raccoglie le palme maggiori. Alla nostra partecipazione in campo atletico tutti guardano e tutti sperano e molti temono.

Ma la scelta dei nostri migliori, la preparazione generale, la tattica degli allenamenti sono dati di fatto che derivano da questa stagione, iniziata con le prime avvisaglie timide della primavera e che deve continuare sino al tardo autunno. Finora, poche le prove e scarsi i risultati da commentare.

La stagione atletica veramente detta si è aperta con la Coppa Piaggio e, attraverso svariate prove di carattere eterogeneo, ha portato alla disputa dei Campionati nazionali allievi. Fra questi due diversi tempi di un unico lavoro, si sono avute alcune manifestazioni che hanno importanza non soltanto locale e che debbono essere tenute in ogni considerazione ai fini di una valutazione complessiva.

La stagione crossistica, notevole come numero di prove e di atleti partecipanti (a tutto febbraio, secondo i dati ufficiali ben 153 prove con un totale di 4.568 gareggianti) forse poteva anche lasciare molte incertezze sui reali progressi dell'atletismo nostro. Le prove successive hanno mostrato una brillante ripresa che è onesto e doveroso riconoscere.

La Coppa Piaggio disputata a Genova il 6 aprile, in condizioni climatiche non ideali, non ha visto risultati degni di esaltazione ma comunque, considerando che si trattava della prima prova della stagione, si è potuto constatare come gli atleti puntigliosamente si siano preparati. La sorpresa vera e propria è venuta dalla inattesa sconfitta di Maregatti sui cento metri vinti, in un tempo non certo ottimo (11"1/5), da Castelli. Per quanto si riferisce a Maregatti si può parlare di un infortunio perchè il simpatico atleta dell'Ambrosiana sapeva poi vincere facilmente i campionati regionali di serie A segnando un ottimo 11"; pe-

rò dobbiamo registrare con vivo compiacimento il ritorno alle gare di Castelli, atleta dai grandi mezzi e che ad Amsterdam fu uno dei nostri più combattivi velocisti. Maregatti, Toetti, Salviati, Castelli possono formare un ottimo quartetto, anche in vista di una staffetta nazionale.

Maggiore attenzione merita la vittoria di Franceschini nei 5.000 metri piani, specialità dove abbiamo avuto una stasi paurosa con la scomparsa di Ambrosini e dove sembra si possa finalmente contare su di un gruppetto, ancora esiguo ma valoroso, di specialisti. Lo scorso anno Lippi si aggiudicò brillantemente i record dei 5000 e 10.000 metri, sempre incalzato dal Ligure. Nella Coppa Piaggio, Franceschini ha saputo prendersi la rivincita battendo il suo avversario, sia pure su un tempo mediocre, ma che come inizio di stagione può promettere.

Questi sono stati i due risultati degni di nota della riunione genovese che le vittorie di Faccelli, De Negri, Zemi, Beccalli, Pighi, Maffei, Furia, Valente poco dicono di nuovo.

Dalla Coppa Piaggio si passa ai Campionati regionali di serie A che effettivamente hanno mostrato come si debbano constatare reali progressi in molte specialità. I Campionati regionali ci hanno dato la gradita sorpresa della *rentrée* vittoriosa di un atleta caro alle folle e che ritorna vincitore alla attività sua preferita. Ugo Frigerio, l'indimenticabile trionfatore di Anversa e di Parigi, lo stilista classico della marcia, l'atleta mirabile dal volto di fanciullo e dalla volontà d'acciaio, è sceso in campo ed ha vinto e la sua vittoria non è stata tanto contro gli avversari, quanto contro il cronometro che alla fine della velocissima gara durata dieci chilometri ha dovuto irrimediabilmente accusare una netta sconfitta.

Frigerio ha vinto i campionati lombardi dei 10 chilometri di marcia, battendo Oliviani che pure si era messo in primo piano fra i nostri marciatori trionfando nella gara dei 20 km. organizzata dal G. R. Fascista Mussolini di Milano. Ma Frigerio ha sbalordito, è la parola, con la scioltezza della sua andatura, con la perfezione del suo stile, con il tempo segnato. Frigerio ha percorso i 10 km. in 46'40"1. Quando si pensi che ad Anversa egli ha segnato 47'06", a Parigi 47'49", la prova fatta dal nostro Olimpionico è degna di ogni elogio e giustifica ogni speranza. A Los Angeles vi sarà la marcia. A Los Angeles Frigerio parteciperà. Basta l'annuncio per riempire di gioia ogni sportivo. La prova olim-



Prima della partita di calcio Roma-Bologna si sono disputate gare atletiche. Ecco Gelsomini che vince la corsa dei 100 metri (foto Del Papa).

pica si svolgerà sui 50 km., ma crediamo ugualmente ad una nostra ottima affermazione, forse al trionfo dei nostri colori.

Troppo lungo sarebbe esaminare i vari risultati dei Campionati regionali. Ricorderemo soltanto alcune delle prove più notevoli. Vandelli, a Forlì, ha lanciato il martello ad oltre 46 metri. Ecco un altro atleta da curare per le prove olimpiche. Il Modenese ha mezzi in esuberanza, ha cuore e soprattutto ha un maestro di valore, Poggioli, da cui apprendere ancora molto. Non è azzardato affermare come il nostro piazzamento ad Amsterdam possa agevolmente essere ripetuto altrove.

Altro risultato degno di essere messo in buona evidenza è quello ottenuto da Mercatelli a Roma, nel salto in alto, con metri 1.825. Poco; si dirà, ma quanti sono, all'infuori di Palmieri, gli atleti italiani che hanno superato tale limite? Mercatelli è giovane e può ancora progredire e di molto. E' quindi lecito attendere con fiducia le prove successive.

Altri risultati vi sarebbero da ricordare per quanto riguarda i Campionati regionali, ma limitiamo a segnalare il 4'06" di Tugnoli nei 1.500 metri e il 11" di Cortopassi nei 100 piani.

Da ultimo, tralasciando prove di minore importanza, abbiamo avuto i Campionati allievi. Gran folla di concorrenti: ecco il primo risultato degno di attenzione. Poi, bella combattività in tutte le gare, ed infine alcuni ottimi elementi messi in bella luce tra la gran massa dei partecipanti e nonostante le pessime condizioni at-

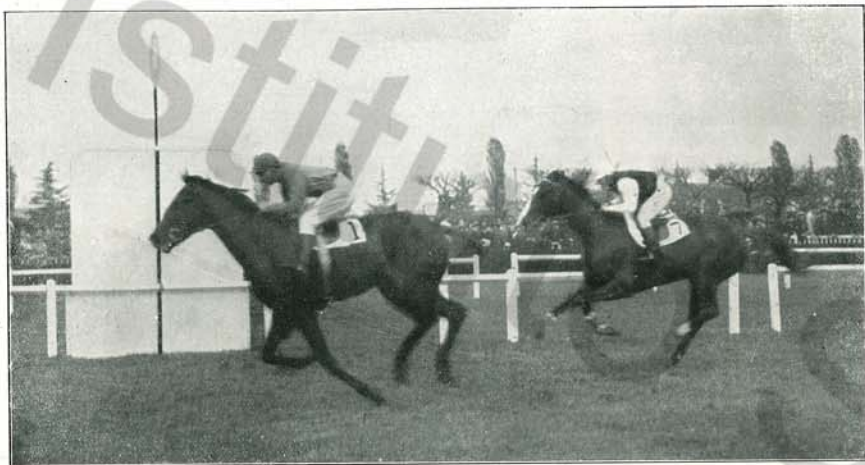
mosferiche. Molto vi sarebbe da dire su queste prove. Limitiamo il commento alle cose di maggior momento.

Nei 110 ostacoli, difficile specialità in cui abbiamo sempre accusato una notevole debolezza, un giovane ha vinto in 15"4/5. Il risultato è rimarchevolissimo e si tratta soltanto di non perdere di vista il giovane che lo ha ottenuto. Riboni ha molte possibilità e crediamo di vederlo presto mieter altri e più significativi allori, in campo nazionale.

Nel salto con l'asta una recluta, il bolognese Marzocchi, ha superati metri 3.40. Misura mediocre, si osserverà da molti. Ma si consideri che si tratta di un nuovissimo che ha già superato i metri 3,50 e che molto potrà progredire, e appare di conseguenza legittima la speranza di vedere presto, se non prestissimo, demolito il record italiano della specialità che, a dire il vero, non è certo brillante.

Questa, in sintesi, la situazione a tutt'oggi, questo il primo bilancio di una annata che promette molte soddisfazioni alla sempre crescente massa degli appassionati. Il buon seme è gettato. Si tratta ora di sorvegliare gli elementi nuovi che prepotenti si affacciano alla ribalta della notorietà e di trarre ogni possibile vantaggio da uno schieramento di forze veramente cospicuo e ragguardevole. Non per nulla si tratta di un anno di vigilia, cioè di sacrificio e di sforzo. Lavoriamo con passione e con fede. Verrà il giorno della aurora bella e guadagnata, verrà il nostro trionfo.

C. GRATTAROLA



Il Premio della Vittoria a San Siro: « Salpiglossis », di Tommy Never, precede « Alena » di 1 lunghezza e mezza (foto Argo).

## Incerti esordi dei purosangue

Discorrere ora sulla situazione reciproca, rispettativa ed intrinseca de' nostri tre anni — tema d'obbligo per ogni critico ippico che si rispetti — significa correre scientemente il rischio di trovarsi beffardamente delleggiati dalla realtà del domani. Troppi avvenimenti, classici e semi-classici, si susseguono e si sorpassano sugli ippodromi d'Italia, in questa stagione, già entrata nel vivo de' maggiori incontri, ma che altri ne attende vieppiù decisivi. Sicchè quanto si ha la possibilità d'esprimere in tale delicata

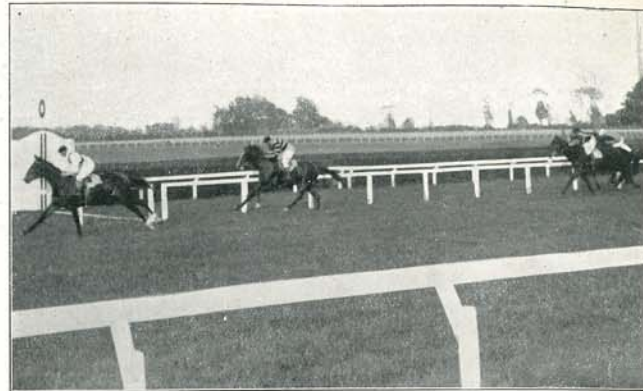
materia, sulle pagine d'una rivista mensile, deve essere accolto come una impressione fugace e nulla più. Ad ogni modo, genericamente affermerò che ai primi di maggio la luce proiettata sul valore della generazione votata alle gesta culminanti nei Grandi Premii se non è del tutto limpida e chiara, pur tuttavia rivela nel raggio suo contorni e linee assai ottimistiche sulla qualità complessiva mostrata dai nati nel 1928, sieno indigeni o sieno importati.

D'altra parte, il « crack », auspicato e desiderato da quanti a-

mano il nostro sport senza finalità recondite di particolari speculazioni, se ancora non è apparso in modo inequivocabile, però evidentemente deve nascondersi tra i protagonisti di questo scorcio, oppure tra qualche compagno non del tutto pronto sinora. Questo non dico per soddisfare superficialmente la legittima aspirazione di poter constatare ad ogni piè sospinto quel progresso ininterrotto a cui noi tutti aspiriamo per l'onore dell'allevamento nazionale, ma dico per intima convinzione sulla buona qualità del materiale venuto in primavera a convalidare le favorevoli impressioni non taciute sul finire dello scorso anno, mentre si tira-

vano le somme sui risultati della carriera iniziale di quei puledri. Classe dunque e valore generale non dovrebbero far difetto ai nostri tre anni. E ciò ci rallegra assai, anche se attualmente non ci è concesso prospettare quella selezione che risponderebbe alla naturale curiosità e alle pretese di chi ci stima competenti in codesti giudizi. Gli appassionati sportivi abbiano pazienza; il campione, anzi speriamo bene i campioni, verranno a galla dalle piste e non dalle nostre chiacchiere appunto in questo mese, e a noi a fatti compiuti sarà riserbato il compito gradito dell'esaltazione fatta a tempo e luogo, e senza il pericolo d'essere beffati da invertimenti dovuti al cangiare delle distanze e al perfezionarsi della preparazione de' singoli candidati alle grandi battaglie.

Sino a tutto l'aprile il predominio incontrastato tra le femmine fu assunto da Alena, la robusta figlia di Sagacity ed Archippe appartenente alla Razza di Stupinigi, e molto probabilmente la vincitrice del « Principessa di Piemonte », seconda arrivata nel « Vittoria » dopo aver condotta la corsa dalla partenza all'istante in cui dovette cedere il passo a Salpiglossis (Teddy) piombatole addosso negli ultimi metri, e facile trionfatrice nelle « Oaks », non cederà codesto primato a nessuna coetanea, se non quando sarà costretta a rendere del peso o a mostrarsi stancata dalle soverchie prove alle quali fu sottoposta consecutivamente in questo periodo primaverile. Di fatti Galeata, la prima classificata nell'« Optional », seguendo la sorte maligna che incombe per adesso su tutta la scuderia de Montel, è tornata in pubblico minuscola, magretta, col pelo opaco, un po' brut-



« Nogara », di Tesio, vince il Premio Farioli alle Capannelle (foto Del Papa).

ta insomma, e lontana assai dallo splendore di forma col quale sbaragliò tutti gli avversari — Alena compresa — nel « Chiusura » del 9 novembre 1930. Questa figlia di Havresac non è più che l'ombra della due anni promettentissima apparsa nello scorso autunno, e credo stenterà molto a ritrovare la forma smarrita nel passaggio d'età.

In quanto a Nogara, imbattuta a Pisa e a Roma nei classici del febbraio e marzo, non appena trovò terreno pesante, e soprattutto distanza superiore al miglio inglese, dovette abbassare le armi di fronte alle puledre rimaste a svernare a Trenno e che l'attesero a San Siro come antagoniste a priori battute sulla carta; mentre poi la soffiarono tanto agevolmente negli incontri citati dianzi. Sicchè la piccola ed armonica cavallina da Havresac e Catnip ormai poco potrebbe sperare dopo lo scacco doppio subito il 12 nel « Principessa di Piemonte » ed il 19 aprile nel « Vittoria », e son convinto che il signor Tesio da esperto qual'è limiterà nell'avvenire i percorsi alla sua brillante allieva. Il maestro ha veduto ben chiaramente il difetto al

« fondo » in Nogara e di certo non l'esporrà ad inutili batoste, ricercando invece facili successi su ridotte distanze.

Piuttosto di Nogara e d'altre femmine indigene, forse Omegna, la consanguinea di Ostiglia, ed Ortona, venendo ora a surrogare l'offuscata Galeata, potrebbero fra non molto aspirare a minacciare la plastica, robusta e potente Alena. In quanto alle minori coetanee, da Auriga a Serenella, da Flumigela ad Irlanda e compagnia, non è pel momento lecito attribuire loro aspirazioni tali da competere con l'allieva del bravo Giovanni Camici, l'allenatore modesto e sicuro degnamente succeduto all'ottimo ed indimenticabile Luigi Mariangeli, troppo presto scomparso.

Notato come l'analisi superficiale fatta sulle femmine migliori se risponde alla classifica del momento non è da ritenersi assoluta ed immutabile, perchè nell'ippica tutto s'alterna e si cangia, non toccherà il tasto dei maschi, ai quali dal Derby in avanti credo e spero sarà riserbato il ruolo dei primi artisti sulla nostra scena. Già Salpiglossis piegando Alena nel ricordato Premio della Vittoria, ha scal-

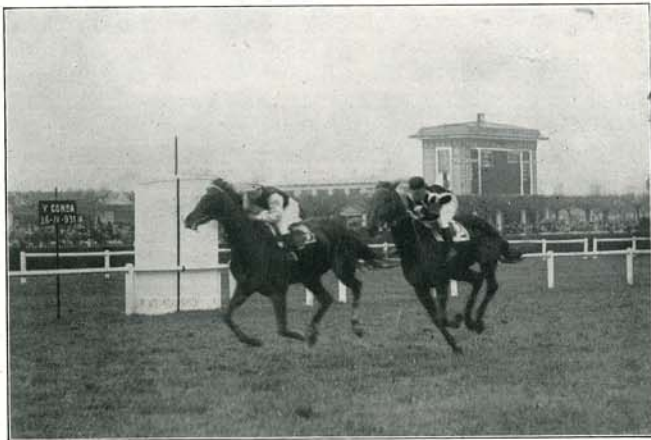


zato la minaccia della supremazia femminile, e gli avvenimenti del maggio assai probabilmente mostreranno qualche altro rappresentante del sesso forte salire in fama e sfatare del tutto la leggenda del regno femminile, quella leggenda stabilita dall' « Optional », alla quale però cocciutamente non volli mai prestare ascolto sostenuto dalla fede radicata di vedere infine i maschi non più inferiori alle puledre, e ciò per non essere costretto un'altra volta a parlar male de' nostri tre anni.

Intanto con Sans Blague, Sans Crainte, Sainte Blanche, Ain't she sweet, d'origine estera, e con Glemiren, Vimarino e Delta d'origine italiana, la Razza del Soldo, pur avendo subito qualche brutta alternativa abbastanza naturale nel principio di stagione, ha presa posizione minacciosa per tutti gli avversari: Tesio e de Montel, Tommy Never, Lorenzini e Centurini, per non citare che i caporioni de' nostri proprietari. Ma anche riguardo alle singole scuderie non intendo compromettermi avventando giudizi prematuri. Soltanto per

dovere d'osservatore obiettivo segnalerò come da una parte il bianco crociato in rosso di Dormello dopo un esordio de' più promettenti abbia dovuto abbassare le armi con Gossaert, Sanzio e Benvenuto Cellini, e dall'altra il nero cucito in bianco di Gornate sia tristemente passato di sconfitta in sconfitta con una costanza davvero degna di miglior causa.

Entrambi questi due colossi degli ippodromi italiani, colmi de' ricordi incancellabili delle loro vittorie nazionali ed internazionali, però non vanno relegati troppo precipitosamente innanzi tempo e alla stregua di declini, o passeggeri per Tesio, o troppo insistenti per de Montel. Il primo allevatore nostro non rimarrà indubbiamente a lungo nascosto dalle ombre in cui fu avvolta la sua bella giubba nell'aprile dopo gli esordii brillanti del marzo: egli ha riserve formidabili e soprattutto energie inesauribili, insieme ai due anni sul conto de' quali già circolano voci concordi ed entusiastiche. Per de Montel sono convinto che egli stia subendo uno di quei periodi di oscu-



Le « Oaks d'Italia » a San Siro: « Alena », della Razza di Stupinigi, batte « Omega » (foto Bellina).

rantismo sportivo capitato a tutti ed in tutte le branche delle manifestazioni agonistiche. La forte scuderia milanese dispone oggi degli stessi uomini e degli stessi cavalli coi quali trionfò sino alla fine dello scorso anno e durante varie annate, per ciò la riscossa alle batoste attuali anche se non completa, almeno in parte dovrebbe non mancare e non tardare. A meno che un fatto nuovo, inafferrabile, sfuggente all'esame più attento, non si sia verificato nell'organismo mirabile scompaginandone l'efficienza in modo tanto inatteso quanto maligno. Ma non posso credere facilmente a simile sovvertimento in una compagine che vantava Ortello, Sciacca, Cologna ed Ostiglia, dopo aver avuto Erba, Fiumana, Francavilla, Varedo, Orasso e molti altri campioni di valore indiscusso ed indiscutibile.

Persuasivo, dunque, che le alternative di questo scorcio non avranno nessuna ripercussione durevole nel domani riconosco volentieri nell'incertezza d'oggi l'estetica luminosa dell'ippica. Se non avremo nel 1931 una scuderia padrona della situazione, se il « Soldo », Tommy Never, Tesio, la « Stupinigi », Centurini e Lorenzini, con altri probabili, andranno man mano alternandosi nell'accaparrarsi i Grandi Premi, nulla di più giusto accadrebbe in mezzo a noi per l'equa suddivisione delle grosse e piccole monete.

Ma siccome la ruota della fortuna gira e rigira anche nei regni dei purosangue, stando volta a volta di fronte all'intervento d'un campione autentico, così vedrete che il giorno lieto verrà per qualsiasi colore: è questione soltanto di tempo e di pazienza.

MANFREDI OLIVA



La lotta fra « Univers III » di Neni da Zara e « Zenobie » dei fratelli Corbella nella Gran Corsa Siepi, vinta dal primo (foto Bellina).

## Le cronache del galoppo

I cavalli di tre anni che vengono preparati gradualmente per le maggiori prove delle riunioni di San Siro e delle Capannelle, che culmineranno nel « Derby » e nel « Milano », hanno avuto numerose e buone occasioni di misurarsi nell'aprile.

Mentre a Roma la preparazione per il « blue ribbon » è stata completata con il Premio dei Parioli, a Milano si sono corse alcune prove di primo piano per i puledri migliori. Dopo il Premio Principessa di Piemonte, che ha iniziato la serie dei grandi incontri, abbiamo avuto il Premio della Vittoria per i maschi e le femmine nati in Italia nel 1928 e le classiche « Oaks », per femmine, su una distanza portata ad avvicinare quella tradizionale di Epsom.

L'eroina delle grandi battaglie combattute sulla pista di San Siro è stata Alena, una saura da Sagacity e Archippe della Razza di Stupinigi che Giovanni Camici ha saputo portare ad un ottimo grado di forma che le ha permesso di affrontare nel giro di poche settimane una serie di corse severissime le quali hanno messo in chiarissima evidenza il valore di questa puledra che già lo scorso anno si era classificata tra le prime della generazione vincendo il Gran Criterium di S. Siro e fornendo una serie di prove regolarissime. Alena ha debuttato nella riunione del Nono Triennale Italiano e per quanto la sua condizione fosse alquanto sommaria essa ha potuto dividere il Premio con Delta, un puledro da Tamar e Delvine della Razza del Soldo, che era stato presentato accompagnato da voci molto lusinghiere sul suo conto. In effetto Delta il giorno del « Triennale » aveva dato l'impressione di essere realmente un buon cavallo ma a falsare un

poco l'opinione pubblica sul suo valore

c'era la cattiva giornata di Alena che ad occhio attento non era punto piaciuta in una corsa condotta e finita in modo tale da fare pensare che se Alena aveva potuto eguagliare un cavallo in forma tra i migliori del lotto imponente di Polifemo Orsini nelle condizioni sommarissime nelle quali si trovava da essa ci si potevano attendere grandi cose.

Ed i fatti hanno dimostrato che Alena non ha vinto che a metà il Triennale per la mancanza di un solo galoppo: a dieci giorni di distanza dalla sua prima sortita Alena si ripresentava al pubblico milanese nel Premio Principessa di Piemonte, una prova classica per le puledre, che coi suoi 1800 metri dovrebbe servire di preparazione per i 2000 metri del Vittoria e per i 2200 metri delle « Oaks » ad un tempo.

Il Premio Principessa di Piemonte è stato vinto molto nettamente da Alena. La puledra di Sagacity non era partita col favore della quota; nel betting si accordava una leggera preferenza a Benvenuto Cellini, una cavalla di Tesio che con altri colori sarebbe partita probabilmente a quota di grande « outsider » e con la croce rossa di S. Andrea è stata invece giocata sotto la pari.

A giustificare il favore del pubblico per una concorrente del tutto sprovvista di titoli stava, oltre al fatto che si sapeva Benvenuto Cellini in ottime condizioni, la serie bellissima di successi che i cavalli di Tesio avevano disputato nell'annata su tutte le piste. I giocatori speravano forse più che nel valore di Benvenuto Cellini nella inviolabilità di un mito, ma la favorita dell'ultima corsa ora ha dato una delusione amara ai troppo fiduciosi tesiani e finiva

al terzo posto abbastanza staccata da Alena e Galeata.

Alena ha vinto in modo tale da non lasciar alcun dubbio sul suo merito: non abbiamo ancor visto nel « Principessa di Piemonte » la brillantissima trionfatrice del Gran Criterium, ma certo la figlia di Sagacity era molto più a posto del giorno del « Triennale ».

Lamberti, in sella alla tre anni della Razza di Stupinigi, non ha faticato molto per battere Galeata. Partita in testa, Alena è apparsa padrona della corsa a metà della retta d'arrivo: Galeata per prendere contatto con la rivale aveva dovuto essere severamente impegnata e quando Lamberti si è visto avvicinare gli è bastato scuotere un momento Alena per togliere ogni speranza a Camici che ha montato con precisione e decisione ma non poteva pretendere che Galeata assolvesse un compito troppo severo. Pur concedendo ad Alena il vantaggio di aver già corso una volta, tanto diverso è stato lo stile nel quale hanno finito la corsa le due puledre da farci credere che il giorno di una rivincita non doveva essere ancor vicino per la puledra di de Montel.

\*\*\*

La partita tra le due rivali si riaprirà per il Premio della Vittoria. La classica sui 2000 metri, che istituita nel 1928 con una moneta di 250.000 lire è stata mantenuta nella sua proposizione ma con la moneta ridotta a 150.000 lire, opponeva però altri avversari ad Alena e Galeata. Erano in campo anche Nogarà che aveva vinto a Pisa al debutto per passare poi imbattuta alle Capannelle attraverso il Premio Regina Elena (m. 1600) ed il Premio Parioli (metri 1600), ed alla cavalla di Tesio, che si attendeva con curiosità alla prova sulla distanza maggiore, si aggiungeva anche Salpiglossis un maschio i Teddy e Stella d'Italia della scuderia di Tommy Never che nell'Optional era stato classificato come il migliore dei maschi per essere finito due volte nel Criterium Nazionale e nel Premio Chiusura molto vicino ad Alena che in quelle due corse era stata preceduta da Nogarà e da Galeata.

La questione della superiorità tra le migliori puledre di tre anni è stata risolta in modo convincente e soddisfacente dal Premio della Vittoria, ma questa corsa, che sembrava dovesse avere per protagoniste le femmine, si è risolta con la vittoria del maschio, Salpiglossis, che tutti trascuravano perché l'unica vittoria sua nella riunione era stata insignificante, è stato il fortunato « outsider », e lo stile del suo successo meglio non potrebbe confermare il valore di un cavallo che ha vinto col Premio della Vittoria la prima gran corsa della sua carriera.

La stentata vittoria nel Gran Premio degli Allievi Fantini, che aveva servito a Cocchi per provare il suo allievo, ci aveva lasciato alquanto dubbiosi sulle probabilità di Salpiglossis. Non bastava a mitigare il nostro pessimismo il sapere che il puledro di Tommy Never era stato ammalato e che l'aver vinto in condizioni assai precarie di forma doveva costituire un titolo solido. Ricordavamo la carriera di due anni del figlio di Teddy, che era stata sconcertante e solo in fine, con il terzo posto nel Chiusura, aveva fatto classificare ai primissimi posti della sua generazione il figlio di Teddy.

Nell'aspetto e nel « canter » dopo la sfilata, Salpiglossis si era fatto ammirare. Ro-

busto tanto da sembrare ancor grosso, il cavallo di Tommy Never doveva dare poi in corsa la più convincente prova del suo merito. La sua vittoria è stata abbastanza facile: lasciato a Delta il compito di inseguire Alena portatasi quasi subito in testa, Salpiglossis è venuto ad attaccare la tre anni della Razza di Stupinigi a metà dirittura. Alena si è difesa coraggiosamente, ma a cento metri dal palo era già battuta. Pacifici frustando energicamente perdeva irrimediabilmente contatto da Salpiglossis che Lambertini portava a sole braccia.

Il duello Alena-Salpiglossis ha fornito l'unico spunto di emotività alla corsa, perché nessuno degli altri concorrenti ha mai dato l'impressione di esser pericoloso. Galeata ha tentato coraggiosamente il suo spunto, ma qui come nel Premio Principessa di Piemonte, le sue risorse si sono esaurite nel raggiungere Alena e quando questa si è difesa si è visto subito che Galeata non aveva niente da sperare.

Male ha corso Nogara, che scompariva quasi colla sua mole ridotta accanto agli avversari nel paddock, e non figurava che quarta all'arrivo, senza aver mai avuto un momento felice. Ultimo, lontano, Delta, un cavallo che ha scontato duramente la fortuna di un giorno e che è costato parecchi quattrini a quanti avevano preso atto dell'esito del Triennale senza aver ben visto la corsa. La puledra della Razza di Stupinigi non è uscita per nulla sminuita dalla onerosissima sconfitta; Alena ha riprovato, se ce n'era bisogno, d'essere una grande cavalla. Se Salpiglossis la ritroverà sulla sua

strada, non potrà permettersi mai la minima « defaillance » e dovrà sempre preferire un terreno come quello d'allora, allentato da due mattinate consecutive di pioggia.

Attraverso i loro discendenti, Salpiglossis (da Stella d'Italia-Sigma) e Alena (da Archippe-Arianna) si è rinnovato il duello Arianna-Sigma, che nel passato ebbe tante vicende emozionanti. Le madri dei primi due arrivati di questa corsa si erano già contese con alterna fortuna il primato nei « Tre anni » e nelle « Oaks » del 1924. Il fascino dello sport del puro sangue sta un po', molto anzi, in questo rinnovamento a distanza delle virtù della razza e il trionfo dell'aristocrazia è sempre bene accolto sul turf.

Salpiglossis ha dato una forse insperata soddisfazione al suo giovane proprietario; Tommy Never comprò lo scorso anno Fantasio e vinse il Premio del Jockey Club, rievocando in blocco il materiale della Razza Oldenica e vi trovò Salpiglossis, fra tanti altri soggetti. La fortuna non fa però che compensare il merito, perché non poco deve lo sport ad una organizzazione poderosa come quella alla quale ha dato vita la passione ippica del signor Maino.

Battuta nel Principessa di Piemonte e nel Premio della Vittoria, Galeata ha tentato la rivincita sui 2200 metri delle Oaks d'Italia. La corsa che si prospettava sminuita della attrattiva straordinaria, ha avuto uno svolgimento di lieve emotività. Alena portatasi subito al compad, secondo la sua



A Tor di Quinto si è disputato l'annuale Campionato del cavallo d'arme, che è stato vinto dal capitano Perrone di San Martino del 17.º reggimento artiglieria. (foto Del Papa).

tattica preferita, ha condotto da un capo all'altro sventando nettamente gli attacchi delle due rappresentanti di de Montel, Galeata ed Omegna, rimaste sole in campo a contrastar il successo ai colori della Razza di Stupinigi perché Nogara aveva rinunciato giudiziosamente alla partita.

Alena, che si trovava bene sul terreno assai allentato, ha dato per due terzi della corsa l'impressione di non aver neppure bisogno di impegnarsi a fondo, ma sotto la insistenza dell'attacco di Omegna, che era montata da Camici ed aveva il ruolo di prima rappresentante della Scuderia de Montel, Pacifici ha dovuto impegnarsi sul serio e tagliando il traguardo con una lunghezza di vantaggio su Omegna, la figlia di Sagacity non aveva ancor molto da spendere. La superiorità netta di classe ha permesso ad Alena, affaticata da tre corse severe nella riunione, di aver ragione di una avversaria fresca e ben preparata come Omegna; la vittoria nelle « Oaks » ha quasi sempre premiato una buona puledra; la vincitrice di quest'ultima edizione può essere considerata tra le migliori della serie e vedremo certo Alena sempre in grado di tener alto il prestigio che le ha conferito questa vittoria nella « classica » delle puledre.

La corsa di Omegna è stata superiore ad ogni aspettativa perché la figlia di Havresac II è sortita sconfitta con tutti gli onori da una battaglia nella quale invece trovava modo di eclissarsi definitivamente Galeata.

Già nell'aspetto Galeata appariva il giorno delle « Oaks » molto meno seducente delle altre volte. Forse essa ha dato il meglio della sua forma nel « Vittoria » ed è bastato il duello accanito con Nogara a liquidarla. Completamente estranea alla corsa è rimasta Auriga che stentava a seguire l'andatura iniziale ed ha abbandonato ogni pretesa dopo una punta all'inizio della dirittura.

Oltre ai cavalli che abbiamo nominato occupandoci delle grandi corse, altri ne sono sortiti a San Siro che vanno seguiti con attenzione per le possibilità che ad essi vanno accordate dopo le prove di debutto. In primo piano bisogna collocare Sans Blague, un tre anni da Blandford e Sandlemac, acquistato lo scorso anno in Inghilterra dalla Razza del Soldo per una cifra relativamente modesta, che aveva corso a due anni come una buona promessa e che si è affrettato a dar ragione agli ottimisti fornendo un debutto spettacoloso a San Siro nell'ultima giornata di marzo sui 2000 metri del Premio di Primavera per poi rinnovare il successo la domenica successiva sui 2000 metri del Premio San Gottardo nel quale il cavallo della Razza del Soldo poco trovava da battere ma dava in ogni modo una nuova prova della sua superiorità.

Le altre corse che hanno avuto maggior rilievo in questo mese possono esser ricordate in ordine cronologico. Il primo aprile nel Premio Gardone, una corsa insignificante sui 2000 metri, faceva la sua ricomparsa Oberon, un tre anni da Orpheus e Buzackinske della Razza di Stupinigi, che nell'autunno scorso aveva fatto molto sperare e che ha cominciato la sua carriera di tre anni con un successo per quanto modesto contro Teora, Bolide Rosso, Uracile per poi esser preparato in vista del Derby Reale al quale il maschio era destinato in sostituzione della compagna di scuderia Alena che era impegnata per le grandi corse milanesi. Un altro buon puledro abbiamo vi-

sto nel Premio Merano (m. 1500): Parmichele, un robusto figlio di Michelangelo appartenente alla Razza del Soldo, che ha battuto Flumigela, una onesta cavalla che ha saputo tenere una buona forma per tutto il mese vincendo più di una buona corsa.

Il 6 aprile sui 1200 metri del Premio Chiusa, in una corsa mista per allievi fantini è stato presentato Ageratum, un tre anni da Sardanapale e Agrippina della scuderia Tommy Never. E' questo un soggetto che per l'origine e per il modello imponente aveva fatto parlare di sé fin dal primo giorno che era comparso all'esercizio sulla pista di Trenno: la corsa nella quale si presentava non poteva dirsi però gran che sul suo valore perché contro Ageratum scendevano in campo pochi cavallucci che erano dominati con estrema facilità dal figlio di Sardanapale che come Oberon dopo la prima sortita veniva ritirato e preparato per il Derby Reale.

Dopo la vittoria nel Premio Merano, Parmichele ha fatto un'altra corsa vittoriosa sul miglio del Premio Varese dove il cavallo della Razza del Soldo disponeva con la maggior disinvoltura di Serenella e Saccario. Nella stessa giornata debuttava a San Siro Gossaert, un tre anni da Golden Myth e Gianpierrezina della Scuderia Tesio, soggetto di mole poderosa sul quale si poteva sperare e che effettivamente si è comportato abbastanza bene alle sue prime due corse, ma che doveva poi deludere nell'handicap Premio Bergamo che doveva esser il collaudo definitivo di questo « atout » di Federico Tesio.

Tra gli altri puledri che si sono cimentati in questo scorcio di stagione possiamo ricordare ancora Camerano che ha vinto il Premio Montebello sul miglio, ma il successo del cavallo di De Montel che sembrava dovesse preludere ad un ritorno alla maggior efficienza del lotto di Willy Carter è stato senza seguito e per tutto il mese di aprile la grande scuderia milanese ha contribuito a rimanere estranea non solo alle grandi competizioni ma anche alle prove modeste che una volta raramente vedevano in campo la giubba bianca strisciata di nero.

Passando dalle corse piane a quelle d'ostacoli possiamo ricordare la Gran corsa di Siepi disputata a San Siro da un campo abbastanza numeroso di buoni specialisti che comprendeva anche due rappresentanti delle scuderie francesi, Very Well e Sea Rover entrambi soggetti stimati, specialmente il secondo, ma che non hanno avuto fortuna sulla nostra pista.

Il duello tra i cavalli francesi e quelli italiani è mancato completamente. Dei due concorrenti inviati dalle scuderie d'oltralpe, uno, Very Well non era in grado di cimentarsi in una compagnia che senza essere eccellente era abbastanza buona; l'altro Sea Rover, che seduceva nell'aspetto ed è certo un buon cavallo, risentiva forse le fatiche del viaggio da Bruxelles a Parigi e a Milano e non ha mai figurato in corsa.

Per la vittoria in questa grande prova della specialità hanno lottato Univers III di Nemi da Zara e Zenobie dei Fratelli Corbella. Solo sul traguardo il grigio di da Zara riusciva a prendere un leggero vantaggio all'avversario che ha fornito una corsa superiore ad ogni previsione, riprovando quelle qualità di ottima saltatrice che l'esperimento sugli ostacoli aveva assicurato. Zenobie è stata l'unica avversaria di Uni-



Romero, il fantino moro della Razza del Soldo che ha destato tanta curiosità e simpatia, nelle sue apparizioni su pista (foto Argo)

vers III perché nessuno degli altri aveva potuto neppure tentare di opporsi al vincitore quando Menichetti lo ha portato dal centro del gruppo a contatto colla leader. Avevamo già visto il cavallo di da Zara in una prova nella quale esso era stato battuto da Varallo; non avevamo presa come esattissima tale linea ma neppure pensavamo che in brevissimo tempo il figlio di Flechois sarebbe stato pronto per la Gran Corsa di Siepi che ha affrontato in una condizione che fa onore al suo allenatore.

I Francesi non hanno visto i loro colori vittoriosi al traguardo ma si saranno consolati per il successo di un soggetto nato in Francia: Univers III è stato comperato da poco tempo per una cifra rispettabile dal suo attuale proprietario e rimane per ora il miglior cavallo della specialità delle nostre scuderie. Degli altri cavalli che si sono presentati in questa corsa nessuno ha avuto momenti brillanti, solo Cassia con un finale abbastanza sostenuto, per quanto lontano dai primi due, trovava modo di salvarsi con onore e di rappresentare all'arrivo la produzione indigena.

Il Premio Senago, una delle prove più importanti di steeple chase del programma primaverile di San Siro è stato vinto da Place Victor Hugo, la cavalla di Neni da Zara che aveva partecipato alla riunione della Costa Azzurra ed aveva vinto una sola corsa insignificante dopo ripetuti insuccessi nella classe a vendere. Non si può dire quindi che il risultato ci abbia soddisfatti, siamo molti lieti che il premio sia spettato ad un proprietario meritevole ed appassionato come Neni da Zara ma avremmo preferito veder portati i suoi colori al successo da un cavallo di qualità migliore. Il successo di Place Victor Hugo non è stato contrastato nella fase finale della corsa perché quelli che erano apparsi i più pericolosi avversari sono

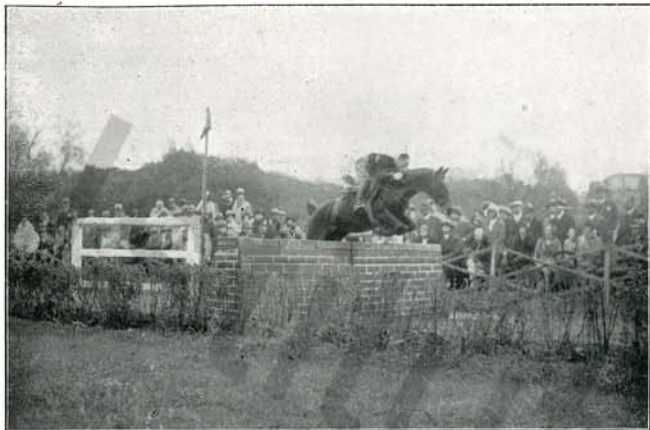
stati eliminati ad uno ad uno da cadute. La prima a rimanere per strada è stata Stradella che debuttava nella specialità e poco ha potuto dirci sulle sue attitudini al mestiere, poi è caduto Mask che si era portato al comando in partenza e conduceva con brio tale da farci pensare che la corsa avrebbe potuto aver sorte diverse se il cavallo di Lorenzini avesse terminato il percorso. In fine anche l'ultima minaccia profilatasi vicino alla vincitrice, Fachirol, è stata eliminata al penultimo ostacolo. Nella scia di Place Victor Hugo è finita la favorita Zenobie che pure affrontava per la prima volta lo steeple chase e che ha corso abbastanza bene per farci credere di aver in essa una buona promessa per l'avvenire.

Tra i maggiori eventi svoltisi sugli altri ippodromi della penisola possiamo ricordare innanzitutto il Premio Parioli di 100.000 lire (m. 1600 corso alla Capannelle) nel quale Nogara, che aveva già vinto il Premio Regina Elena, ha riconfermato la sua superiorità battendo facilmente Glemiren, Omegna e Decimo Bruto.

Glemiren, battuto nel « Parioli », si è rifatto la domenica successiva vincendo alle Cascine il Premio Firenze, una prova che ha servito spesso a mettere in luce un buon cavallo e che è stata riportata dal tre anni della Razza del Soldo in buon stile davanti ad Appio Claudio, un soggetto che aveva vinto quattro corse consecutive a Roma e che si presentava in campo come una incognita.

Meno fortunati erano i colori dei fratelli Crespi nel Premio Natale di Roma corso il 21 aprile alle Capannelle con 50 mila lire di premio sulla distanza di 1700 metri. Era qui un vecchio glorioso campione, Mino d'Arezzo, coetaneo di Ortello, che poteva precludere il favoritissimo Sans Crainte, un sauro da Sansovino e Caliba che era stato pagato una forte cifra « yearling » e che sembrava autorizzare la fiducia della sua scuderia. Sans Crainte non può forse esser giudicato su questo insuccesso, ma certo l'ottimismo col quale lo si giudicava alla vigilia del suo primo severo collaudo è stato alquanto scosso. Alla sconfitta nel Premio Natale di Roma è seguita la vittoria del cavallo della Razza del Soldo nel Premio Conte F. Scheibler, ma qui Sans Crainte batteva ben poco.

Mentre continuano i convegni a San Siro ed alle Capannelle si sono concluse le brevi riunioni di Asti e di Grosseto ed è terminata pure la riunione delle Cascine che ha avuto un successo superiore a quello degli ultimi anni. Nell'ultima giornata di Firenze si è disputato il tradizionale handicap Premio dell'Arno di L. 50.000 sui 2200 metri, la più antica delle corse italiane, che è giunta alla 88.ª edizione. Per la settima volta negli ultimi dieci anni il Premio dell'Arno è stato vinto da un cavallo di Frank Turner, il tre anni Duellist, un figlio di Tournament II acquistato « yearling » in Inghilterra per una decina di migliaia di lire e resosi così subito utile al suo fortunato proprietario che in questa corsa fiorentina trova modo di essere sempre bene rappresentato. Duellist non aveva ancora corso questo anno: nell'autunno del 1930 era comparso in pista dove fu battuto prima da Sans Blague e Lionetto poi da Rossetti ed Aquilegia. L'handicapper non lo aveva però trascurato assegnandogli 51 chili e l'aver vinto e bene alla prima sortita è una prova di qualità.



L'on. Achille Starace.

## Al Campo ostacoli della Società Romana di Equitazione

La Società Romana di Equitazione, recentemente costituitasi nella Capitale e presieduta dall'on. Starace, Vicesegretario del Partito, ha inaugurato il suo « campo ostacoli » in una località quasi cittadina, che migliore non potevasi sperare: a Villa Umberto. Il campo fu inaugurato dal Governatore di Roma, principe Boncompagni Ludovisi; alla cerimonia assistevano le autorità, fra cui S. E. Ciano, Ministro delle comunicazioni, S. E. Casalini, sottosegretario alle finanze, il dott. Roberto Forges Davanzati, ecc. Nella prima giornata, sebbene ostacolate dal maltempo, le gare riuscirono ottimamente; e vi si affermarono il signor Luigi Coccia, il marchese Patrizi, la signorina Parodi Del-

fino e la contessina Ciano. La gara più importante della seconda giornata — il Premio della S. R. E. — diede la seguente classifica: 1. on. Achille Starace su *Englen*, penalità 3 tempo 2'22" che ha vinto la « Coppa del Direttorio del P. N. F. » e la « Coppa Boncompagni »; 2. Ferdinando Perrone, su *Argentino*, penalità 4, tempo 1'32"; 3. Luigi Coccia su *Robert Guiscard*, penalità 4, tempo 1'32"; 3. barone Chimirri, su *Ermitt*, penalità 4 tempo 1'41".

Le riunioni di corse sul civettuolo campo ottimamente attrezzato per gli ostacoli, proseguiranno bisettimanalmente e, è facile prevedere, fra il crescente interesse dei moltissimi che a Roma amano questa nobile e coraggiosa forma di sport.



La contessina Ciano.

## IL TROTTO DI STAGIONE

Le corse al trotto, dopo un breve periodo di sosta succeduto alla riunione di San Siro, hanno avuto la loro ripresa a Modena dove in tre giornate si sono disputate delle corse importanti per le cifre dei premi assegnati e per la qualità ed il numero dei cavalli che vi hanno partecipato.

Le giornate della tradizionale riunione modenese non hanno mancato di far registrare un concorso di pubblico dei più notevoli, ma sportivamente le riunioni non hanno potuto registrare un eguale successo per un incidente che ha influito sul valore tecnico del risultato della prova principale, l'atteso Gran Premio d'Allevamento per i tre anni, e conseguentemente anche su quello del Premio Ghirlandina, l'internazionale alla pari della seconda giornata.

Petrarca, facile vincitore della prima prova del Premio Allevamento, sul piede di 1,26 al Km. veniva squalificato per aver urtato nel nastro prima del segnale ed essere partito in vantaggio, al pari di Miliardo, terzo arrivato nella stessa prova. Il provvedimento dei Commissari non ha mancato di sorprendere per la sua severità in una prova di tale importanza ed in segno di protesta ha causato da parte della Scuderia Lorenteggio il ritiro di tutti i suoi cavalli da tutti gli ingaggi nella riunione.

Etrusco, secondo nella Corsa A, ad una ventina di metri da Petrarca, classificato al primo posto in seguito alla squalifica del primo arrivato, poteva quindi assegnarsi anche la Corsa B., ove, nell'assenza di Petrarca, doveva tuttavia difendersi strenuamente in arrivo per sostenere il finale di Renzo Tramaglino. Questo cavallo poi vinceva l'handicap di 30.000 lire nell'ultima giornata della riunione.

L'ultima domenica di aprile si è iniziata anche l'importante riunione di Trieste nella quale non si è però disputato come gli altri anni il Derby Reale del Trotto tolto dal programma per la necessità di diminuire la cifra dei premi che rimane tuttavia importante ed ha attirato un materiale numerosissimo da ogni centro trotistico dell'Alta Italia.

Si annuncia intanto la riunione romana a Villa Glori, che si inizierà il 26 maggio per durare a tutto il 19 settembre per un complesso di 44 giornate e 1.600.000 lire di premi.

Per ordine di tempo, domenica 21 giugno, preceduto dalla « Gara di presentazione », che tanto successo ebbe già lo scorso anno, verrà disputato il « Premio Reale » di L. 50.000, seguito dal « Premio Savoia » di L. 30.000 e « Aosta » di L. 20.000, riservati ai puledri di tre anni. Seguirà una prova internazionale di nuova istituzione, il « Premio Zootecnia » di L. 50.000, e il 26 luglio il « Premio del Governatore » di L. 20 mila. Verso il termine della riunione avrà luogo, e precisamente domenica 13 settembre, la grande prova internazionale « Premio del Littorio » di L. 50.000 e per il quale è in palio la « Gran Coppa Benito Mussolini ».

GASTONE CORRIERI, direttore responsabile  
VITTORIO VARALE, redattore capo

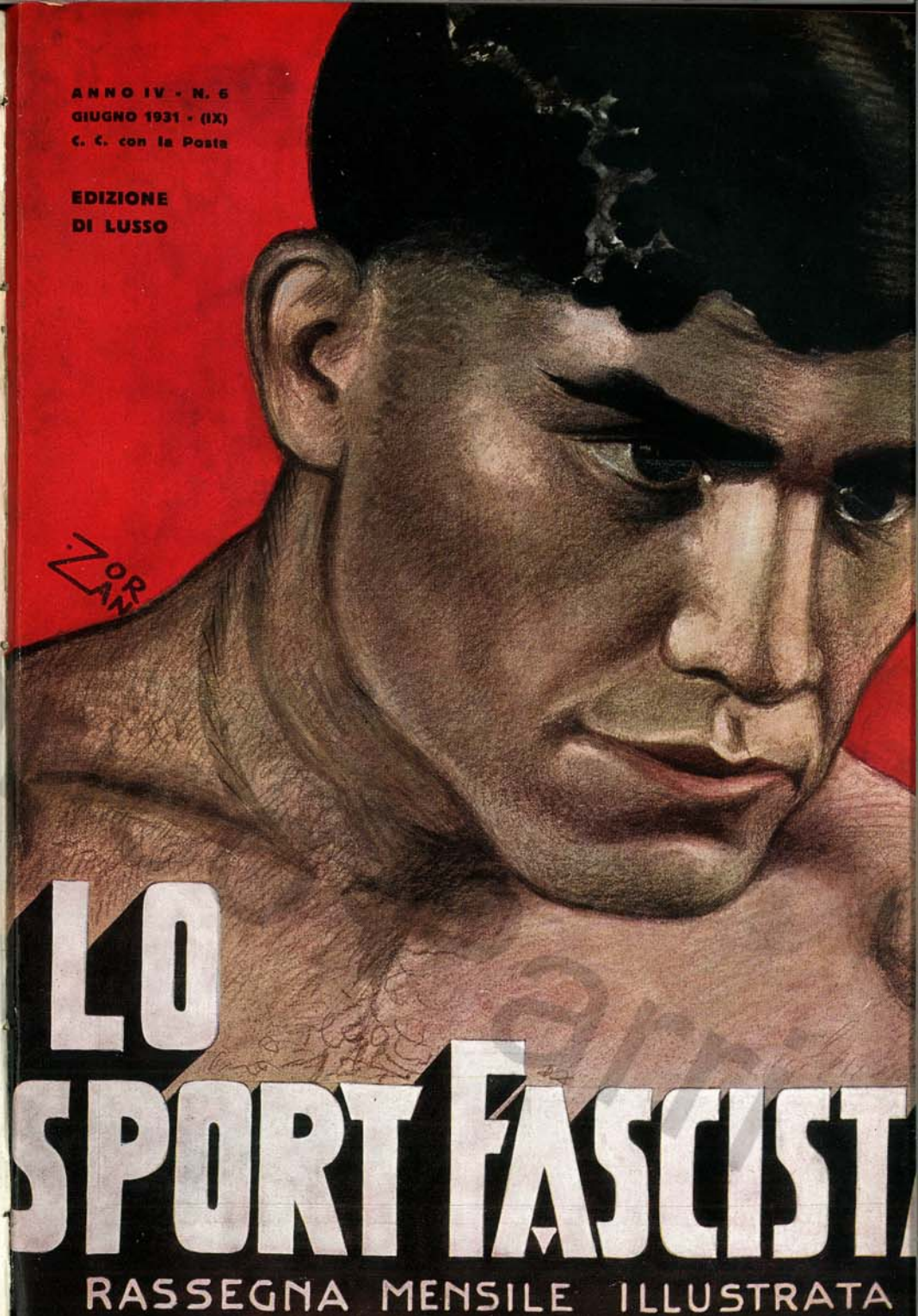
Stampata su carta della « Ditta Dell'Orto - Milano »

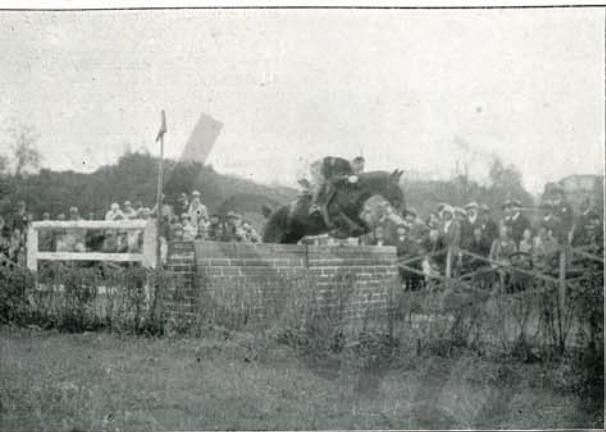
ARTI GRAFICHE MILANESI - Corso S. Gottardo, 16

ANNO IV - N. 6

GIUGNO 1931 - (IX)

C. C. con la Posta

EDIZIONE  
DI LUSO



L'on. Achille Starace.

## Campo ostacoli della Società Romana di Equitazione

La Società Romana di Equitazione, recentemente costituitasi nella Capitale e presieduta dall'on. Starace, Vicesegretario del Partito, ha inaugurato il suo « campo ostacoli » in una località quasi cittadina, che migliore non si spera: a Villa Umberto. Il campo è inaugurato dal Governatore di Roma, conte Boncompagni Ludovisi; alla cerimonia assistevano le autorità, fra cui S. Onofrio, Ministro delle comunicazioni, S. Onofrio, sottosegretario alle finanze, il conte Roberto Forges Davanzati, ecc. Nella prima giornata, sebbene ostacolate dal tempo, le gare riuscirono ottimamente; si affermarono il signor Luigi Coccia, marchese Patrizi, la signorina Parodi Del-

fino e la contessina Ciano. La gara più importante della seconda giornata — il Premio della S. R. E. — diede la seguente classifica: 1. on. Achille Starace su *Englen*, penalità 3 tempo 2'22" che ha vinto la « Coppa del Direttore del P. N. F. » e la « Coppa Boncompagni »; 2. Ferdinando Perrone, su *Argentino*, penalità 4, tempo 1'32"; 3. Luigi Coccia su *Robert Guiscard*, penalità 4, tempo 1'32"; 3. barone Chimirri, su *Ermitt*, penalità 4 tempo 1'41".

Le riunioni di corse sul civettuolo campo ottimamente attrezzato per gli ostacoli, proseguiranno bisettimanalmente e, è facile prevedere, fra il crescente interesse dei moltissimi che a Roma amano questa nobile e coraggiosa forma di sport.



La contessina Ciano.

## IL TROTTO DI STAGIONE

Le corse al trotto, dopo un breve periodo di sosta succeduto alla riunione di San Siro, hanno avuto la loro ripresa a Modena dove in tre giornate si sono disputate delle corse importanti per le cifre dei premi assegnati e per la qualità ed il numero dei cavalli che vi hanno partecipato.

Le giornate della tradizionale riunione modenese non hanno mancato di far registrare un concorso di pubblico dei più notevoli, ma sportivamente le riunioni non hanno potuto registrare un eguale successo per un incidente che ha influito sul valore tecnico del risultato della prova principale, l'atteso Gran Premio d'Allevamento per i tre anni, e conseguentemente anche su quello del Premio Ghirlandina, l'internazionale alla pari della seconda giornata.

Petrarca, facile vincitore della prima prova del Premio Allevamento, sul piede di 1,26 al Km. veniva squalificato per aver urtato nel nastro prima del segnale ed essere partito in vantaggio, al pari di Miliardo, terzo arrivato nella stessa prova. Il provvedimento dei Commissari non ha mancato di sorprendere per la sua severità in una prova di tale importanza ed in segno di protesta ha causato da parte della Scuderia Lorenteggio il ritiro di tutti i suoi cavalli da tutti gli ingaggi nella riunione.

Etrusco, secondo nella Corsa A, ad una ventina di metri da Petrarca, classificato al primo posto in seguito alla squalifica del primo arrivato, poteva quindi assegnarsi anche la Corsa B., ove, nell'assenza di Petrarca, doveva tuttavia difendersi strenuamente in arrivo per sostenere il finale di Renzo Tramaglino. Questo cavallo poi vinceva l'handicap di 30.000 lire nell'ultima giornata della riunione.

L'ultima domenica di aprile si è iniziata anche l'importante riunione di Trieste nella quale non si è però disputato come gli altri anni il Derby Reale del Trotto tolto dal programma per la necessità di diminuire la cifra dei premi che rimane tuttavia importante ed ha attirato un materiale numerosissimo da ogni centro trottistico dell'Alta Italia.

Si annuncia intanto la riunione romana a Villa Glori, che si inizierà il 26 maggio per durare a tutto il 19 settembre per un complesso di 44 giornate e 1.600.000 lire di premi.

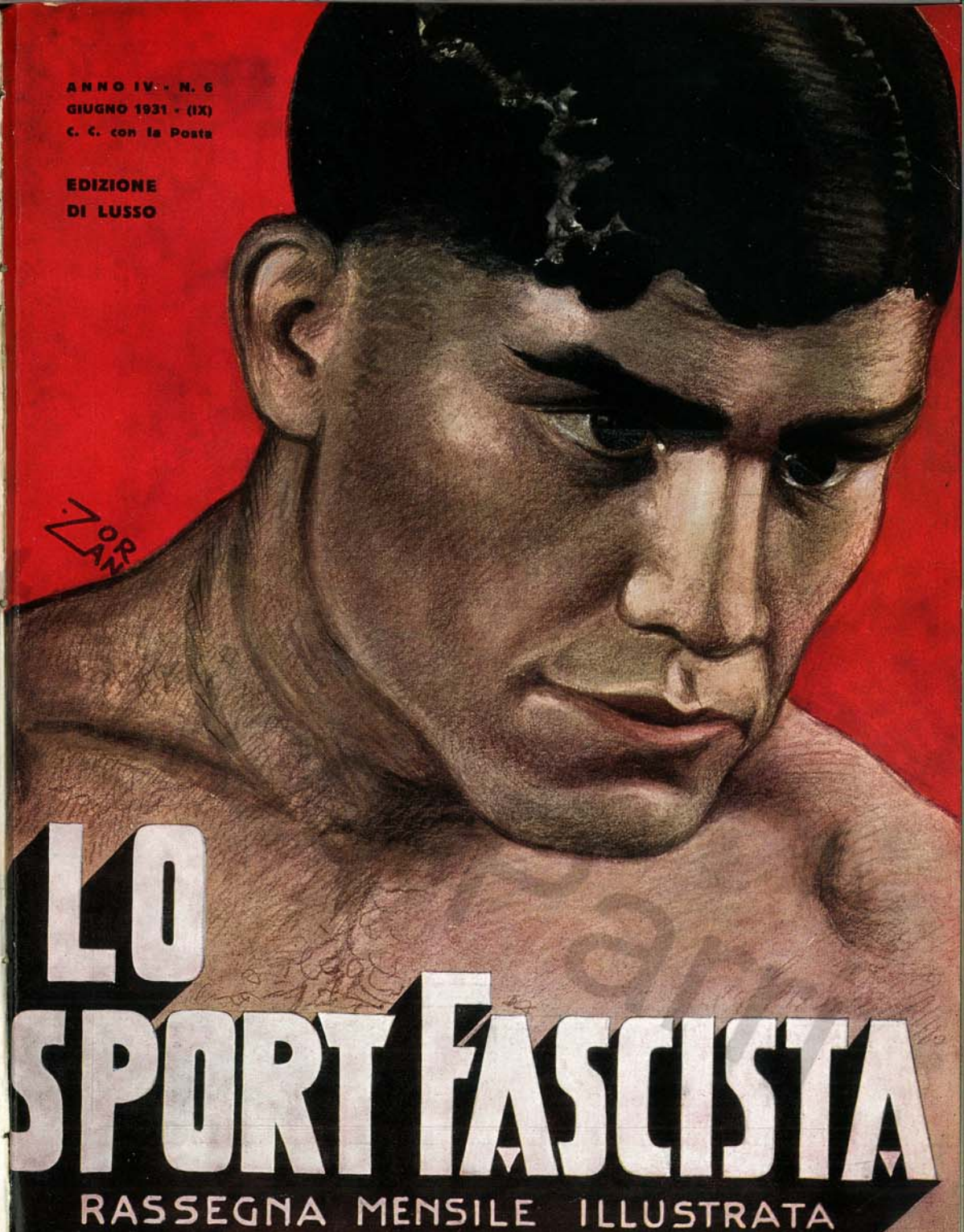
Per ordine di tempo, domenica 21 giugno, preceduto dalla « Gara di presentazione », che tanto successo ebbe già lo scorso anno, verrà disputato il « Premio Reale » di L. 50.000, seguito dal « Premio Savoia » di L. 30.000 e « Aosta » di L. 20.000, riservati ai puledri di tre anni. Seguirà una prova internazionale di nuova istituzione, il « Premio Zootecnia » di L. 50.000, e il 26 luglio il « Premio del Governatore » di L. 20 mila. Verso il termine della riunione avrà luogo, e precisamente domenica 13 settembre, la grande prova internazionale « Premio del Littorio » di L. 50.000 e per il quale è in palio la « Gran Coppa Benito Mussolini ».

GASTONE GORRIERI, direttore responsabile  
VITTORIO VARALE, redattore capo

Stampata su carta della « Ditta Dell'Orto - Milano »  
ARTI GRAFICHE MILANESI - Corso S. Gottardo, 16

ANNO IV - N. 6  
GIUGNO 1931 - (IX)  
C. C. con la Posta

EDIZIONE  
DI LUSO



# OFFICINE FERROVIARIE MERIDIONALI

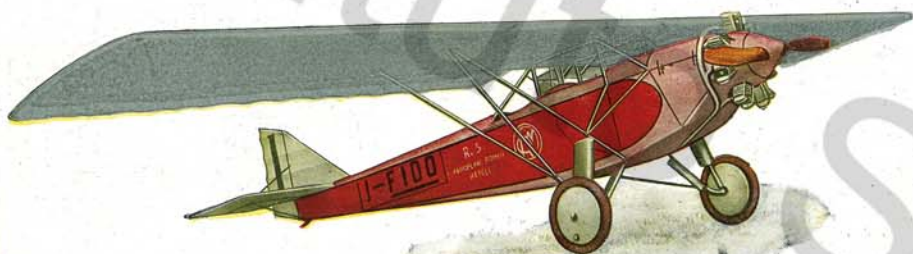
SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN NAPOLI

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  
all'edizione di lusso  
Italia . . . . . L. 100  
Estero . . . . . » 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

## Questi medici...

Il mese scorso un illustre scienziato, insegnante all'Ateneo milanese, il professore Carlo Foà, ha tenuto il discorso d'inaugurazione di un « Corso d'igiene sociale ». In esso, l'insigne fisiologo ha enunciato il programma *pratico, immediato*, che i medici debbono proporsi nei riguardi dello sport. Egli — laudatore degli esercizi olimpici e dell'alpinismo estivo e invernale — ha peraltro dichiarato che bisogna bandire:

1. - *Il ciclismo « quando si trasforma in un bestiale rincorrersi per strade soleggiate e polverose, con danno degli organi della respirazione e della circolazione ed a solo vantaggio, se tale si può chiamare, dello sviluppo muscolare delle gambe ».*

2. - *« e soprattutto la boxe o pugilato, gioco violento e volgare, più adatto ai negri che alle razze civili, tale da brutalizzare l'animo dei contendenti e da rovinare molto spesso il corpo con lesioni irreparabili di visceri importanti ».*

L'illustre professore ha poi fatto capire che ciclismo e pugilato dovrebbero — naturalmente! — essere banditi con delle buone leggi, dettate — naturalmente! — da « competenti »; e così lo Stato, fatto strumento della Scienza castigherebbe — naturalmente! — coloro che si rincorressero « su strade soleggiate » o si rovinassero « il corpo con lesioni irreparabili di visceri importanti ». Il professore Foà — naturalmen-

te! — ha avuto gli applausi di tutti gli ascoltatori, appassionati di igiene sociale.

Ebbene; malgrado la molta considerazione che abbiamo del professore Foà, neghiamo — naturalmente, ancora una volta! — l'applauso nostro.

Se amiamo lo sport, e ci battiamo in varie guise perchè esso si diffonda sempre più fra i giovani e anche i non giovani, non è detto che si sia di quei trebondi amatori del Giro di Italia che si sono messi le mani nei capelli quando hanno saputo del ritiro di Guerra, oppure di quegli altri che vanno in estasi davanti al sorriso fotogenico di Bosisio. Crediamo, per giunta, che effettivamente l'arrivo d'una corsa ciclistica su strada dopo una tappa di 300 chilometri non sia spettacolo di grande eleganza; e che la visione del pubblico d'uno stadio durante una partita di football o un incontro di boxe non sia precisamente il trionfo della mitezza e della buona educazione. Tuttavia, almeno per questa volta, e dinanzi ai medici, prendiamo la difesa dei « giochi violenti e volgari ».

Per questa ragione di principio: che la tirannia alla Scienza, presentata soprattutto come igiene preventiva, igiene sociale, eugenetica, ecc. assume, di giorno in giorno, proporzioni sempre più allarmanti. Favoriti da quella « mezza cultura » che è il risultato più vero della « diffusione della cultura », gli igienisti, gli eugenetici, i fisiologi, e in generale i medici, tendono gradatamente a un controllo insopportabile sul mo-

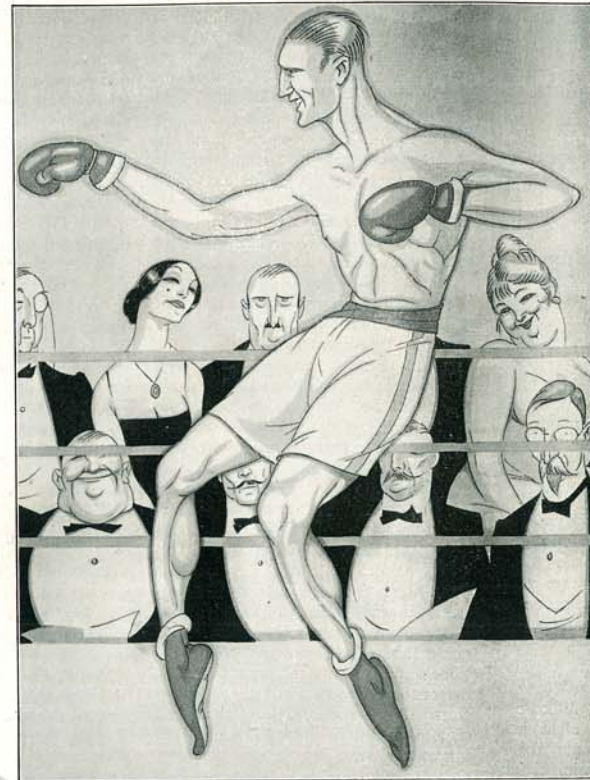
do con cui l'individuo intende regolare le proprie faccende. Essi tendono a costituire una congrega onnipotente, venerata superstiziosamente dal volgo; qualcosa del genere di quella « aristocrazia di sapienti » intravveduta dal Rénan ne *L'avenir de la Science*. Questa congrega, di conquista in conquista, è già riuscita a sottoporre i figli degli uomini liberi ad esperimenti che fanno assomigliare i bambini a cuscinetti portaspilli: iniezioni *anti* questo e *anti* quell'altro, sulla cui efficacia si può molto discutere. Questa congrega, alleata alle donne allucinate, è già riuscita ad ottenere, nel più ricco paese del mondo, che l'uomo libero si privi della antichissima, modestissima e quasi diremo veneranda gioia di un bicchiere di vino. Questa congrega, basandosi su speciose argomentazioni che fanno molta presa sul volgo, mira a mettere la mano addirittura... là dove Panurge non voleva assolutamente che nessuno lo toccasse, e vuole essere essa — essa sola — a distribuire il permesso perchè un uomo possa sposarsi o no. Questa congrega, ora, enuncia il canone fondamentale: che importa curare, non i malati, ma i sani; e con questo ritrovato, da una parte risolve il problema della sussistenza per tutti i suoi membri, dall'altra al-



larga sconfinatamente il suo campo di controllo e di comando. Lasciatela fare, lasciatela fare, la congrega dei medici!

Ora, voi lo vedete, essa comincia ad enunciare — con tutte le cautele possibili — che vuol controllare lo sport. E, beninteso, la pretesa si afforza di argomenti speciosi. C'è molta gente di animo mite, che riprova le corse ciclistiche e la boxe; e l'aristocrazia dei sapienti » si fa subito forte dell'appoggio di queste eccellenti persone. Ma guardiamo il fondo delle cose. Il fondo delle cose, è che un divieto delle corse ciclistiche o della boxe, come lo chiede il Foà, sarebbe un altro passo — uno di più — verso la sottomissione dell'individuo alla tirannia degli scienziati, verso la trasformazione dell'individuo in « animale da laboratorio ». No, no. Non è questo che si voleva quando si invocò l'aiuto della medicina a fianco e a tutela dello sport.

E' vero che, per quello che ha fatto finora la Federazione dei Medici Sportivi, siamo molto lontani dal desiderato. Non sarebbe male un chiarimento del C.O.N.I. sui risultati ottenuti, o in via di raggiungimento, da questa Federazione nel senso *pratico*.



Georges Carpentier — « genio fuori concorso » secondo la definizione shawiana —, visto da Renzo Ventura. Questo fu uno degli ultimi disegni del compianto artista milanese.

## BERNARD SHAW E LA "BOXE,,

Memore delle simpatie che Shaw aveva mostrato di avere per la « boxe », un suo compatriota, il noto direttore di « ring » Norman Clark si è recato alla sua dimora per intervistarlo. Compito non facile e poco grato, perchè è risaputo che Shaw non nutre eccessiva simpatia per gli intervistatori nè per le interviste. Con Clark, suo vecchio conoscente, ha fatto un'eccezione: l'ha ricevuto; ha ascoltato le sue domande, più o meno indiscrete; gli ha risposto; e quel che non gli ha detto a voce, glielo aveva scritto già in più di una lettera.

I principali passaggi delle opinioni

Bernard Shaw, il notissimo drammaturgo e scrittore inglese, principe dell'umorismo della letteratura mondiale, nelle sue analisi delle diverse attività umane non dimenticò lo sport; e di contenuto sportivo sono parecchi suoi libri. L'introduzione al suo volume « La professione di Cashel Byron » parla chiaramente in proposito, come è recisa la sua impressione sulla boxe e sui boxeurs da lui conosciuti. Perciò è molto interessante leggere qui sotto quello che Shaw pensa di questo sport e dei suoi campioni.

shawiane sulla « boxe » sono già stati riferiti da altri giornali esteri. Porli quindi sotto gli occhi dei lettori italiani, non vuol dire, ormai, commettere un'indiscrezione; e lo facciamo di buon grado, perchè ciò che Shaw ha detto è interessante; e, in ogni modo, anche se non lo fosse, il fatto stesso che le opinioni partono da uno che si chiama Shaw, fa sì che diventino d'un subito interessanti.

Quasi a dispetto della sua ben nota impronta personale e della sua cortese ed accessibile urbanità, Shaw apparve all'intervistatore, Norman Clark, come un uomo impacciato, se non del

suo impaccio, di quello che provava il suo interlocutore: fu insomma una sensazione reciproca, dettata all'uno, dalla coscienza della propria inferiorità; e all'altro, dall'impressione che la sua presenza aveva destato nell'animo del primo. « Impressione — dice il Clark — paragonabile a quella che riceve colui che si sente chiamato con l'appellativo di « Sir », in mezzo ad un gruppo di gente, mentre sa che sarebbe troppo se lo chiamassero « mister ».

L'impaccio, però, ebbe la durata di un attimo: Shaw volle orientar l'ospite ed iniziò, in un battibaleno, la conversazione sull'argomento che, come aveva immaginato, era lo scopo primo della visita del famoso arbitro di « boxe ». E per mostrare che aveva seguito con interesse ciò che Clark aveva scritto a proposito del pugilato ed a proposito di quello che lui, Shaw, ne pensava e ne pensa, volle chiarire subito un punto controverso.

— Nell'articolo da voi dedicato alla mia *Professione di Cashel Byron*, voi avete detto che ho torto, quando affermo che l'arte della « boxe » non è men facile dell'arte di saper respirare o dell'arte, propria delle api, che sanno costruire il loro alveare. Benissimo. Ma, ditemi: perchè ho torto?

— Le capacità di un pugilatore — proseguì Shaw — consistono nell'abilità di saper giudicare e calcolare i colpi, ed a fare, al momento opportuno, istantaneamente, il movimento giusto: in altri termini, si tratta di saper compiere delle azioni istintive. Senza alcun dubbio, la capacità è rara: e se ci sono mille uomini che sanno respirare alla perfezione, contro uno solo che può effettivamente mettere k. o. un altro, ciò non altera in nulla la natura essenziale dell'azione: essa avviene come tante altre capacità. E mi spiego: datemi a fare per esempio, un calcolo d'aritmetica. Dopo aver allineato delle cifre durante una buona mezz'ora sono incapissimo di presentare un totale errato. Ma date lo stesso calcolo ad un matematico; dopo pochi minuti, egli avrà tirato la somma, con la stessa facilità con la quale Shakespeare, od io stesso, troveremo le parole, per esprimere un pensiero complicato, o un sentimento, o una sottigliezza della logica. La principale caratteristica d'una particolare specialità è quella che è più agevole, per colui che tale capacità possiede; ed è, d'altra parte, assai significativa, in rapporto al numero di coloro che non possiedono affatto una tale specifica capa-

— Non ci sono dunque dei differenti tipi di capacità di differente importanza? chiese allora il signor Clark.

Shaw sorrise:

— La questione è assai delicata. In genere, però, i particolari valori delle capacità possono essere giudicati da tre differenti punti di vista: dal punto della rarità, da quello del valore commerciale, e dal posto che si dà loro, secondo lo stato dell'evoluzione. La professione di Jack Johnson era considerata come infima, quando non fruttava danaro, molto danaro; ma quando, per esempio, guadagnare il solo danaro è il livello essenziale per giudicare della importanza di una professione, la professione della « boxe » deve essere allora considerata come superiore alla mia ed a quella dell'astronomo del Re. Tuttavia, partendo dal punto di vista « evoluzione », l'astronomo reale ed io stesso, possiamo trovare dei buoni pretesti per rivendicare una superiorità sul signor Jack Johnson.

L'ottimo signor Clark, dinanzi allo Shaw dei paradossi e dell'umorismo all'acido prussico ha creduto bene di non insistere, abbandonando i motivi che avevano originato la controversia. Prudente ed accorto, ha tentato d'istradare Shaw su un sentiero più accessibile, se non a lui stesso, ai profani, ma appassionati sportivi, per interessare i quali, del resto, aveva compiuto il non lieve sforzo d'importarlo. Lo scrittore ha seguito volentieri l'intervistatore su un nuovo terreno.

— Non ho assistito agli incontri di « boxe » che molto raramente — ha dichiarato Shaw. — Posso dire, però, che prima di scrivere il libro che è tutto un inno del pugilatore, ho visto i combattimenti del vecchio Queensberry, a Lillie Bridge, e i primi incontri della Boxing Association a Saint James-Hall. Vi andavo con un mio vecchio amico, il quale, come tutti i poeti, aveva una passione smodata per la « boxe ». Le principali arene erano, allora, la scuola di Bob Habija e l'« Ancre » azzurra di Bill Richardson (immortalato nel mio *Admirable Blashville*). Il N. S. C. non esisteva ancora, di questo non ho visto nemmeno un combattimento. Il « boxeur » più brillante di quel tempo fu Jack Burke, da un'esibizione del quale, del resto, trassi lo spunto per creare il mio « Cashel ». Ma il « boxeur » che più mi impressionò, fu il dilettante Antonio Diamond, il quale già vincitore del Campionato dei pesi leggeri e di quello dei medi, per non incontrare nuovamente un altro pugilatore, di

provata scorrettezza, non esitò ad incrociare i guanti con un massimo; e quel massimo era il gigante di Queensberry. Diamond, non aveva alcuna possibilità di vittoria. Ma il suo avversario era un gentiluomo; e pur essendo Diamond più veloce di lui, non combatté alla cieca, bestialmente; non tentò una scorrettezza. Diamond vinse l'incontro, ed è stato, a mio parere, uno dei migliori pugilatori di quel tempo.

— Ma quel che più mi pacque, è che non fecero degenerare lo spettacolo in un combattimento brutale. Ma la « boxe », assai raramente del resto, è meno monotona d'una corsa a piedi o d'una partita a carte: sono i giornalisti quelli che trovano in essa un'emotività e una ferocia, diciamo così che in effetti non ha, ma che coloro che non la possono soffrire sbandierando ben volentieri. No, la « boxe » non ha nulla di bestiale; e quello che mi fa rinunciare ad assistere ad un incontro è la « boxe » di second'ordine; quella che si fa comunemente e che infastidisce all'eccesso. Le esibizioni, poi, peggio che mai: non danno il senso della realtà, del vero combattimento e non offrono mai la bellezza del gioco abile: m'hanno stancato al punto che lo stesso disgusto è per me un sollievo!

Nonostante questa opinione, che lo tenne lontano dal « ring » per molto tempo — continua per conto suo Clark — Shaw ritornò alla « boxe ». Fu nel 1918, a Londra, all'Holborn Stadio, in occasione dell'incontro Beckett-Carpentier. Il Francese lo impressionò fortemente: tanto lo impressionò che qualche settimana dopo sentì il bisogno di scrivere a Clark questa lettera:

« Sono assai felice di poter constatare che la vostra opinione su Beckett — un ragazzo molto impressionabile e poco adatto per combattere — quadri perfettamente con la mia. Carpentier è un genio fuori concorso, che non si può certamente paragonare a « boxeurs » come Mitchel, perchè la classe di questi è indubbiamente inferiore alla sua. La trasfigurazione che avviene in lui, quando s'alza per combattere, è straordinaria. Un pugilatore ordinario perderebbe subito la testa dalla paura. J. Beckett ne sa certamente qualcosa: il secondo colpo di Carpentier fu come la zampata di un puro sangue: Beckett scrollò la testa con violenza forse per convincersi che l'aveva ancora attaccata alle spalle e che non era cascata sul tavolo del « ring ». Dal modo come si svolsero le cose, Beckett

(la risorsa del quale era di tentare il k. o., se non lo pativa lui stesso, come accadde, quando ricevette il quarto colpo: un diretto di destro alla mascella!) si può dire, che come pugilatore non esistette affatto. Poteva essere benissimo scambiato per un « punching-ball ».

Il tono della lettera, necessariamente abbreviata, dice però chiaramente che Carpentier riconciliò Shaw alla « boxe ». E da allora, infatti, il drammaturgo seguì con interesse, il movimento pugilistico mondiale, e gli « exploits » di Dempsey e di Tunney. Quest'ultimo, poi, nel suo ultimo viaggio a Londra si recò a fargli visita.

— Poco tempo dopo — afferma Clark — incontrai Shaw per la strada; ed egli mi disse che Tunney l'aveva impressionato assai favorevolmente e tenne a ripetere la sua opinione sull'uomo e sul pugilatore; opinione che non era stata cambiata di una sillaba.

— Convinto che la mia intervista avrebbe potuto benissimo chiudersi con un accenno preciso sulla personalità di Tunney, visto da Shaw, chiesi il permesso di ricordare il giudizio da lui espresso ai lettori. Ma Shaw, almeno apparentemente, non desidera che si sappia quello che pensa sul conto dei suoi ospiti specie se ne pensa bene: non volle, in ogni modo, che gli facesse dire delle parole che, sia pure ben analizzate, avrebbero potuto falsare il suo pensiero. Lj per li non disse nulla. Ci salutammo e proseguimmo ognuno per nostro conto. Ma il giorno dopo mi fu recapitata una sua lettera; questa:

« Caro Norman Clark,

« Non ha importanza per me la questione di non fare o far sapere alla stampa ciò che accade fra me ed i miei invitati, come non ha importanza il fatto che io giudichi pubblicamente, in qualche maniera, chichessia.

« D'altronde, voi non avete affatto capito cosa sia effettivamente Tunney. Dopo che ci hanno mostrato il film del suo ultimo incontro, dirò che è l'uomo più straordinario che io abbia visto mai e il più difficile a colpire. Il solo diretto di Carpentier potrebbe sembrare efficace; ma siccome questi non arrivava più potrebbero anche non esistere. Tunney non si sporge mai in avanti: tiene sempre alta la testa, il più lontano possibile dall'avversario, ed ha un colpo d'incontro che spegne nell'avversario tutte le velleità di attacco. Rompe sistematicamente tutte le azioni e costringe a colpire nel vuoto,

fino a quando lo scoraggiamento e l'impotenza non mettono uno nello stato d'inferiorità. Quando Dempsey, dopo tre sfuriate, lo costrinse alle corde e cercò, accorciando la distanza, di dare il suo famoso « colpo di coniglio », Tunney s'aggrappò in « clinch » e lo tenne, finché l'arbitro non li divise, a dispetto di tutte le arti messe in opera da Dempsey per districarsi.

« La fiducia in sè stesso — il suo sistema, si potrebbe chiamare — va fino al disprezzo dell'avversario, sia pure il più famoso; la loro reputazione non lo impressiona; non si lascia ipnotizzare dalla loro personalità; nè ha bisogno d'essere un pugilatore brillante come Carpentier, o un « terrore » come Dempsey: vince per la sua superiorità morale e intellettuale, alleate ad una più che discreta forza fisica, ad una mascella di ferro, e a quel suo colpo d'incontro straordinario; qualità, queste che sorpresero Dempsey al di là dell'immaginabile, allorchè credette di ottenere, con certezza, la vittoria, dopo il « round » della settima ripresa, e si trovò, invece, dinanzi un Tunney trasformato.

« Col carattere di Tunney, Carpentier avrebbe potuto battere Dempsey. Carpentier non è stato un fanciullo nelle mani del « massacratore », così come si vorrebbe far credere, benchè egli, nel suo incontro, apparisse già battuto dopo i primi dieci secondi; ma Dempsey, nelle prime due riprese sembrò un fanciullo, che prendeva lezioni dal suo maestro.

« Non ho voluto dire, ora, che Tunney sia il solo grande uomo che sappia « boxare ». Io non so, per esempio se sappia « boxare » meglio di voi. In una esibizione con un bendaggio molle, Carpentier, potrebbe benissimo farlo sfuggire. Egli non abbatte i suoi avversari: li scoraggia! Riassumendo: egli non è il « boxeur » più piacevole, nè è quello più forte del suo tempo; ma è certamente l'uomo più significativo; la sua personalità s'imponde; e imponendo la sua personalità vince. Voi potrete anche pensare che vince perchè ha il buon senso di voler vincere.

« Cinquant'anni fa avrebbe, certo, avuto tanto buon senso di non salire sul « ring ». Oggi come oggi, la sua professione non avrebbe potuto dare un risultato migliore.

« Ecco: io vi ho inviato, pari pari, quella che è stata la mia prima impressione. Vedete da voi, però, che non è possibile ottenere da me un'in-

tervista fedele, a meno che non la si voglia stenografare. Anche un tentativo per parafrasarmi si tradurrebbe, in fin dei conti, in vaneggiamento senza nesso.

— Ho assai apprezzato — conclude Clark — l'amabile e interessante lettera di Shaw; ma non posso affatto permettere che tratti i miei scritti come tanti vaneggiamenti: se persiste lo squalifico. In effetti, però, la sua lettera conferma quello che io ho detto tante volte, e cioè che Tunney era assai ortodosso nel suo metodo pur essendo stato il solo grande « boxeur » dopo Johnson.

Sono d'accordo con Shaw, quando afferma che non saprebbe dire se io so « boxare » meglio di Tunney. Ma dichiarare, in seguito, che Carpentier, in esibizioni, avrebbe potuto far sfuggire Tunney, non è solamente una supposizione ingiustificabile, ma è anche voler tentare di farmi assumere una responsabilità morale che non merito. Rifiuto di continuare su questo argomento. Shaw vuole forse seminare la zizzania fra i tre grandi pugilatori a riposo.

\*\*\*

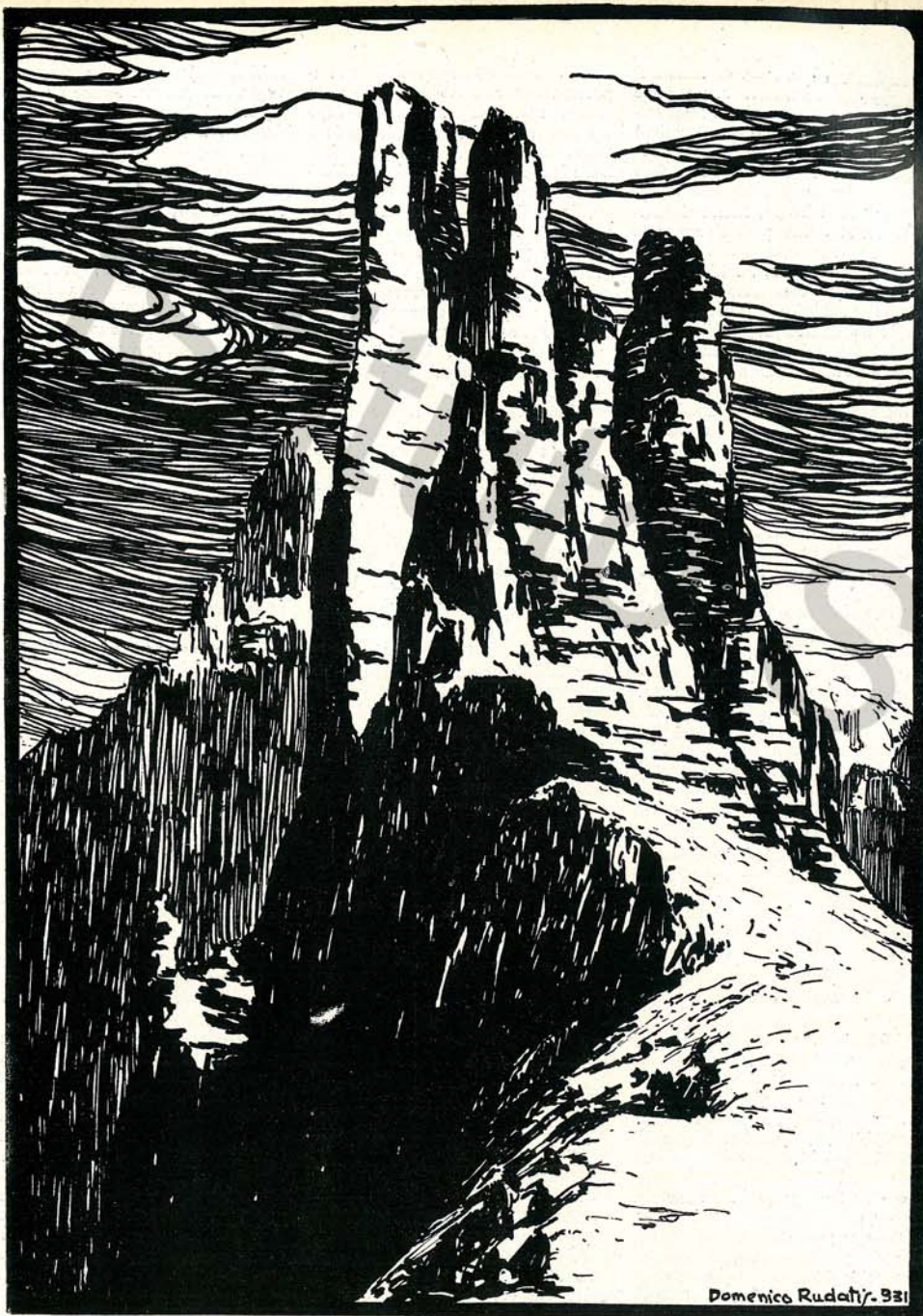
L'intervista di Clark termina con queste parole. Ci permettiamo però di rilevare come Shaw non parli affatto di Carnera (oggi è di moda), nemmeno per caso. Le sue memorie erano e sono, memorie del passato; senza forse, oggi, Shaw è tornato ad avere della « boxe » un'opinione tale che non può sopportarne il disgusto, poichè non fa parola di nessun pugilatore attuale.

In ogni caso, è sintomatico il fatto che l'uomo al quale l'umanità fa sempre, e in ogni momento, pietà, si sia interessato così da vicino della « boxe », fino a perdere un tempo prezioso concedendo delle interviste e scrivendo spesso delle lunghe lettere.

Ma richiamando la nostra attenzione su quella che è la situazione attuale, senza scomodare l'illusore scrittore si può essere certi che, per dare un giudizio di Carnera, egli userebbe le stesse frasi usate per qualificare le capacità e l'importanza delle diverse professioni.

Per concludere che Carnera guadagna più di lui e che, quindi dal punto di vista del danaro, è superiore; ma che dal punto di vista dell'evoluzione, non è neanche il caso di farne un paragone.

E su questo ultimo punto siamo tutti d'accordo.



Domenico Rudatis - 931

Le tre famose Torri meridionali del Vaolett. A destra la Torre Winkler, nel mezzo la Stabeler, a sinistra la Delago, su per il vertiginoso spigolo della quale, profilantesi perpendicolarmente contro il cielo, salirono nel 1911 Piazz e Jori. (Impressione di Domenico Rudatis)



VISIONI DOLOMITICHE

Il Campanil Basso insorge tra i colossi del Brenta.

## L'arrampicamento italiano d'anteguerra

**A** traverso l'intera progressione dell'arrampicamento internazionale, successivamente svolta nei nostri scritti, è venuto spesso ad emergere il valore italiano e talvolta così preminentemente da rappresentare addirittura determinate epoche. Tali gli sviluppi storici creati dalle conquiste di Tita Piazz e di Angelo Dibona.

Ma necessariamente, poichè nella nostra trattazione cogliemmo appena i passaggi da una culminazione all'altra, da una impresa emergente alla successiva e così di seguito, dell'attività arrampicatoria non apparve che la scala dei massimi risultati via via superanti nelle diverse epoche, e, alla fine, la magnifica tensione e convergenza di sforzi per portarsi ai limi-

*Precisati i criteri generali dello sport d'arrampicamento, tracciata la progressione internazionale delle imprese culminanti ed esposta la situazione moderna nei vari centri internazionali, Domenico Rudatis ci presenta ora il necessario completamento del suo poderoso esame storico generale con la visione particolare, chiara e precisa, dello sviluppo dell'arrampicamento italiano di anteguerra parimenti considerando le guide e i senza guide e i loro rapporti e valori mantenendosi nel rigore assoluto dei fatti e dei controlli tecnici.*

te del possibile con sempre maggior approssimazione.

Perciò, tutto un poderoso complesso di importanti arrampicate, spesso vicinissime a quelle più salienti del loro tempo e dovute a

guide italiane, non poté neanche venir accennato. In un quadro dell'arrampicamento italiano invece, per quanto sintetico, dette scalate e gli uomini che le effettuarono non possono non essere ricordati.

E parimenti, l'opera degli arrampicatori italiani senza guide contemporanei all'attività di Piazz e Dibona nella esposizione dei progressi internazionali non poté necessariamente trovare nessun posto, perchè troppo al disotto di tale attività. Ora invece, esaminando lo sviluppo dell'arrampicamento italiano, dobbiamo presentare anche l'opera degli arrampicatori italiani non professionisti, considerare i risultati da loro ottenuti con guide, rilevare i loro successi quali senza guide, prendendo esatta coscienza dei valori e dell'effettivo distac-



co con l'attività e la capacità dei professionisti.

Nell'espone adesso lo sviluppo particolare che l'arrampicamento ha avuto in Italia, dobbiamo logicamente cominciare dal 1887. Da quando cioè il prodigioso adolescente atleta monachese Georg Winkler, con la sua conquista, scoprì e realizzò, si può dire, il principio di una nuova concezione alpinistica: il porre l'accento del valore dell'azione alpina essenzialmente sulla nuda e pura espressione dell'audacia e della potenza fisica e morale dell'individuo in sé stesso, e quindi l'abbassare deliberatamente a fattori secondari l'organizzazione, i mezzi materiali, l'altitudine delle vette, i vari interessi esplorativi e scientifici. Chè proprio nella decisa posizione di questo accento del valore, sta la peculiare nobiltà e spiritualità del moderno arrampicamento, e la sua stessa distinzione e superiorità rispetto all'alpinismo classico che tali fattori invece considera come principali.

#### La supremazia delle guide dolomitiche.

Il periodo da Winkler a Piaz in Italia è caratterizzato dal pronto adeguarsi delle guide dolomitiche al livello delle più difficili imprese straniere, fino a prendere poi con Piaz la testa di tutto il movimento evolutivo in generale. Così, pochi anni dopo Winkler vediamo già parecchie guide delle Dolomiti portarsi all'altezza dei migliori arrampicatori internazionali, sia con la ripetizione delle vie di maggior difficoltà, quasi subito dopo l'apertura di esse da parte dei primi salitori, sia con l'effettuazione di nuove e più ardue arrampicate. Nè è questo un movimento particolare esistente solo in qualche centro più famoso come Cortina d'Ampezzo, ma un più rapido e più intenso ritmo di progresso evidente in tutta la regione dolomitica.

Il fatto che ciò fu opera delle guide, proprio allora che nei maggiori centri esteri dominava l'alpinismo senza guide, condotto da campio-

ni di grandissimo valore tecnico e morale, dimostra che detto progresso fu quasi conseguenza naturale dell'essere le Dolomiti le montagne ideali dell'arrampicamento.

M. Bettega, B. Zagonel, G. Zecchini, A. Tavernaro delle Pale di S. Martino; gli Innerkofler di Sesto; i Bernard e i Rizzi regnanti nelle Valli di Fassa e di Gardena; i Siorpaes e i Dimai di Cortina d'Ampezzo, compongono principalmente la schiera dei grandi scalatori di detta epoca, tutti professionisti delle Dolomiti, ma anzitutto fedeli ed appassionati amanti della montagna.

Nessun arrampicatore italiano senza guide di allora si può mettere accanto a questa schiera, nessuno avendo effettuato delle scalate pari a quelle dei predetti arrampicatori professionisti. Costituirono questi una mirabile fioritura di capacità e di valori intimi, spontanei, della nostra razza. In quel tempo furono i giovani alpigiani che seppero immediatamente raccogliere da sé e per sé l'appello e l'esempio di Winkler, e con la propria audacia, con la propria supremazia di nervi e di muscoli dimostrare la tempra italiana e l'effettivo dominio delle nostre montagne quantunque allora non ancor tutte politicamente italiane.

In ciò l'alpinismo tradizionale italiano non figurò che rappresentativamente, poichè esso non portò che un contributo d'azione del tutto secondario rispetto alle prove di capacità ed all'opera intrinseca delle nostre guide dolomitiche. Risultato limitatissimo in quanto reale attività di arrampicamento, in quanto scalate, anche se accompagnato da contributi di studio e di organizzazione assai ragguardevoli.

Ma se dobbiamo poi anche riconoscere che le migliori conquiste realizzate dalle nostre guide dolomitiche durante il suddetto periodo avvennero operando con alpinisti stranieri, non possiamo certo però lasciar apparire queste imprese come successi stranieri. Se figurarono sempre come tali, fu appunto

perchè l'alpinismo classico sovrappose sempre alla superiorità morale e fisica dell'audacia e del valore dei capicordata, l'inferiorità dei vari fattori secondari accennati.

Così la ricchezza dei mezzi economici diventò spesso una preponderante virtù alpinistica. Così il denaro tolse classicamente l'italianità a superbe imprese di capicordata italiani, come se l'oro potesse, oltre che costituire ben meritata ricompensa alla guida pel magnifico godimento procurato effettuando una scalata, anche togliere alla guisa stessa il merito effettivo di averla compiuta. Come se chi compra un quadro avesse il diritto di mettervi la propria firma!

Il rovesciamento di tali fondamentalmente errati criteri dell'alpinismo tradizionale è base del moderno sport dell'arrampicamento.

Se pertanto — constatato che da Winkler a Piaz, guide a parte, la tradizione in Italia non partecipò al progresso nè direttamente con dei capicordata eminenti, nè indirettamente con dei grandi collaboratori delle guide — si può affermare in modo categorico che all'aprirsi dell'arrampicamento moderno la tradizione alpinistica italiana restò subito tanto sorpassata da risultare quasi estranea ad esso; d'altra parte si constatò nello stesso tempo tutto un complesso di stupendi trionfi di arrampicatori professionisti italiani. Trionfi la cui schietta italianità è ora rivendicata a fondo dallo sport dell'arrampicamento e splende attraverso le chiarificazioni e le precisazioni di questo.

Nella stessa dominante schiera dei più valenti arrampicatori professionisti italiani di tale periodo, due sovrastano tutti gli altri: Luigi Rizzi di Campitello in Val di Fassa, e Antonio Dimai di Cortina d'Ampezzo. Anzi possiamo dire che quasi tutte le più grandiose e difficili arrampicate italiane effettuate dopo l'apertura di Winkler e prima dell'avvento di Tita Piaz, sono dovute all'ardimento ed alla capacità tecnica di Luigi Rizzi e di

Antonio Dimai, la cui attività risalta altresì anche successivamente durante il primo decennio del nostro secolo.

E' il Rizzi che porta il tedesco E. Munk alla vittoria, nel 1897, sulla proterva parete Ovest di Laurino nel Catinaccio; ed è ancora Rizzi che l'anno dopo guida i tedeschi H. Seyffert e Dittmann alla conquista della cresta Ovest della Mormolada, asperissima scalata ora trasformata e resa facile con scale ferrate. E se queste arrampicate spiccano — come già precisammo altrove — addirittura nella progressione dei valori internazionali, e, a maggior ragione quindi in Italia, una ricchissima serie di trionfi, alcuni diti quali abbastanza prossimi ai predetti, incorona degnamente Antonio Dimai « re delle Dolomiti » nell'ultimo decennio del secolo scorso.

Le molte e celebri vie Phillimore e Raynor che attuarono i primi asalti alle più colossali pareti dolomitiche, dimostrando parimenti potenza e arditezza di concezioni, sono in realtà quasi tutte vie Dimai ovvero vie Rizzi, e quando non sono vie Dimai o Rizzi, sono vie Bettega, ma chi tenne la testa, chi osò, chi affrontò le difficoltà e le vinse fu sempre un Italiano, cuore e muscoli di alpigiani, di gente della nostra più pura razza.

Ai due Inglesi spetta la soddisfazione di aver potuto seguire uomini di tanto ardire, ma non si può assolutamente andare molto più in là da ciò nell'obbiettivo riconoscimento del valore straniero in questo e in tanti altri casi, qualunque siano la fama ed i meriti già stabiliti dalla tradizione classica.

Così, riguardando di corsa i successi salienti riportati, prima della fine del secolo scorso, da Antonio Dimai, vediamo questi accompagnare nel 1891 la rinomata scalatrice olandese J. Jmmink nella seconda ascensione alla Punta delle Cinque Dita per quel cammino che l'anno precedente il viennese Robert Hans Schmitt aveva vinto impegnandosi con tutte le sue forze; e nel 1893 rivediamo Dimai conquistare la parete meridionale del



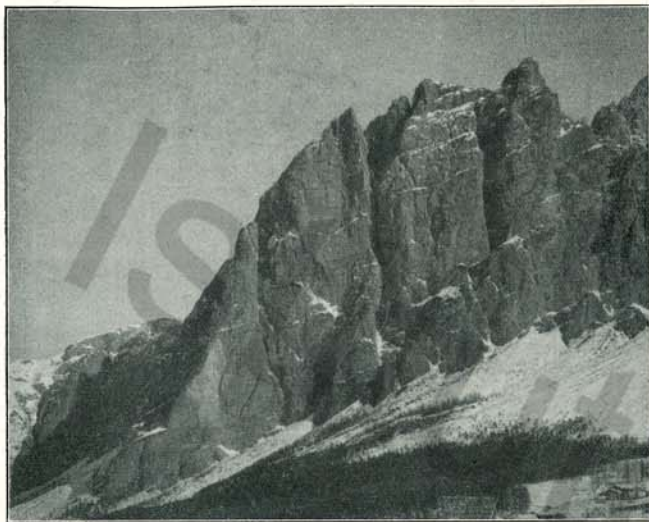
Il magnifico gruppo del Sassolungo tra le valli di Fassa e di Gardena, come si presenta scendendo dal Passo Pordoi. Nel centro la Punta delle Cinque Dita, a sinistra la Punta Grohmann, a destra la cima principale del Sassolungo.

superbo Cimon della Pala guidando l'inglese L. Treptow, e con lo stesso compiere la terza scalata della Torre Winkler, quattro anni dopo la seconda dovuta a Robert Hans Schmitt con A. von Krafft. Col 1895 incomincia quella magnifica successione di vittorie attraverso la quale il Dimai condusse gli inglesi G. S. Phillimore e A. G. S. Raynor. Assieme alla guida Giovanni Siorpaes di Cortina d'Ampezzo venne affrontata la parete Nord-Ovest della Civetta, e vinta dopo 11 ore di lotta, con un itinerario che è del tutto indiretto, che perviene in cresta lontanissimo dalla vetta ma che costituisce tuttavia il primo trionfo riportato sulla titanica muraglia.

Ed ecco nell'anno seguente, 1896, Dimai effettuare le prime ripetizioni della scalata della Torre Delago guidando, con Sepp Innerkofler: J. Veitl e Robert Corry; e, con Luigi Rizzi: G. S. Phillimore e A. G. S. Raynor. Scalate poi seguite nel medesimo anno da quella del famoso Heinrich Pfannl assieme a T. Meischberger. Considera-

to che la Torre Delago — la più difficile delle tre famose Torri meridionali del Vaolett, conquistata, l'anno prima, dall'innsbruckese Herrmann Delago — per il suo complesso di ininterrotte forti difficoltà valeva come la più alta misura delle prestazioni di arrampicamento raggiunta fino allora, risulta pertanto evidentissimamente lo stato di equivalente capacità nel quale si trovavano in quell'epoca le migliori guide dolomitiche ed i massimi arrampicatori internazionali senza guide. Però, un più particolareggiato esame lascia scorgere che dal 1896 detta parità si va trasformando in una posizione di prevalenza delle nostre guide.

Parimenti nel 1896 Antonio Dimai e Luigi Rizzi fanno trionfare il binomio inglese Phillimore e Raynor colla conquista della parete Sud della Pala di S. Martino e della parete Est del Catinaccio. Ed è ancora Dimai che nel 1897 apre diverse vie nuove, tra cui una sulla Cima Grande di Lavaredo ed altre sulle Tofane, cogli stessi Inglesi; e poi nel 1898 sempre assieme a



A sinistra la Punta Fiammes, a destra il Campanile Dimai, come si presentano da Cortina d'Ampezzo. Lo spigolo della Punta Fiammes è quello che scende perpendicolarmente dalla vetta.

costoro e coadiuvato da altre valenti guide, vince indirettamente il Pelmo da Nord e la Cima Una di Sesto, e supera il lato meridionale dell'Antelao, scalata questa, anche se proprio non tanto difficile, una delle più grandiose di tutte le Dolomiti.

#### Il predominio di Piaz e Dibona

La conquista della parete Nord-Est della Punta Emma nel Catinaccio, compiuta da Tita Piaz da solo nel 1900, segna il cominciamento di un nuovo periodo.

Essa, dopo il primo sorprendente balzo di Winkler, è il secondo grande passo innanzi dell'arrampicamento in generale, che Dibona nel 1910 e 1911 spinge ulteriormente avanti.

Già ne parliamo diffusamente. Tutto l'arrampicamento internazionale, dal 1900 al 1911, è dominato dunque dall'opera dei professionisti Piaz e Dibona. E se col 1912 la scuola di Monaco si porta alla pari e col 1913 passa in testa prendendo il primato dei valori internazionali, in campo italiano pe-

bente verso l'attuale omonimo Rifugio. E nel 1908 riporta quella memorabile vittoria in terra straniera, che è la via Piaz alla seconda terrazza sulla parete Ovest del Totenkirchl nel Kaisergebirge.

Negli anni successivi seguono tante altre vie nuove, specialmente nel gruppo del Catinaccio, tra cui la Torre Purtscheller, lo spigolo della Torre Delago, la parete Nord della Torre Winkler, anteguerra, ed altre ancora nel dopoguerra; e seguono pure molte ripetizioni importantissime.

Vediamo Piaz arrampicare talvolta da solo, accompagnare altre guide, accompagnare degli amici, dimostrando insomma, oltre alla maestria professionale un nobilissimo senso alpinistico.

Angelo Dibona aprì degli itinerari straordinariamente grandiosi, e, operando in un intervallo di tempo di pochi anni, anteguerra riuscì a risolvere un numero di problemi alpini importanti veramente sorprendente.

Si afferma nel 1907 con la conquista della Torre Leo nella selva lapidea dei Cadini di Misurina. Vince da solo nel 1908 l'oltremodo difficile Campanile Dibona nelle Dolomiti Ampezzane; e conduce alla vittoria con A. Verzi di Cortina d'Ampezzo, gli inglesi E. A. Broome e H. K. Corning, sulla parete Ovest della Roda di Vael nel Catinaccio, e sulla parete Nord della Torre Orientale del Latemar.

La sua attività prende quindi un ritmo intensissimo.

Fra i diversi successi da lui conseguiti nel 1909 cominciano ad apparire quelli della meravigliosa serie realizzata con Luigi Rizzi accompagnando i fratelli Guido e Max Mayer di Vienna, i quali avevano già effettuato ardue salite col Rizzi nel 1908.

Così nel 1909 possiamo principalmente ricordare: la conquista del Sass da Mesdi, della Punta Mayer, della Punta Matilde, della Roda di Mulon, e il primo percorso della cresta Nord del Vernel, sempre nel gruppo della Marmolada; la seconda scalata del Campa-



La colossale parete nord della Lallider nel Karwendel vinta nel 1911 dai professionisti Dibona e Rizzi, guidando i fratelli Guido e Max Mayer di Vienna. È la più difficile ed importante scalata finora compiuta da scalatori italiani in terra straniera, ed è altresì la più difficile arrampicata compiuta fino al 1911 in generale. Ha un'altezza di circa 900 metri. L'itinerario sale verticalmente in corrispondenza del rientramento nel centro della parete. (foto G. Berthold - Monaco)

nile Dibona, la prima scalata della Guglia di Val Popena Alta nel gruppo del Cristallo; la prima scalata della parete Sud-Est della Torre Fanis nel gruppo omonimo.

Nel 1910 viene raggiunto l'apogeo dei trionfi dolomitici di detta serie. Citiamo appena: la prima scalata della parete Ovest del Sass Pordoi, della parete Sud del Bec de Mesdi, e della parete Est del Dent de Mesdi, nel gruppo di Sella; la prima scalata della parete Sud-Est della Punta Pian de Sass nel Sassolungo; la diretta scalata della parete Nord della Cima Una di Sesto e quella della colossale muraglia del Croz dell'Altissimo dalla Val delle Seghe.

Nè si può non tener presente la famosa conquista dello spigolo Nord dell'Oedstein nel Gesäuse, pure effettuata nel 1910, e della quale, come delle sue ultime dolomitiche suddette, già parliamo altrove.

La serie continua numerosissima anche nel 1911. Fra le tante: la prima scalata della parete Sud-Ovest della Punta Grohmann, quella della grandiosa parete Nord del Sassolungo, quella dello spigolo Nord della Cima Popera e quella della parete Nord del Piz Popena, nelle Dolomiti Ampezzane.

Soprattutto però si eleva spiccatamente — come già conosciamo — la conquista della parete Nord della Lalider nel Karwendel, la più difficile di tutte le arrampicate di Angelo Dibona, vera pietra miliare della progressione dell'arrampicamento internazionale, gloriosamente posta dall'audacia e dal valore italiano in terra straniera. Essa è ancor oggi la più superba arrampicata eseguita da Italiani l'estero.

Va pure rammentata la prima ascensione della parete Sud della Mejie nel Delfinato, compiuta nel 1912. Scalata di granito la quale anche non consentendo la precisione delle valutazioni e comparazioni degli ambienti dell'arrampicamento puro, resta tuttavia una impresa delle più ardue del suo tempo.

Non ci estendiamo ulteriormente per completare l'elenco delle arrampicate effettuate da Angelo Dibona, sia accompagnando i Mayer, sia altri alpinisti, quantunque siano ancor parecchie tanto le nuove scalate che le ripetizioni importanti.

Rileviamo solo come il valore dell'opera di Piaz e Dibona è tale che, se precedentemente a loro molte vie Dimai restarono conosciute come vie Phillimore-Raynor, le vie aperte da Piaz restarono vie Piaz e le vie aperte da Dibona restarono parimenti vie Dibona.

A tanta distanza questi nostri grandissimi scalatori lasciarono tutti i classici, così preminente si affermò la personalità loro, che per la prima volta la personalità delle guide mise del tutto e stabilmente in ombra quella degli alpinisti da esse accompagnati. Con ciò la figura del capocordata nella sua elevatezza e completezza fisica e morale finalmente sale al suo vero posto. Di fronte ad un Piaz e a un Dibona tutti hanno sentito, anche all'estero, che non poteva più sussistere il criterio classico di considerare la guida uno strumento, e l'audacia una merce d'acquisto. Cioè, che nessun pagamento, nessun livello sociale, nessuna organizzazione possono sovrapporsi a quell'intrinseco valore morale e atletico con cui un capocordata procede innanzi. Che, quindi, a un professionista si paga la compagnia, ma non si compra il valore.

La tradizione e lo spirito classico erano così definitivamente allontanati!

Il gruppo delle guide che dopo il 1900 maggiormente primeggiano anteguerra, al disotto di Piaz e Dibona, comprende: Luigi Rizzi e Francesco Iori della Valle di Fassa, Antonio Dimai e Agostino Verzi di Cortina d'Ampezzo, Franz Wenter e Franz Schroffenegger di Tires.

Spesso abbiamo parlato di Luigi Rizzi operante con Antonio Dimai e dominante con le proprie imprese già nell'ultimo decennio del secolo scorso. Successivamente, sempre attivo, il Rizzi apre va-

rie altre vie nuove importanti nelle dolomiti di Fassa e di Gardena — tra cui il gran cammino Sud della Punta Pian de Sass, nella ripetizione del quale lo stesso Preuss si dovette impegnare duramente, — ed è compagno modesto e fedelissimo di Angelo Dibona in tutta la serie delle grandi imprese effettuate coi Mayer. Appare dunque il Rizzi un arrampicatore dei più salienti e di lunga attività.

Meno anziano di lui è Francesco Iori, seguace di Piaz col quale effettuò molte scalate. Iori emerse nel 1909 vincendo con la K. Bröske lo spigolo Sud-Est della Punta Fiammes nelle Dolomiti di Cortina d'Ampezzo. Ricordiamo, tra le scalate compiute da Iori con Piaz nel 1911: la prima ascensione dell'aereo spigolo della Torre Delago, accompagnandovi la I. Glaser; quella della parete Nord della Winkler, unitamente a Max Kauer e Julius Stefansky; e quella della Torre Purtscheller pure nel Catinaccio, con C. Breier, Georg Sixt e W. Schaarschmidt. Poi, nel 1912, vediamo Iori compiere con F. Schroffenegger il quinto percorso della parete Est della Fleischbank nel Kaisergebirge, uno dei rarissimi percorsi italiani degli ardui itinerari di quella regione tanto celebre tra gli arrampicatori.

Franz Schroffenegger e Franz Wenter ambedue guide dolomitiche di Tires, sotto il gruppo del Catinaccio, loro campo particolare di azione, si posero in viva luce pressochè contemporaneamente a Iori, con varie brillanti nuove arrampicate, eseguite appunto in gran parte nel gruppo del Catinaccio.

Così nel 1910: la prima scalata della parete di Laurino dal Nord, e della Torre Delago da Nord-Ovest. In seguito però tanto Preuss che Dülfer dimostrarono che le valutazioni delle nuove vie di Wenter e Schroffenegger erano esagerate. Nel 1912 Wenter e Schroffenegger effettuarono il quarto percorso della famosa parete Est della Fleischbank; e lo Schroffenegger poi eseguì assieme a Iori — come abbiamo detto — il quinto percorso.

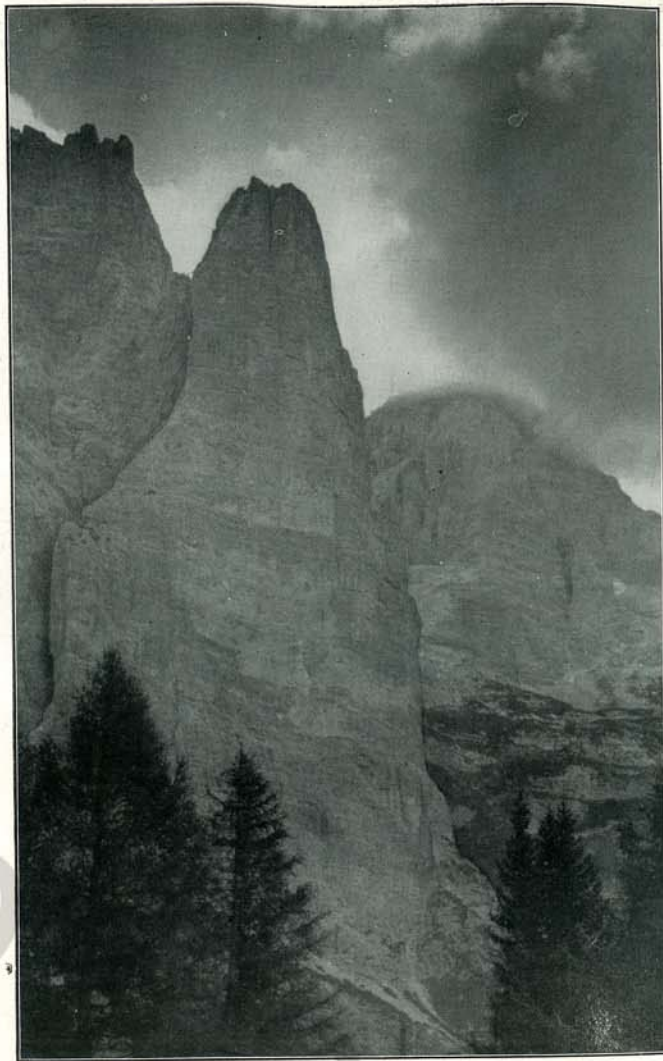
Queste due guide di Tires furono alle volte compagni di Piaz. Piaz fece con Wenter nel 1901 la sua prima salita sul Campanil Basso di Brenta. Schroffenegger partecipò con Piaz, nel 1908, alla conquista della parete Ovest del Totenkirchl, ed arrampicò pure con Dülfer, precisamente nella prima scalata dello spigolo Nord-Ovest della Torre di Valbona nel Catinaccio compiuta da Dülfer nel 1912. Nel 1913 lo Schroffenegger condusse l'austriaco O. Bleier e U. Fanton nella prima libera arrampicata del Campanile Paola nelle Alpi Carniche.

L'anziano Antonio Dimai, il « re delle Dolomiti » dell'ultimo decennio del secolo precedente, seguita a svolgere una attività magnifica anche dopo il 1900. Colla conquista della parete Sud del Teston del Pomagagnon, effettuata nel 1905 assieme ad A. Verzi, guidando le celebri alpiniste ungheresi Ilona e e Rolanda Eötvös, realizza la più difficile scalata della sua lunghissima carriera. Ora il Teston del Pomagagnon porta appunto il nome di Campanile Dimai ricordando, col suo prospettarsi superbo verso l'incantevole conca di Cortina d'Ampezzo, il nome di una razza di guide italiane fra le più degne e gloriose.

Vicina a questa conquista va poi citata quella della parete sud della Punta Grohmann nel gruppo del Sassolungo, conseguita nel 1908 dallo stesso Antonio Dimai assieme a J. Summermatter di Randa conducendo ancora la baronessa sorella Eötvös.

Attualmente, più che sessantenne, Antonio Dimai seguita ad arrampicare!

Nè va tralasciato infine Agostino Verzi, valoroso compagno di Antonio Dimai nel superamento della parete Sud del Campanile Dimai, ed in altre imprese, e sovente poi di Angelo Dibona, come nella prima scalata della parete Ovest della Roda di Vael e della parete Nord della Torre Orientale del Latemar, pocanzi accennata. Già nel 1906 Verzi si era distinto guidando l'inglese E. A. Broome nella prima a-



La Torre Trieste nel gruppo della Civetta, come appare dai pressi del Rifugio Vazoler, prospettando l'immane appiccio frontale di circa 800 metri d'altezza. La conquistarono i triestini N. Cozzi e A. Zanutti nel 1910, realizzando una delle massime imprese italiane senza guide del loro tempo. Questa torre è forse la più alta delle Alpi.

(foto Rudatis)

scensione dell'ardita parete Ovest della Cima della Sforcella nel gruppo del Catinaccio.

Si può rammentare la guida Ni-

no Povoli di Covelo, in considerazione della sua scalata al Campanil Basso di Brenta col diretto superamento della parete terminale Nord, compiuta nel 1904 con Riccardo Trenti.

### L'attività degli arrampicatori italiani non professionisti nell'anteguerra e gli inizi dell'arrampicamento italiano senza guide.

Solo dopo il 1900 i non professionisti italiani effettuarono delle imprese di vero e proprio arrampicamento, vale a dire delle imprese entranti nella categoria aperta da Winkler, che costituisce appunto l'inizio dell'attività arrampicatoria specifica e differenziata dall'alpinismo classico.

Dopo il 1900, il movimento degli arrampicatori non professionisti in Italia si portò decisamente innanzi, ma questo progresso cominciò così tardi rispetto all'evoluzione generale, che rimase interamente soffocato dalla contemporanea maggiore ascesa dei professionisti, onde la diminuzione del distacco tra questi e gli altri fu in realtà molto minore di quanto può apparire a prima vista.

Di fronte al predominio internazionale di Piaz e Dibona, ed alla contemporanea meravigliosa attività del gruppo di guide ora considerate, l'opera dei non professionisti risulta tanto esigua da potersi riassumere brevissimamente.

Tra le arrampicate italiane con guide emerge dapprincipio la scalata del Campanil Basso di Brenta con la straordinariamente difficile variante terminale compiuta dal trentino Riccardo Trenti assieme alla guida N. Povoli nel 1904. E spiccano poi: nel 1907, la scalata della parete Nord-Est della Punta Emma eseguita dal ben noto alpinista torinese Ugo De Amicis condotto da Tita Piaz — prima di Italiani con guida —; nel 1908, quella della Torre Leo compiuta dal lombardo L. Paolazzi e da A. Girardi di Cortina d'Ampezzo guidati da Angelo Dibona e A. Costantini — prima di Italiani con guida; — nel 1910, quella della parete Sud-Ovest della Torre Principale del Vaolett di U. De Amicis con Tita Piaz — prima di Italiani con guida —; e nel 1913, l'accennata conquista del Campanile Paola del cadolino Umberto Fanton assieme a O. Bleier condotti dallo Schrof-fenegger.

Oltre a queste imprese più salienti che appartengono tutte ad una categoria di valori superiori a quella corrispondente a Winkler, possiamo ancora ricordare, secondariamente: alcune scalate del Campanil Basso di Brenta, tra il 1904 e il 1907, cioè le prime quattro di Italiani con guida — tra cui quella del milanese G. Scotti col Povoli — dopo delle quali cominciano quelle italiane senza guide; la via aperta sulla parete Nord-Ovest della Civetta da Cesare Tomè di Agordo con la guida S. De Toni di Alleghe e il portatore L. Farenzena; la scalata della parete Sud della Marmolada compiuta nel 1908 dal veneto A. Andreoletti assieme al milanese C. Prochownick con la guida agordina S. Parissenti — prima di italiani con guida —; nel 1909 quella della parete Sud-Ovest del Cimon della Pala compiuta dalla medesima cordata — prima di Italiani con guida —; e, pure nel 1910, la conquista del Campanile Rosà nel gruppo delle Tofane effettuata da L. Paolazzi e A. Girardi guidati da Angelo Dibona e C. De Zanna. E si potrebbero aggiungere ancora poche altre arrampicate della stessa importanza.

L'alpinista italiano che presenta anteguerra la più notevole attività arrampicatoria con guide è il torinese Ugo De Amicis, le cui due preminenti suddette scalate fanno parte di una vasta serie di imprese — meno difficili delle due specificate — pure realizzate con Tita Piaz, e che sono principalmente: il Campanil Basso di Brenta, il cammino di Adang ai Pizes da Cir — prima di Italiani con guida —, il cammino Schmitt della Punta delle Cinque Dita — prima di Italiani con guida —, le Torri Winkler, Stabeler e Delago del Vaolett, la parete Sud della Marmolada, la parete Sud della Tofana di Rocas. Ed a parecchie di queste imprese partecipò anche Guido Rey.

L'arrampicamento italiano senza guide di anteguerra è, come vero arrampicamento, percepibile solo dopo il 1900; e l'esame specifico di esso, ora che le singole scalate necessariamente s'inquadrano

al loro posto nella progressione generale dei valori, già esattamente riconosciuta, riesce molto chiaro e preciso.

In primo luogo risulta che il progresso dell'attività arrampicatoria senza guide degli Italiani delle vecchie province pervenne solo nei suoi migliori successi al livello tecnico corrispondente a Winkler, rimanendo invece in prevalenza al disotto di questo livello, non entrando cioè che molto raramente nel campo dell'arrampicamento vero e proprio modernamente inteso.

Attività quindi che restò a enorme distanza dalla continua intensa elevazione dei valori in quel tempo.

Gli scalatori senza guide della Venezia Giulia e Trentina ottennero invece risultati assai migliori di quelli delle vecchie province.

In secondo luogo risulta che il livello raggiunto dagli arrampicatori delle vecchie province fu approssimativamente lo stesso tra i Veneti come tra i Lombardi e i Piemontesi, nonostante la situazione particolarmente favorevole dei primi, e riconoscendo naturalmente ai due ultimi, in più, ma a parte, i grandi meriti in tutti i campi dell'alpinismo classico.

Si possono ricordare, tra i Piemontesi: G. Dumontel, che fece pure delle scalate dolomitiche nel 1908; U. De Amicis, che arrampicò anche senza guide; Francesco Ravelli, di chiarissima fama; V. Sigismondi che arrampicò brillantemente anche da solo; F. Pergameni; Pietro Ravelli che aprì nel 1911 l'ardita via diretta sulla parete Sud-Ovest della punta Mattirole nelle cosiddette Dolomiti di Vallestretta (Alpi Cozie), zona specifica di arrampicamento nella quale operarono anche quasi tutti i precedenti; G. Lampugnani che partecipò coi Triestini ad arrampicate dolomitiche tra le più notevoli fra quelle italiane senza guide di quel tempo.

Tra i Lombardi: G. Scotti, A. Calegari, E. Fasana, G. Carugati, i noti maestri delle Grigne; E. Done — il famoso campione di voga — che fece delle belle conquiste nelle Grigne negli anni prima della



Il Crozzon di Brenta col suo grandioso spigolo Nord, che si prospetta frontalmente nel centro, tra la parete in ombra e quella in luce. Il trentino Luigi Scotoni lo superò da solo nel 1908 compiendo la più superba impresa di arrampicatori italiani senza guide di quel tempo. (foto Unterueger)

guerra; U. di Vallepiana, che fu compagno di grandi arrampicatori stranieri; Aldo Bonacossa, che arrampicò pure nel Kaisergebirge dove, nel 1909, effettuò la scalata dello spigolo Nord del Predigstuhel; L. Paolazzi che arrampicò senza guide nelle Dolomiti Ampezzane; C. Prochownick, che compì diverse scalate senza guide specialmente nel gruppo delle Pale di S. Martino, assieme al veneto A. Andreoletti.

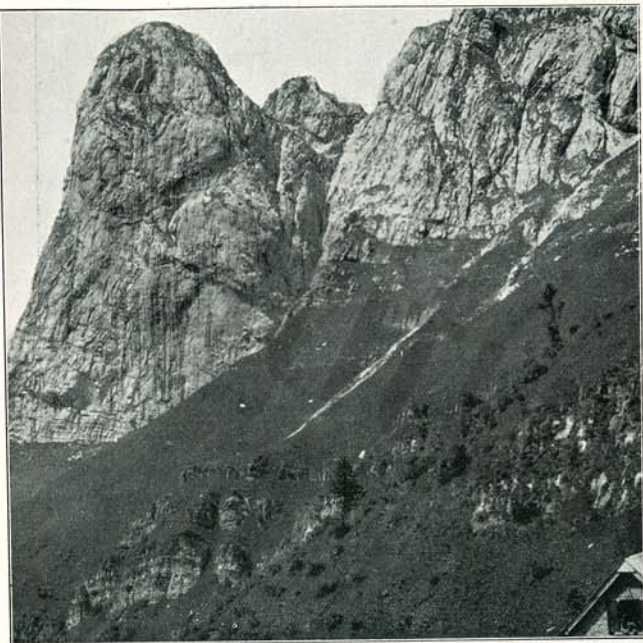
Tra i Veneti: A. Andreoletti; A. Berti, la cui attività fu prevalentemente esplorativa, ma, nel Cadore, assai estesa, e proseguì poi anche nel dopoguerra; L. Tarra; D. Cappellari; i fratelli Augusto ed Umberto Fanton, che operarono specialmente nelle Marmarole e nelle Alpi Carniche. Primeggia in questo gruppo la bella figura di Umberto Fanton, valido figlio del

Cadore che dal 1907 fino all'apertura della guerra effettuò una serie di arrampicate, tra cui moltissime nuove ascensioni, con intenti in prevalenza esplorativi, facendo abitualmente da capocordata ai suoi compagni di gruppo. Anch'egli però non si elevò al disopra del livello iniziale dell'arrampicamento moderno stabilito da Winkler, altro che con la citata conquista del Campanile Paola, ma dietro la guida Schrof-fenegger. Aviatore di guerra, morì in combattimento aereo.

L'inferiorità di classe degli arrampicatori italiani senza guide delle vecchie province rispetto ai professionisti italiani in generale e a Piaz e Dibona in particolare è categorica, abissale. Ed altrettanto si può dire nei confronti dei Preuss e dei Dülfer, nella stessa epoca.

Anteguerra agli arrampicatori italiani senza guide delle vecchie province mancarono del tutto i criteri tecnici e la comprensione del progresso internazionale, situazione della quale i Veneti, in quanto rappresentanti dell'arrampicamento in un certo qual modo, risultano maggiormente responsabili. Basteranno alcuni esempi per dare chiaramente la misura di questa mancanza.

Scrivono nel 1911 (Rivista Mensile del C. A. I., 1911) gli alpinisti accademici veneti A. Fanton e L. Tarra: « La canna — il primo cammino della via Berti-Carugati sulla parete Est del Baffelan nelle Prealpi Vicentine — presenta per una trentina di metri difficoltà non inferiori certamente a quelle offerte dai passi più notoriamente ardui delle Dolomiti Trentine e Cadore ». Orbene in realtà questo



La parete occidentale del Sasso Cavallo, nelle Grigne lombarde, vista dalla Capanna Elisa. I primi due terzi della scalata, di 400 metri di altezza, si svolgono lungo il profilo a sinistra. Riuscita da G. Carugati, è la massima impresa d'anteguerra in quel gruppo.

camino è decisamente inferiore, e di non poco, al livello stabilito da Winkler nel 1887, cosicché il distacco esistente tra detto cammino e i passi più notoriamente ardui delle Dolomiti, anche riferendosi alla fessura Piaz della Punta Emma senza neppur scendere a imprese più prossime al 1911, è enorme. La citata dichiarazione resta una tangibile prova di incompetenza.

Gli accademici veneti L. Tarra e D. Cappellari compiono nel 1913 la scalata della Punta Fiammes per la via aperta da Antonio Dimai nel 1901, e riferiscono (Rivista Mensile del C. A. I., 1914): « la salita è nel suo complesso da annoverarsi fra le scalate di primo ordine ». Poiché effettivamente tale scalata è di una categoria inferiore a quella corrispondente a Winkler, risulterebbe di conseguenza che le arrampicate appartenenti, come il Campanil Basso, a questa

ultima, dovrebbero venir designate di primissimo ordine, e tutte le categorie superiori, da quella della parete Nord-Est della Punta Emma a quella della Lalider e oltre, addirittura trascendenti! Evidentemente gli stessi « accademici » non avevano la più pallida idea di ciò che veniva fatto nel loro tempo dai professionisti italiani, e tanto meno di ciò che veniva fatto all'estero e dagli stranieri in generale. Ancora un esempio. I medesimi arrampicatori accademici salgono nel 1913 il Col Rosà per la via aperta da Antonio Dimai nel 1899, e designano la nota fessura come « una difficoltà di primissimo ordine » (Rivista Mensile del C. A. I., 1914) Anche in tal caso, poichè detta impresa fa parte della categoria corrispondente a Winkler, conseguirebbe, per la fessura Piaz della Punta Emma un superprimissimo ordine e per tutto il resto catego-

rie trascendenti! La mancanza di ogni criterio di valutazione è pertanto abbastanza dimostrata.

Passiamo infine a considerare gli scalatori senza guide della Venezia Giulia e Tridentina, la cui superiorità è molto notevole.

I triestini T. Cepich, A. Carniel, A. Zanutti e N. Cozzi formano il gruppo emergente fra tutti gli scalatori della Venezia Giulia. Gruppo di elementi validi affiatati omogenei che variamente accompagnandosi tra loro riportarono brillanti successi. Il capo di questo gruppo è Napoleone Cozzi, nobile figura di patriota e di artista, eccellente sportivo, creatore di tutto il movimento arrampicatorio senza guide nella Venezia Giulia. Vediamo così: A. Zanutti e T. Cepich compiere nel 1905 il secondo percorso della diretta parete Nord del Montasio; N. Cozzi, A. Zanutti e A. Carniel effettuare nel 1905 il primo percorso italiano senza guide della parete Nord della Piccola Cima di Lavaredo; N. Cozzi e A. Zanutti conquistare nel 1910 la titanica torre terminale dei Cantoni della Busazza nel gruppo della Civetta, battezzandola col nome di Torre Trieste; e poi ancora gli stessi nel 1911, col piemontese G. Lampugnani, aprire sulla immane parete Nord-Ovest della Civetta la cosiddetta « via degli Italiani » molto più diretta della « via degli Inglesi » ed anche più difficile, e ripetere la scalata della Torre Trieste. Imprese queste ultime tra le più ragguardevoli dell'arrampicamento italiano senza guide di anteguerra.

Nella Venezia Tridentina l'arrampicamento senza guide di anteguerra era il più maturo e poderoso. Parecchi sono gli scalatori trentini che allora raggiunsero il livello tecnico corrispondente alla impresa di Winkler. La storia del Campanil Basso di Brenta anteguerra è in buona parte anche la storia dell'arrampicamento trentino senza guide. Mario Scotoni, fermissimamente volitivo, e Giovanni Nones, arrampicatore di grandissima capacità, furono i primi ad iniziare l'arrampicamento

senza guide su forti difficoltà. Essi, tagliando su diritti dalla Bocchetta del Campanile Alto per la parete orientale del Campanile Basso fino a scalare un tratto della parete terminale — vinta da Preuss nel 1911, — diedero una tale prova di valore, che, nel 1905, si spinge all'altezza dei più elevati risultati tecnici internazionali. Tanto che ne parliamo appunto in rapporto a questi.

Dopo il 1908 è riconoscibile la formazione di una vasta schiera di veri arrampicatori. Ricordiamo: Francesco Lot, Eugenio Dalla Fior, Italo Lunelli, Nino Paisser, scalatore di calma e potenza senza pari che destò l'ammirazione anche dei professionisti.

Alpinista completo, arrampicatore valente, con una attività molteplice appare V. E. Fabbro. Compie nel 1911 con E. Dalla Fior la seconda traversata italiana senza guide delle tre Torri meridionali del Vaolett; e nel 1913 ne compie da solo la traversata inversa, cioè prima la Delago, poi la Stabeller e la Winkler, che presenta maggior difficoltà della diretta comunemente seguita. Effettua la seconda scalata italiana senza guide alla Punta delle Cinque Dita per il Camino Schmitt, sale più volte il Campanil Basso, ed apre vari nuovi itinerari, continuando la sua attività anche nel dopoguerra.

Chi però domina anteguerra lo arrampicamento trentino, e anche quello italiano in generale, è Luigi Scotoni, fratello minore di Mario Scotoni.

Egli è l'unico scalatore italiano

senza guide di anteguerra che possiede la classe dei nostri professionisti e la capacità dei migliori senza guide stranieri del suo tempo.

Diciassette appena, compie nel 1908 la prima scalata italiana senza guida del Campanil Basso, e poi nel 1909 ripete due volte da solo questa scalata! Parimenti nel 1908: effettua la prima traversata italiana senza guide delle tre Torri meridionali del Vaolett, Winkler, Stabeller, Delago; compie il primo percorso italiano senza guide del camino Schmitt sulla Punta delle Cinque Dita, assieme a G. Lubich, superando direttamente anche la parte terminale del camino, che, come è noto, comprende difficoltà molto superiori all'itinerario usuale del « camino Schmitt »; da solo, nel tempo di 10 ore, traversa completamente il Crozzon di Brenta, superandone il grandioso spigolo Nord; e infine, ancora da solo, apre sulla parete Sud-Ovest del

Campanil Basso una variante di attacco alla ben nota via Fehrmann. Variante più difficile della stessa via Fehrmann, e che già accennammo altrove, appunto in considerazione di ciò, tra i risultati di valore internazionale.

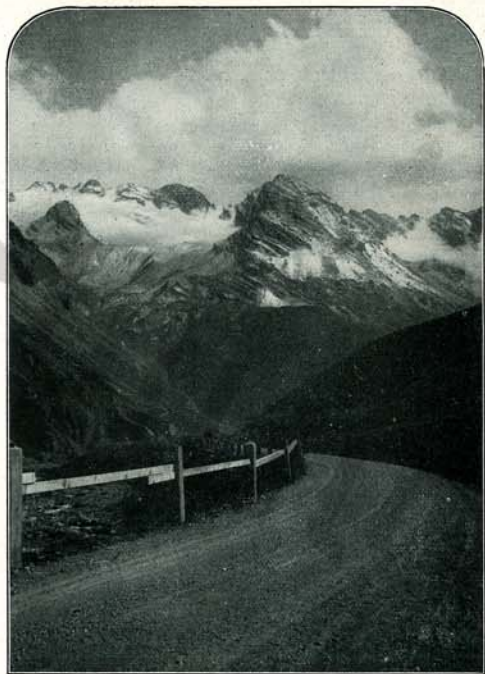
E' una attività, quella di Luigi Scotoni che, nel suo tempo, alla sua età, nelle sue condizioni di arrampicatore prevalentemente solitario che non trovava allora compagni sempre capaci di seguirlo, ha veramente del prodigioso!

E completiamo il quadro ricordando Federico Terschak di Cortina d'Ampezzo, che arrampicò con guide e senza guide, aprendo anche ardue vie nuove, tra cui: la prima scalata della cresta Sud della Croda Rossa d'Ampezzo, della parete Sud della Cima Ovest di Lavaredo, e del Pomagagnon per quel molto difficile cammino che ora porta appunto il nome di « camino Terschak »; tutte tre effettuate nel 1913 con H. Kees. Egli continuò nel dopo guerra la sua attività.

Esponendo l'arrampicamento italiano senza guide di anteguerra, abbiamo naturalmente lasciato in disparte l'attività di arrampicatori prettamente allogenici, quali: Erwin Merlet, che arrampicò pure con Dülfer ed altri eccellenti scalatori, ed i fratelli Kiene di Bolzano, il migliore dei quali, Kurt Kiene, primeggiò nel suo ambiente con bellissime imprese, raggiungendo il suo massimo risultato nel superamento della « fessura diagonale » delle Cinque Dita, e morì in guerra.

DOMENICO RUDATIS





Entrando nella zona dolomitica della strada dello Stelvio. Nel fondo, l'Ortles.

## VISITATE LE DOLOMITI!

*Alcuni itinerari automobilistici raccomandati ai visitatori dell'Alto Adige e del Trentino*

**I**n un tempo nel quale quel prodigioso strumento di civiltà ch'è l'automobile, di tanto accorcia gli spazi e per suo mezzo il turista può ricevere un'impressione totalitaria di vaste regioni, interessantissime per le loro bellezze naturali e per l'attrezzamento turistico e ricettivo ch'esse offrono, ci è particolarmente gradito indicare alcuni itinerari automobilistici i quali, sotto ogni aspetto, si prestano ad una rapida e completa visione della stupenda zona Dolomitica.

Sono stupende arterie sorte ad allacciare anime e focolari, attraverso cattedrali di conifere, oscure e silenziose, o per idilliche vallette ove si

sgrana il rosario dei borghi alpini e dei casali, giocattoli lillipuziani tra la incombente mole della montagna. E pertanto riteniamo opportuno segnalare in modo particolare al turista alcune autolinee esercite dalla Società Automobilistica Dolomiti (S. A. D.) di Cortina d'Ampezzo, la quale controlla tutta la zona, con servizi regolari di Gran Turismo veramente tali, in quanto non solo assicurano coincidenze con la rete ferroviaria ma offrono soprattutto, la possibilità di effettuare i più pittoreschi giri turistici con soste nei luoghi maggiormente notevoli, e consentono così al visitatore di ricavare un'impressione completa e sugge-

stiva di tutta la regione percorsa.

Caratteristiche peculiari di questa vasta e completa organizzazione, che va annoverata tra le più perfette d'Europa, sono: la mitezza delle tariffe di trasporto accessibili ad ogni disponibilità finanziaria, l'accurata manutenzione e sorveglianza del materiale rotabile, confortevole e moderno, che viene sottoposto a continue periodiche revisioni; l'esattezza degli orari e delle coincidenze con i mezzi di comunicazione contermini; la perizia del personale viaggiante; somma di coefficienti questa, che rende il servizio quanto mai rapido, sicuro e preferito dai forestieri, che annualmente convergono

da ogni arte del mondo, nella stupenda regione Dolomitica.

Questa perfetta organizzazione, citata anche recentemente a modello nelle Conferenze Internazionali Orarie di Gardone e di S. Remo e insignita per il secondo anno del I. Premio e Medaglia d'Oro dal Ministero delle Comunicazioni, ha veramente ben meritato per lo sviluppo alberghiero e per la floridezza economica delle zone che attraversa. Fondata nel 1927, assorbita al suo sorgere varie attività di altre Ditte che in essa, parzialmente o totalmente si fusero amalgamando in un unico organismo, con un'unica Direzione Centrale, quelli che sino allora erano stati, più che altro, tentativi di dare all'economia turistica dell'Alto Adige, un'adatta e potente nervatura di servizi automobilistici che allacciasse i centri più importanti assicurandone altresì il collegamento con i nodi ferroviari e con le località come Venezia da un lato, la Valtellina, il Cantone dei Grigioni ed il Tirolo dall'altra, che dovevano considerarsi e si rivelano in realtà, serbatoi turistici della massima attività nell'esercire e sviluppare i servizi automobilistici di Gran Turismo, dei quali, tuttavia, debbono considerarsi complementari le linee postali da esse esercite nelle provincie di Belluno e Bolzano, sia per le zone turistiche, o prossime a centri turistici in cui queste si svolgono, sia e più, per le intensificazioni di carattere stagionale che anche queste linee subiscono nei mesi estivi.

Puntualmente partono e puntualmente arrivano alla mèta, i comodi ed eleganti « ogni tempo » scarlatti, veri « pulmann » in miniatura, come spole incessanti sopra un vasto telaio, arrestandosi nei punti di maggiore interesse, offrendo agio al passeggero di spaziare con lo sguardo sugli sconfinati e pittoreschi panorami, così da rendere il viaggio quanto mai interessantissimo e completo.

Innumeri sono gli itinerari che, in tal guisa, si offrono all'ammirazione del turista assetato di bellezze ed al quale non resta che la gioia della scelta. Tra questi se ne possono ricordare alcuni dei principali che insieme costituiscono una grandiosa arteria montana, la quale percorre la parte più bella della Regione rivaleggiando, per varietà e splendore di vedute e panorami, con le più celebrate strade alpine.

La strada delle Dolomiti è la strada principale cui convergono numerose altre carrozzabili e mulattiere, attraverso zone di nude ed asprissime rocce,



Salendo al Passo di Falzarego.

ove predominano linee verticali a tinte calde, ampie conche di verdi praterie, boschi estesissimi di conifere, villaggi ridenti dotati di grandi e piccoli alberghi. Essa unisce Bolzano con Cortina d'Ampezzo e Misurina, si sviluppa per circa 135 Km. risalendo da prima la val d'Ega passando per l'incautevole laghetto di Carezza, tocca il Passo di Costalunga (m. 1753) e scende a Vigo e Pozza, rimonta quindi la val Fassa fino a Canazei, raggiunge il Passo del Pordoi (m. 2242) il più alto della regione dolomitica e forse quello che offre maggior vastità di panorami, s'abbassa poi lungo l'alto corso del Cordevole girandone la testata. Ad Andraz riprende bruscamente a salire; guadagna il Passo di Falzarego (m. 2117), scende lungo le Tofane memori di gloriose gesta belliche, discende ancora verso est per praterie e boschi, poi s'affaccia sulla stupenda conca di Cortina d'Ampezzo. Risale al passo Tre Croci (m. 1808) e raggiunge l'idillico laghetto di Misurina ai piedi del Cristallo e delle famose Tre Cime di Lavaredo, ardua palestra dell'alpinismo mondiale.

E' questa la via classica del grande turismo internazionale che, per magnificenza di panorami ed arditezza edile, non trova riscontro neppure nella famosa Route des Alpes, che unisce Chamonix alla Costa Azzurra, nè in quella dei Pirenei, tra il golfo di Leone e quello di Biscaglia.

Su questa direttrice riteniamo opportuno particolarmente raccomandare le due corse di lusso quotidiane, in contemporanea partenza da Bolzano e Cortina d'Ampezzo al mattino che effettuano soste, unicamente nei punti panoramici di particolare importanza. Da Canazei, sulla stessa linea, apposte coincidenze permettono al turista di poter visitare S. Martino di Castrozza, ai piedi delle famose Pale e la romantica Val Gardena.

Ma la regione delle Alpi Dolomitiche è troppo interessante e troppo vasta perchè il viaggiatore possa accontentarsi di visitarla percorrendo la famosa strada d'arrocamento. Essa è certo ammirabile e consigliabilissima a chi venga nelle Dolomiti per la prima volta e desideri, in breve tempo, procurarsi un'impressione generale e sommaria del carattere di questo paesaggio alpestre unico al mondo. Ma egli deve ricordare che, attraversando una vasta zona di forma approssimativamente quadrilatera in senso diagonale da sud-ovest e nord-est - ed è questa appunto la direzione della Bolzano-Misurina - non solo è impossibile vedere ogni cosa; ma anche è inevitabile che molti punti di interesse altissimo e di carattere fortemente individualizzato, vengano lasciati in disparte. Perciò, dopo una prima rapida incursione lungo la strada dolomitica per procurarsi una visione d'insieme, il turista dovrà tornare sui passi, addentrarsi qua e là



La strada delle Dolomiti al Pordoi.

per valli ed attraverso colli che restano fuori della grande pista, e indugiarsi e sostare nella contemplazione di paesaggi particolari che, sebbene appartenenti al tipo generale del disegno dolomitico, posseggono spesso delle note rare e preziose che li distinguono e li rendono degni di speciale menzione.

Così, altro magnifico itinerario da percorrersi è quello che si diparte da Cortina d'Ampezzo, per il suggestivo lago di Misurina e, per la valle d'Ansiesi, ad Auronzo e Pieve di Cadore, colma di carducciani ricordi, restituisce il passeggiatore alla conca di Ampezzo, a mezzo della Ferrovia Elettrica delle Dolomiti. Altra gita che, per la pittoresca bellezza del paesaggio attraversato, indichiamo in modo particolare all'attenzione del turista, è quella che, partendo da Bolzano, per Canazei e Passo Sella, tocca Ortisei, capoluogo della Val Gardena e, per Ponte all'Iscarco, ritorna a Bolzano.

Degna di menzione è pure la linea: Bolzano, Vigo di Fassa, Predazzo, S. Martino di Castrozza, Fiera di Primiero e Feltre, donde il visitatore può, per ferrovia, proseguire sino a Venezia; oppure a Predazzo, ritornare per Cavallere ed Ora a Bolzano.

Nella zona nord-ovest della regione dolomitica, la dorsale dei servizi automobilistici è costituita dalla linea: Bolzano - Merano - Spondigna, particolarmente importante per il flusso dei forestieri provenienti dall'Europa occidentale. Da Spondigna s'irradiano poi, ben

quattro linee, e cioè: la Spondigna-Solda attraverso un paesaggio alpestre di bellezza eccezionale; la Spondigna-Trafoi-Stelvio dal cui omonimo Passo, il più elevato d'Europa, si può scendere in Valtellina e, per Bormio, Tirano e Sondrio, raggiungere il lago di Como e Milano; oppure, per Tirano, Edolo e Breno, toccare il lago d'Iseo; la Spondigna-Zernez-St. Moritz attraverso la valle Monastero e l'Alta Engadina; la Spondigna-Passo di Resia e, per la valle dell'Inn, e Nauders e Landeck, quest'ultimo, importantissimo centro ferroviario da cui transitano gli « espressi » Parigi-Vienna.

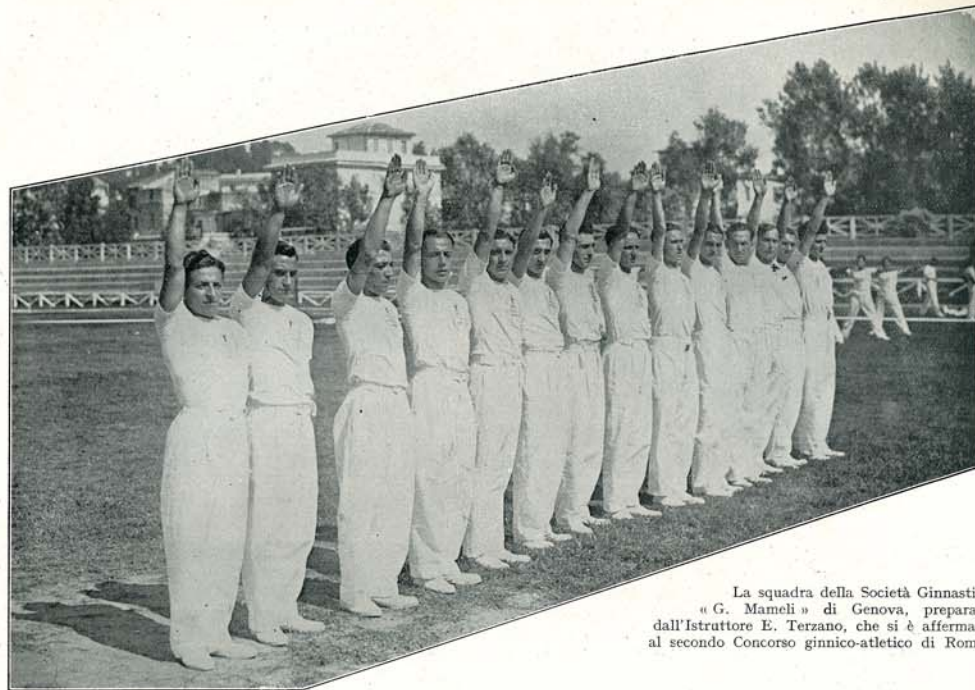
Dall'estremo limite d'Italia, poi, ove le nevi sono perenni, la Società Automobilistica Dolomiti spinge le sue proggenne verso il bel sole e il tepore del cielo italiano. La Cortina d'Ampezzo-Venezia è troppo nota per indugiarsi a descriverne le bellezze panoramiche che, in meno di cinque ore, attraverso un paesaggio alpestre qual'è quello delle Dolomiti ampezzane, conduce il turista lungo le prode incantevoli del Piave glorioso e della suggestiva Brenta all'adorabile Regina della Laguna.

Si può ben affermare, senza tema di smentita, che la SAD con l'attuazione di questa autovia, ha avuto dell'automobilismo una visione non locale e limitata, ma ampia e totalitaria, costituendo una vera unità turistica tra Venezia, Cortina d'Ampezzo, Bolzano, Merano. La Regina della Laguna è la città visitata da ogni straniero che si reca in

Italia; Bolzano, invece, raccoglie tutti i turisti nordici che, attraverso il Brennero o S. Candido, o seguendo la Val Venosta, compiono il loro consueto pellegrinaggio annuale verso il sud. L'aver collegato Bolzano con Venezia seguendo, con la variante della strada delle Dolomiti, quella che fu la cinquecentesca Strada d'Alemagna, ha consentito di costituire per queste auto-linee una sicura base di traffico e di dar loro una solida ossatura. L'unità turistica Venezia-Cortina-Bolzano-Merano che in tal guisa è stata attuata, si è dimostrata sommamente apprezzata dal pubblico e si è risolta in un apprezzabilissimo vantaggio reciproco, sia per queste principali stazioni come per le minori che vi sono collegate attraverso gli stessi servizi eserciti dalla SAD.

Un'ulteriore riprova dei sopraccennati criteri di organicità che la SAD ha saputo dare ai propri servizi, con oculata chiaroveggenza e interpretandone in successive realizzazioni la dinamica loro essenza, non è fuori luogo qui segnalare: l'istituzione della linea di grande turismo Venezia-Firenze iniziata il 2 aprile dello scorso anno, e in funzione dal 15 marzo al 15 giugno di ogni anno. Essa offre l'esatta misura delle possibilità tecnico-organizzative di questa benemerita Società e può considerarsi come la naturale prosecuzione della Stelvio-Merano-Bolzano-Cortina d'Ampezzo-Venezia. Tocca Padova, Ferrara, Bologna e Ravenna e costituisce quindi, partitamente e nel suo insieme, uno dei più lunghi itinerari automobilistici europei e, certo, quello che, col minor tempo e tuttavia con la sufficiente desiderabile completezza, offre al turista italiano e straniero le più varie impressioni panoramiche e la più esauriente documentazione della nostra millenaria civiltà. E non è forse senza un profondo significato ammonitore la sosta a Predappio, dominata dal ricostruito torrione della Camminate che ricorda ai passeggeri la terra dell'Uomo che ha ridato il volto alla Patria e conferito rango e dignità di vita ad una delle maggiori attività nazionali che un inavvertito pregiudizio aveva, fino ad ieri, relegato tra i residui di un mercantilismo atavico e servile.

Rammentiamo inoltre, che, in seguito ad opportuni accordi stipulati con la S.I.T.A. di Firenze, il turista, dopo aver sostato convenientemente nella Città del Giglio, potrà anche spingersi sino a Roma, concludendo così, con la visione della Città Eterna, una rapida incursione attraverso l'Italia.



La squadra della Società Ginnastica « G. Marni » di Genova, preparata dall'Istruttore E. Terzano, che si è affermata al secondo Concorso ginnico-atico di Roma.

## DOPOLAVORISTI GENOVESI

L'impulso viepiù crescente che il Dopolavoro Provinciale di Genova ha dato all'organizzazione sportiva, ben s'intende in quei campi dello sport la cui giurisdizione è stata assegnata all'O.N.D. con l'ultimo ordinamento sportivo, ha camminato di pari passo con le fasi di sviluppo del Dopolavoro stesso, che nel 1930 ha rivelato un'attrezzatura assai notevole. Accanto all'opera di convincimento e di penetrazione fra le masse per dar sempre più ampio respiro in tutta la provincia a questa mirabile Istituzione, i dirigenti del Dopolavoro di Genova, compresi come sono dell'importanza morale e spirituale che esso riveste agli effetti dell'educazione della gioventù fascista, non hanno certo trascurato lo sport. Ed è attraverso allo sport — palestra rigeneratrice — che il Dopolavoro riesce principalmente ad attirare nella sua orbita le masse. E ciò si potrà constatare, per quanto riguarda la provincia di Genova, dall'esposizione di dati e cifre.

*Genova, come Milano, Roma, Torino e Venezia e le altri grandi città, ha anch'essa un Dopolavoro sportivo ottimamente organizzato, con circa cinquantamila tesserati, distribuiti in tutti i rami dello sport, dall'atletica alla volata. Le gare disputate nell'anno testè decorso sono state moltissime e i risultati ottenuti lusinghieri, come si può convincersi leggendo questo riassunto di attività, denso di dati e di cifre, che dimostrano chiaramente la florida costituzione sportiva del Dopolavoro della Superba.*

Rileviamo anzitutto che alla fine dell'anno VIII i tesserati in provincia di Genova, fra O.N.D. e F. I. E., assommavano a 48.048; 493 erano le Associazioni aderenti, comprese le Società sportive (circa 150) e non esclusi i Dopolavoro Aziendali, che sono in numero di 93, raggruppati ben 19.048 dopolavoristi, tutti dipendenti dalle Aziende in seno alle quali sono costituiti i Dopolavoro stessi.

Per fare una rassegna di tutte le varie forme di attività nelle quali il Dopolavoro Provinciale, con la collaborazione di un Collegio di appassionati e volenterosi direttori tecnici e delle Delegazioni Regionali delle Federazioni Sportive incorporate nella Commissione Centrale, ha esplicato la sua azione organizzativa, bisogna cominciare dallo sport della volata, le cui sorti stanno molto a cuore alle Gerarchie dopolavoristiche. Per quanto a Genova questo gioco prettamente dopolavoristico non abbia ancora incontrato il favore del gran pubblico, per la molte-



Gli sportivi del Dopolavoro di Genova: la squadra di volata dei Civici Pompieri, vincitrice del II Campionato provinciale, e un gruppo di escursionisti sul monte Tullio (Casella).

popolarità delle manifestazioni che domenicamente richiamano l'attenzione degli sportivi della Superba, e malgrado che non sia possibile un movimento a larga base, data la più volte lamentata scarsità di campi disponibili, gli appassionati sono assai numerosi ed i praticanti vanno gradualmente aumentando. Il gioco della volata, diventato « il foot-ball dei dopolavoristi », ha trovato a Genova assertori tecnici nelle persone dei signori Edilio Terzano e Vittorio Lazotti, Delegato ligure e Direttore tecnico provinciale. Recentemente è stato costituito, in seno al Dopolavoro, un Gruppo Arbitri Liguri della « volata » che ha lo scopo di favorire l'evoluzione tecnica di quanti si occupano dell'italianissimo sport. Fra le 379 manifestazioni svoltesi durante il 1930, con la partecipazione complessiva di 758 squadre e di 5854 giocatori, ricordiamo: il secondo Campionato provinciale, vinto dalla squadra dei Civici Pompieri appartenente al Dopolavoro Dipendenti Comunali; gli incontri interprovinciali fra le rappresentative di Genova, Alessandria e Torino e le partite per la propaganda fra i rurali, svoltesi nei comuni di Casella e Torriglia. La squadra della Sezione O.N.D. di Sampierdarena ha rappresentato il Dopolavoro Provinciale nella disputa del 1.º Campionato Nazionale, classificandosi al quinto posto del girone nord-est, vinto dalla Richard Ginori che conquistava poi il titolo assoluto.

Nel mese di novembre si è iniziato il girone genovese del 2.º Campionato Regionale, organizzato dalla Delegazione ligure della F.I.G.V., con la partecipazione di nove squadre, delle quali tre del Dopolavoro Dipendenti Comunali ed una per ognuno dei seguenti Dopolavoro: Postelegrafonico, Tramviario, Mondo, Romagnoli, Ars Benifica e Belgrano. Sedici sono le squadre esistenti in provincia di Genova, 160 è il numero dei tesserati alla F.I.G.V. e circa 40 sono gli arbitri.

Passiamo ora allo sport bocciolo, popolarissimo fra la massa dopolavoristica genovese e che può vantare a Genova una delle migliori organizzazioni italiane. Al movimento bocciolo è preposto infatti l'ing. Paolo Ravano, conoscitissimo pioniere, al quale la Commissione Centrale Sportiva dell'O.N.D. ha affidato la carica di Delegato

ligure della Federazione Italiana Giuoco Bocce. Per merito suo i campioni genovesi che in questo giuoco non mancano (Garré, Marasso, Ferro, Ottone, Cevasco, Pagano, ecc.) possono portarsi alla ribalta anche nelle competizioni internazionali. Ed infatti anche lo scorso anno alcune squadre genovesi hanno partecipato ai Corsi bocciolo di Nizza Marittima e di Monaco Principato, riuscendo sempre a classificarsi onorevolmente di fronte agli assi di Oltr'Alpe e compiendo una sana ed efficace propaganda d'italianità fra i nostri connazionali residenti in quei centri. A Nizza, la squadra Ravano-Cipollina-Garré-Saccarello, si è classificata al terzo posto nel Concorso organizzato il 20 aprile dalla Federazione Bocciofila delle Alpi Marittime, vinto dalla compagine dell'Eldorado Sport Club di Nizza, capitanata dal famoso Gallarato, un bocciatore che nella finalissima è riuscito, su 37 tiri, a colpire per ben 34 volte il bersaglio.

In questo Concorso i bocciolo liguri hanno vinto due magnifiche Coppe: quella della Federazione organizzatrice e l'altra per la squadra estera meglio classificata. Una serie di altre interessantissime manifestazioni ha avuto lo sport bocciolo genovese e fra esse ricordiamo l'incontro Genova-Monaco di andata e ritorno, vinto dai giocatori liguri, incontro che si ripeterà anche quest'anno; il Concorso Internazionale organizzato dal Gruppo Sportivo Nafta per la passione del suo benemerito Presidente Gr. Uff. Attilio Pozzo e vinto dalla squadra di Savona (Allegro, Fossini, Massa, Cappello); l'incontro Genova-Torino, conclusosi con un'altra bella affermazione dei campioni della Superba per due vittorie a zero (40 punti a 14). Citiamo inoltre la partecipazione dei genovesi al Campionato Nazionale disputato a Milano, dove, malgrado fosse stato adottato il regolamento milanese, hanno conquistato il titolo nel campionato a terne di prima categoria con Ferro, Pagano e Dellacasa Adolfo; le vittorie riportate dalla coppia Ferro-Dellacasa della Cristoforo Colombo nei tornei nazionali di Domodossola e Novara, ed infine l'annuale raduno di Macugnaga, che ha riunito in una simpatica manifestazione voluta dal Gr. Uff. Pozzo, campioni genovesi e torinesi. In provincia di Genova si sono svolte, in com-



Gli sportivi del Dopolavoro di Genova: il gruppo dei bocciolo che hanno partecipato ai Campionati dello scorso anno e alcuni giocatori di palla al volo.

plesso, (senza tener conto delle numerose ed innumerevoli gare di secondaria importanza) 520 manifestazioni con 9750 partecipanti; 60 sono i Dopolavoro e le Società affiliate alla F.I.G.B. e 1819 i giocatori tesserati, senza comprendere in questa cifra tutti i praticanti che il giuoco delle bocce conta fra i dopolavoristi genovesi e che, pur non svolgendo un'attività ufficiale, concorrono a dimostrare l'importanza dell'organizzazione bocciolo in provincia di Genova.

Dopo lo sport bocciolo bisogna parlare dell'escursionismo, una delle attività più importanti fra quelle dopolavoristiche e che per svolgersi a contatto della natura, raccoglie il maggior numero di aderenti. L'Appennino Ligure, è la meta preferita degli escursionisti genovesi che numerosissimi partono ogni domenica per trascorrere una giornata all'aria aperta, per godere la pace della montagna ed i suoi benefici effetti. Sono state effettuate, fra escursione, ciclo-turistiche e turistiche 9086 manifestazioni, con la partecipazione complessiva di 42769 dopolavoristi. Fra le manifestazioni più importanti ricordiamo: il grandioso convegno escursionistico svoltosi a Genova sul Campo Nafta il 1.º Giugno, alla presenza del Direttore Generale dell'O.N.D. e di tutte le autorità cittadine. In tale occasione si sono svolte le prove per il conferimento dei brevetti di « audax ciclista »; partecipanti 1000, dei quali 106 sono stati brevettati; il Convegno di Rapallo e quello di Ceva per i brevetti di sciatore e sciatrice dopolavorista, svoltosi con 359 concorrenti, dei quali 141 hanno conseguito il brevetto (29 signorine); il Convegno di Monte Tullio organizzato, con 400 partecipanti, dall'Unione Ricreativa fra Piemontesi; la manifestazione per i brevetti di « fortior e audax » podista, rimessi in auge dall'Opera Nazionale Dopolavoro: 75 partecipanti e 67 brevettati che hanno superato le prove di Km. 75 per il brevetto di « fortior » e di 50 per quello di « audax »; la partecipazione della squadra rappresentativa del Dopolavoro Provinciale al 1.º Campionato Nazionale di Marcia e Tiro per pattuglie di sciatori dopolavoristi, nel quale la squadra genovese ha riportato una classifica onorevole; ed infine il campeggio mobile della Società « A Compagna » nella Alpi Ma-

ritime; la gita a Parigi per visitare i campi di battaglia e la gita turistica Genova-Livorno, la prima del genere, effettuata da 1000 dopolavoristi sul piroscafo di lusso « Italia » della Società S.I.T.M.A.R.; ed ancora le gite a Roma del Dopolavoro Aziendale Cucirini Cantoni Coats di Pegli, ad Asti del Dopolavoro Aziendale Morteo con 380 operai dopolavoristi partecipanti; a Napoli del Dopolavoro Dipendenti Comunali, la cui Sezione Volo ha pure organizzato alcune gite in idrovolante.

Soffermandoci a parlare del giuoco del tamburello, rileviamo che anche in questo sport il Dopolavoro Provinciale di Genova ha fatto grandi cose. 230 manifestazioni organizzate con 546 giocatori partecipanti; squadre efficienti 20 e giocatori tesserati alla F.I.P.T. circa 200. Nel quadro delle numerose manifestazioni rileviamo gli incontri sostenuti dalla rappresentativa genovese con le squadre di Torino, Verona e Mantova, la tradizionale disputa della « Coppa Parodi » vinta dalla Fratellanza Sestrese, la Coppa San Giacomo e la Coppa Città di Ovada ed i campionati provinciali di prima e seconda categoria. A Genova si è pure disputato il 1.º Campionato Nazionale Dopolavoristico che ha segnato la vittoria della squadra di Verona ed un grandioso torneo nazionale per la propaganda di questo sport fra i giocatori di seconda categoria.

Anche la « palla al volo » ha avuto nel 1930 un notevole impulso: 200 manifestazioni, 1200 partecipanti, 16 squadre efficienti, 11 delle quali hanno preso parte al campionato provinciale, disputando un complesso di 110 partite: il campionato è stato vinto dalla squadra C del Dopolavoro Aziendale Ilva, che insieme alla Goffredo Mamei, alla Cristoforo Colombo, ha contribuito molto alla propaganda ed alla diffusione di questo bellissimo sport fra i dopolavoristi genovesi che lo praticano con entusiasmo. Un incontro interprovinciale Genova-Alessandria è stato disputato sul campo della Nafta, in occasione del Convegno Dopolavoristico.

Poichè l'Opera Nazionale Dopolavoro ha il compito preciso di preparare la massa lavoratrice allo sport, senza richiedere ad essa un eccessivo dispendio di energie, ma attraverso prove facilmente accessibili a tutti e di sicura uti-



lità fisico-educativa, il Dopolavoro di Genova ha dedicato anche la sua attività ai brevetti dopolavoristici, unico mezzo per reclutare nuovi sportivi militanti. Particolarmente riuscite sono state le riunioni per i brevetti di nuotatore veloce, organizzate in numero di 5 con 225 partecipanti e 150 brevettati; per i brevetti atletici, data la scarsità dei campi disponibili per gli allenamenti, sono state organizzate soltanto due riunioni: partecipanti 150; brevettati 50. E' stata fatta una buona propaganda per i brevetti di atletica pesante che sono stati istituiti recentemente e per i quali il Dopolavoro organizzerà prossimamente qualche manifestazione.

Il 1.º Campionato di Corsa Campestre, indetto per la designazione della squadra che doveva rappresentare la provincia di Genova al Campionato Nazionale disputato a Roma, ha sortito un buon esito; vi hanno partecipato sette squadre e la vittoria è stata riportata dal Dopolavoro Postelegrafonico. Nel tiro alla fune l'attività è stata un po' ridotta: l'incontro Genova-Alessandria costituisce l'unica manifestazione ufficiale. Notevole diffusione fra i dopolavoristi ha avuto il tennis da tavolo, del quale sono state organizzate 63 manifestazioni con 235 concorrenti. Così pure nel bigliardo con 15 manifestazioni e circa 500 partecipanti.

La scherma, questo nobile sport che fino a qualche anno addietro non poteva considerarsi accessibile anche ai meno abbienti, ha trovato molta rispondenza fra i dopolavoristi genovesi, specialmente per la propaganda del Dopolavoro Aziendale Ansaldo, dell'Ars Benefica e del Dopolavoro Dipendenti Comunali, che hanno organizzato vari incontri intersocietari.

L'Ansaldo e l'Ars Benefica hanno partecipato al torneo interregionale di Spezia; anche il Dopolavoro Aziendale Ilva e la Cristoforo Colombo hanno costituito una Sezione di scherma per i dopolavoristi. In seno al Comitato Regionale della C.N. I. S. è stato nominato un



La rappresentativa genovese di tamburello che recentemente ha battuto la forte squadra di Mantova. Da sinistra: Tasca, Remo Ghiara, Cadenasso e Caneva.

rappresentante per le Sezioni Dopolavoristiche per favorire la diffusione della scherma.

Per concludere questa nostra rassegna, basata su dati concreti che dimostrano chiaramente quanto è stato fatto nel campo del dopolavoro sportivo durante il 1930, bisogna fare un accenno allo sport degli scacchi che conta presso il Dopolavoro Ansaldo la più fiorente ed attiva Sezione: sono state organizzate 12 manifestazioni con 250 partecipanti; al canottaggio a sedile fisso che ha avuto 28 manifestazioni con la partecipazione di 275 dopolavoristi e di 120 imbarcazioni (gozzi). Bisogna ricordare ancora la bella quanto opportuna manifestazione realizzata dal Dopolavoro Provinciale, con l'incontro di calcio fra la squadra del Dopolavoro Italiano di Ginevra ed una squadra rappresentativa genovese, incontro autorizzato dalla Direzione Generale dell'O.N.D. per dar modo ad una comitiva di nostri connazionali residenti a Ginevra di rivedere la Madre Patria; ed infine la partecipazione delle squadre genovesi (Dipendenti Comunali, Cristoforo Colombo, Goffredo Mameli, Consorzio Autonomo del Porto e Dopolavoro Az. Tramviaria) al 2.º Concorso Ginnico-Aletico per i dopolavoristi d'Italia. Da notare che le squadre genovesi hanno partecipato al Concorso a proprie spese, dimostrando i propri Dirigenti un alto e lodovole spirito di comprensione dopolavoristica, e che quattro di esse hanno conseguito il premio di primo grado.

Null'altro rimane da passare in rassegna. Il quadro che abbiamo tracciato, servendoci di dati e cifre ufficiali, è una dimostrazione convincente di quanto il Dopolavoro Provinciale di Genova ha fatto nel corso dell'annata 1930 per lo sport dopolavoristico e per avvicinare sempre più le masse dei lavoratori all'Istituzione che li ha inquadrati con la sua attività educativa, ricreativa ed assistenziale e convincerle a cercare nel Dopolavoro una costruttiva armonia per gli svaghi sereni e per le pause rinfanci.

EMILIO ISNALDI



Una recente fotografia del comandante D'Annunzio.

## LIBRI PEI SPORTIVI

«Io sono uno di quei navigatori che, per non udire le sirene del Passato e non cedere alla tentazione di volgersi indietro mollando la scotta, si turano le orecchie con la cera d'Ulisse. Nondimeno m'accade talvolta di sentir rivivere le cose morte con sì grande polso, che il presente n'è soverchiato e l'avvenire n'è tutto pallido».

E, infatti, Gabriele D'Annunzio, scrittore quanto mai attualista, seppure nutrito di profonda erudizione classica, seppe fondere, nel suo lungo travaglio portentoso, tutti i motivi palpitanti dell'armonia universale. La sua opera è tutta intesa — ha osservato un valoroso scrittore — a ritrovare «lo spirito venturiero e conquistatore della razza antica sorta a dominare gli elementi e gli eventi, l'avversità e la buona sorte, per la signoria spirituale del mondo». Ma come la sapienza universale non offusca minimamente la tempra italianissima dell'Alighieri, così la universalità dannunziana non mai altera il carattere superbamente latino del Poeta.

\*\*\*

Gabriele D'Annunzio non ha immagini che di realtà, di movimento; di esperimento che trasforma: immaginazione di chi vuol fare, non di chi vuol contemplare. E' logico che egli si credea una delle forze naturali della vita

sociale e sovente enunciò la propria certezza con espressioni superbe, per la più sobria delle quali il filosofo domanderebbe permesso dalla cattedra e scusa nel libro.

In verità, lasciando da parte la pura letteratura, D'Annunzio è uno degli spiriti più rappresentativi dell'Italia dei nostri giorni. Egli è per noi qualcosa di più di quel che fu Carlyle per l'Inghilterra e Fichte per la Germania.

La sua vita e le sue opere costituiscono un'esaltazione di tutto ciò che è novità, originalità, personalità, libertà — in una parola Arte e genio. Egli ha sempre odiato quella filosofia che è la quintessenza sterilizzata del perfetto borghesismo civile e spirituale: e cioè la filosofia di coloro che trovano che dappertutto c'è del buono e del cattivo, che ognuno ha un po' torto e un po' ragione, che non bisogna lanciarsi troppo nel correre le avventure, ma seguire pazientemente le orme dei padri, contentandosi di rassetare ogni tanto le vecchie strade, ma non azzardandosi ad aprirne di nuove attraverso i deserti e le boscaglie.

«Fra tutte le attitudini umane — scriveva il Poeta fin dal 1900 — io amo quella di colui che tende l'arco. Fra tutte le imprese virili ammiro quella di colui che spezza la legge imposta da altri, per instaurare la sua propria legge. Ripeto dunque che io non traggio la mia espressione se non dai caratteri essenziali della mia stirpe: i quali non sono se non un istinto di conservazione e un istinto di predominio vigorosi... Ecco i due naturali fattori di ogni più alta civiltà terrestre, emersi dalla profondità stessa della vita; ecco i due naturali fattori delle ineguaglianze, delle gerarchie, delle infinite subordinazioni che — secondo la prova di tutte le scienze — sono necessarie al progresso delle società umane come allo sviluppo delle specie inferiori...».

Così, Gabriele D'Annunzio c'insegna che il primato è ragione di vita: la vita è nel sorgere, non nel giacere; nel superare, non nell'essere superati e travolti. In fondo ad ogni vera umanità c'è un'ansia d'imperio. Queste parole non hanno senso per coloro che furono fatti a viver come bruti, contenti a vegetare servi degli istinti, dormienti e sepolti nell'oscurità cupa dei sensi. Sono invece comandamento a coloro che, nati a seguir virtù e conoscenza, sono gli eroi, che sanno signoreggiare le debolezze dell'egoismo, i santi che sanno debellare la fragilità della carne. Non è punto vero — sia detto ad ammaestramento di coloro che pronunziano la pa-

rola «impero» come sinonimo di l'bidine predatrice e di selvatica sopraffazione — non è vero che l'impero sia prepotenza del più forte contro il più debole; è invece il misurarsi del forte contro cose forti, il temperarsi del buon acciaio dello spirito sulla cote del rischio e del sacrificio. Comandando agli altri, si comanda prima a se stessi: vincendo ci si vince. S'invadono gli altri confini, per evadere dalla propria limitatezza; per rompere l'angustia della personalità, si prorompe nel campo della personalità altrui. Chi vive intensamente sente quest'ansia infrenabile di fuggire, di fuggirsi, per lanciarsi sulle vie dell'ignoto, oltre i segni e le colonne della mediocrità ordinaria. In ognuno di noi c'è Ulisse, divorato dalla febbre del nuovo, ebbro di divenir del mondo esperto che si getta, con le vele della spiegata volontà, oltre

quella foce stretta  
ov'Ercole seguì li suoi sguardi.

\*\*\*

Gabriele D'Annunzio, *Ariel armato*, animatore meraviglioso, ci riappare dinanzi più vivo che mai nelle pagine di un bellissimo libro di Angelo Sodini. (*Ariel armato*, A. Mondadori editore, 1931, pp. 570, L. 35).

«In questo libro — avverte il Sodini non vollero aver posto se non le linee e i piani della vita vissuta del Nostro, sì che paia a chi legga contemplarne evidente l'immagine precisa con le sue caratteristiche e con i suoi segni particolari, innumerevoli e vari... Soprattutto ov'era dato farlo ho voluto rappresentare con verace immagine riflessa, limpidamente, D'Annunzio a D'Annunzio; un D'Annunzio, insomma, allo specchio. L'impresa — son io primo a riconoscerlo — era delle più ardue. Giudicherà ora il lettore benevolo, indulgendo ove occorra — e occorrerà certo — a un profondo amor di discepolo».

Mi pare che il Sodini sia troppo modesto. I vecchi maestri di eloquenza insegnavano che le doti dello stile sono la chiarezza, la sobrietà, la convenevolezza, la forza. Tali qualità si rispecchiano a meraviglia nel libro che egli ha scritto sull'«insonne animatore».

Con mio vivissimo rammarico, non mi è possibile parlar a lungo — data anche l'indole di questa Rivista — di *Ariel armato*. Se cominciassi a citar pagine, forse non mi fermerei più: ci sarebbe da citar mezzo libro. Bisogna leggerlo tutto. Ogni capitolo è ricco di sorprese esegetiche, di scoperte imprevedute, di acutezze ragionevoli, di raf-

fronti singolari e di non usuali pensieri. Ma, soprattutto, questo *Ariel*, dovrebbe essere letto e meditato dai giovani italiani che si apprestano oggi a far propria, moltiplicandola, la nuova giovinezza della Patria.

Ancora e sempre potrà essere riguardato come uno dei più austeri risvegliatori di spiriti che siano nel mondo. Colui che ha invocato per sé i compiti più aspri della guerra, con queste parole: « La febbre dell'azione mi divora. Il pericolo è il solo dio lampeggiante a cui mi piace di consacrare la mia poesia inespressa... Per trent'anni io ho gridato « armi armi », io ho gridato « navi navi ». I soldati e i marinai se lo ricordano, lo sanno. Essi mi considerano come un fratello che li esprima... La mia vita non è stata se non un gioco di rischi. L'ho esposta mille volte... Com'è dunque possibile, a proposito di me, parlare seriamente di « vita preziosa », del « dovere di non esporti », e di simili luoghi comuni? Io non sono un letterato dello stampo antico, in papalina e pantofole. E' forse più facile custodire il vento che me... Chi mai potrà impedirmi di andare incontro al pericolo e, se voglio, alla morte certa, domani, su la fronte di battaglia? Io sono un soldato, ho voluto essere soldato, non per stare al caffè o a mensa, ma per fare quel che fanno i soldati. Voi volete salvare la mia vita preziosa, voi mi stimate oggetto di museo, da custodire nella stoppa e nella tela da sacchi. Ebbene, ecco, io getto la mia vita, soltanto pel piacere di contraddirvi e di gettarla... ».

\*\*\*

I ragazzi hanno sempre letto con piacere (spesso, anche ciò che era meglio non leggessero): ma quelli di trent'anni fa, in abito alla marinara e con il colletto inamidato, erano notevolmente diversi da quelli d'oggi, amanti dello sport, esperti di motori e di congegni, attenti a cogliere nella vita il palpito, il fremito dell'azione, sensibili alle bellezze della volontà tenace, all'emulazione che sta alla base di ogni gara ed incontro.

Meno carichi di storia e di ammirazione per il passato i giovani d'oggi hanno fatto con maggiore verginità di noi un cammino per il quale, dopo averlo tanto sognato, ci siamo ritrovati improvvisamente vecchi.

I giovani d'oggi sono nati nell'atmosfera eroica della guerra e hanno sentito parlar di grandi audacie che hanno mosso le alucce della loro fantasia meglio di quello che ai nostri tempi facessero i romanzi del Salgari e del Verne. Si sono abituati ai pericoli e alla morte a forza di sentir parlare di migliaia di morti e ognuno d'essi ha scelto il suo eroe fra i tanti della guerra con quell'invidia sana del loro valore che è già, nei bambini, una anticipazione di propositi. I grandi nostri volatori d'oggi — per non dire che d'una sola moderna forma d'eroismo — sono i bambini d'ieri che si stupivano alle gesta di Baracca, di Ruffo, di Piccio, di Ranza, di Locatelli o di Miraglia, o si inebriavano alle audacie marinare di D'Annunzio, Ciano, Rizzo, Aonzo, Paolucci, siluratori di navi e superbi beffatori del nemico.

Battisti, Sauro, Chiesa, Fauro, Filzi, hanno avuto per loro un interesse più immediato di quello che per noi non avessero i martiri del Risorgimento.

I ragazzi d'oggi si sono formati sui fatti vivi, palpitanti, dei quali, almeno per riflesso, sono stati spettatori.

Per questi ragazzi nuovi, dunque, occorrono libri nuovi, che li interessino profondamente, che insieme li favoriscano nello sviluppo delle idee e che soprattutto li divertano come una realtà vicina.

Questi criteri, che hanno evidentemente ispirato l'editore Bompiani nel preordinare la collezione « I libri di acciaio », concepita come un complesso organico, ci sembrano felicemente attuati nei primi tre volumi, recentemente usciti: *Io conquisto nuovi mondi*, di Richard Halliburton, *Il razzo siderale*, di Otrifred von Hanstein, *Il mistero dei raggi « Z »*, di Hellerstey Hall.

Non voglio dire che queste opere resteranno come preparazione dell'arte futura o come espressioni definitive. Ma intanto, da parte dei loro autori, c'è l'attività, l'arditezza, il disinteresse, la ricerca, l'entusiasmo e, fuori di loro, non v'è che archeologismo poetico e letterario, piatezza, timidità, commercialismo, imitazione perpetua dei sacri modelli, ripetizione imperterrita e fastidiosa dei più consunti clichés.

Tra la mediocrità trionfante, camorrista, decrepita e codarda della maggioranza e la temerità appassionata e

frenetica di una sfrontata minoranza di creatori — distruttori geniali e di buona volontà non c'è — secondo me — che una sola scelta possibile.

\*\*\*

*L'inutile travaglio*, di Rada Jaconis Gorrieri. (La Prora, Milano, editore, 1931, L. 9).

« Quale sia la cosa che tu voglia dire — ha scritto il De Maupassant — non v'è che una sola parola per esprimere detta cosa, non v'è che un verbo per darle anima e moto, non v'è che un aggettivo per qualificarla. Bisogna quindi cercare finché questa parola, questo verbo e questo aggettivo siano stati trovati e non mai ricorrere al *press'a poco*, a piccoli inganni, a capriole, sia pur graziose di linguaggio, per evitare queste difficoltà dello scrivere ».

La Gorrieri dimostra di aver sempre presenti gli insegnamenti del Maestro. Ella sa veramente unire bellezza a verità, interesse estetico ad appassionanti problemi dello spirito.

Talvolta, la nudità dello stile della Gorrieri è volontaria e nervosa: la scrittrice conosce troppo bene l'effetto di certe figure brusche di chiaroscuro e di musica e vi insiste; si sente la voce appoggiare crescendo sugli sdruciolli e poi con progresso ritmico sui suoni che schiariscono a mano a mano. Righe scritte con lo stesso sentimento di versi, ma di versi velati con un certo pudore ingenuo.

Poi che la nobiltà dell'animo della Gorrieri non può mutare se anche muti il modo della sua operazione: e quella che in lei non viene mai meno è la grazia di una poesia nascosta nel cuore che non ha tanta forza da svolgersi « dias in luminis horas », ma canta attraverso il suo dire una fontana segreta.

*L'inutile travaglio* ha rivelato, alla Italia, una scrittrice di prim'ordine.

PIRRO ROST

## LIBRI RICEVUTI

*Lotte di forti*, di Osvaldo Giacomi (Casa Editrice Agnelli, Milano, 1931, L. 12). Piacevole storia di due giovani sportivi. Tentativo di scrivere un libro che significhi tracciamento di nuove strade verso l'avvenire e l'esasperato inseguimento di nuove sensazioni ed emozioni e di nuove forme di espressione.



LE ULTIME PEDALATE DEL GIRO D'ITALIA  
Trentamila persone all'Arena di Milano hanno salutato Francesco Camusso vincitore del XIX Giro d'Italia su *Gloria-Hutchinson*.

## GIRO D'ITALIA

È innegabile che in questi ultimi anni il Giro d'Italia era andato perdendo buona parte della sua forza emotiva e del suo contenuto sportivo e tecnico, cioè della capacità di appassionare ed entusiasmare le folle e di dare ai competenti materia di rilievi e di giudizi originali.

Qualcuno, anzi, pensava a un progressivo ed inevitabile invecchiamento della gloriosa pro-

va e qualche altro si preparava addirittura a cantare il *miserere* non solo a questa manifestazione ciclistica, ma a tutto lo sport della bicicletta.

A parte le esagerazioni e i pessimismi, è un fatto, ripeto, che il Giro d'Italia non viveva ultimamente della vita florida e gagliarda di altri tempi. E ciò con nessuna, o quasi, colpa degli organizzatori, ma semplicemente perchè le

condizioni del nostro ciclismo erano... quelle che erano; e più precisamente perchè un uomo troppo sovrastava sugli altri, perchè poche e sempre le stesse erano le Case concorrenti e perchè un cumulo di circostanze impediva le rivelazioni dei giovani. Gli organizzatori, che non hanno mai voluto, o, meglio, potuto osare le radicali innovazioni del signor Desgrange (che ha a sua disposizione, oltre che una fertilissima fantasia, mezzi e ambiente di ben altre risorse), mettevano tutta la loro buona volontà ad escogitare modificazioni di regolamento e di percorso, ma,



Gli ultimi chilometri della tappa Ravenna-Macerata erano in salita: Binda scattò, e vinse facilmente.

(foto Ghergo)

naturalmente, non potevano riuscire con questi mezzucci a sormontare le sostanziali difficoltà di cui sopra, a vincere le resistenze che il momento, meglio, l'epoca opponeva.

Ma l'epoca, che potremmo definire « bindiana », non poteva essere eterna, e ci voleva poco a presagire che il suo tramonto avrebbe creato una situazione nuova. Questa situazione è in atto dal giorno della rivelazione Guerra, che coincide con i primi segni del declino del Cittigliese. Badate bene: io sono fra coloro che non pensano neppure lontanamente che Binda sia un uomo finito; ma non sono neppure fra coloro che pretendono da Binda le gesta del 1926 e del 1927.

Comunque, è certo che alla vigilia del Giro, dopo le vicende del Campionato d'Italia e del mondo 1930, dopo la Milano-Sanremo e il Giro di Calabria 1931, milioni e milioni di sportivi italiani erano già infiammati dall'ardore della lotta, dall'incertezza del confronto fra questi due grandi avversari, forse più ancora che non lo fossero ai giorni in cui il dominio dell'orizzonte ciclistico era conteso dalla luce dell'astro calante Girardengo

e da quella dell'astro nascente Binda.

Il successo del Giro d'Italia era assicurato da questa fiamma di passionalità, alimentata dalla grandezza delle gesta dei due Campioni, dalla discordia dei giudizi, delle preferenze e delle discussioni a proposito di essi. L'Italia ciclistica era, come è, divisa profondamente, irriducibilmente, sentimentalmente in « bindiani » e « guerrieri ». La vittoria dell'uno o dell'altro Asso avrebbe rappresentato il trionfo degli uni e la mortificazione degli altri esaltatori. Tanto più che Guerra e Binda si trovavano per la prima volta di fronte come avversari in una corsa a tappe dal giorno in cui il Mantovano era salito sul suo piedestallo di gloria.

Ecco, dunque, il Giro rivivificato da uno solo degli elementi che la mutata situazione offriva e che era il primo, se non l'unico, che la folla sentiva e il cui sviluppo era più che sufficiente per riempire di sé le dodici giornate di battaglia. Gli altri, non nascondiamocelo, erano considerati secondari, accessori, messi in ombra da quello principale, essenziale e dominante. Per quanto ingiusta questa

considerazione, tale sensazione era in parte giustificata; perchè si pensava che agli astri Binda e Guerra sarebbero stati sacrificati tutti i loro satelliti, fra i quali erano anche i protagonisti del Giro precedente, e non si dava eccessivo credito nè agli altri buoni nazionali, nè alle importazioni straniere.

### Le entusiasmanti vicende.

Gran Giro, dunque, si diceva alla vigilia, sarà questo; ed effettivamente lo è stato sotto molti punti di vista. Fin che Guerra e Binda sono stati in campo si sono vissute giornate di interesse spasmodico; le due prime vittorie del Campione italiano, anzichè polarizzare verso di lui le manifestazioni della folla, hanno compiuto il miracolo di far alitare attorno a Binda una atmosfera insolita di simpatia e di incoraggiamento. Miserie e generosità dell'anima popolare, che inconsciamente ricompensa il grande campione degli ignobili affronti che altre volte gli ha fatto subire. Poi, quando Binda è scomparso, il tono, inevitabilmente, è calato, ma si è pur sempre tenuto alto, perchè l'atleta dalla maglia tricolore è giustamente ritenuto capace di gesti spontanei in grande stile e, inoltre, rimanevano avversari che, in assenza del maggiore, potevano assumerne il ruolo. Fu il momento in cui Marchisio, già vincitore di un Giro, si sostituì a Binda; e il sostituto poteva riuscire pericoloso per il Mantovano, perchè, come arrampicatore, reggeva con vantaggio il confronto, e le tappe di montagna si avvicinavano.

Il più grave colpo, anche perchè il secondo, fu il ritiro di Guerra, che diede il terzo aspetto al Giro, riportandolo quasi alle proporzioni e alle situazioni di quello del 1930. Ma anche così mutilato dei suoi personaggi più illustri il Giro continuò avvolto nella vampata di entusiasmo che aveva saputo suscitare, tenuta viva dall'incertezza del risultato e dalle prodezze di Giacobbe prima e di Ca-

musso poi. Anzi, si può dire che le stesse vicende non liete della gara abbiano contribuito a colorire il quadro nel quale esse si andava svolgendo, dandogli tinte di drammaticità, riflessi di attesa, di impreveduto e di sconvolgente quali nessun Giro precedente aveva avuto.

Quale dovizia di elementi sportivi, originali e passionali, ci ha fornito questa corsa! Le medie inusitate, alcune delle quali impressionanti, che in complesso rappresentano un record non solo italiano, ma anche internazionale, perchè non sono mai stati percorsi 3000 chilometri a 29.332 orari; la vivacità, in principio, tutto stile francese, degli stranieri, e, sempre, degli isolati che combattevano la loro battaglia senza preoccuparsi di essere travolti in quella maggiore degli Assi; la prontezza insolita con la quale si prendeva lo spunto di offensive, spesso decisive, da una foratura o da una caduta, specie in vicinanza degli arrivi; le alterne vicende delle volate, che non sono riuscite a stabilire una netta superiorità di Guerra, Binda o Mara; le incognite e la sorpresa della partenza separata, l'allarme del malore di Guerra, l'apprensione per le condizioni di Binda, la stupefazione per il gesto di Camusso sul Sestrières e la sua magistrale vittoria; tutto ciò ha alimentato il rogo della passione popolare, che per il Giro d'Italia ha vibrato come ai suoi tempi più gloriosi e meno dimenticati. Ciò si può dire, questa volta, senza vana esagerazione, e si deve dire a riconoscimento e soddisfazione dei concorrenti e degli organizzatori.

Ed ora, gustata e manifestata la gioia di un successo che farà del gran bene al ciclismo italiano perchè ne dimostra e ne accresce la perenne vitalità e le inesauribili risorse, esaminiamone le risultanze e le indicazioni tecniche.

### Di Binda e Guerra.

Un giudizio esatto, assoluto sui nostri corridori è stato reso, da dopo la guerra, assai difficile per la



Arrivo in volata sulla pista di Napoli: 1° Mara (nel centro); 2° Guerra; 3° Binda

(foto Carbone)

presenza di uomini eccezionali, che rispondono ai nomi di Girardengo, Binda e Guerra. Nell'inevitabile confronto con questi fuori classe, gli altri rimanevano e rimangono sminuiti anche oltre la giusta misura. Che cosa ci ha detto di nuovo a questo proposito il Giro d'Italia?

Esso, evidentemente, non può aver modificato il giudizio sulla classe del Campione d'Italia e di quello del mondo. La classe è nel sangue e non cambia con gli anni; per manifestarsi ha bisogno della giusta maturità e di favorevoli condizioni di ambiente e per render il massimo ha bisogno di forma e di freschezza fisica; ma corridori di classe si nasce, non si diventa e non si cessa di essere, come il puro sangue. Sotto questo punto di vista Binda rimane il grande passista, l'eccezionale arrampicatore, il bel finalista del '26 e '27; solo che, venendogli a mancare, dopo dieci anni di carriera, il tesoro della gioventù, cominciando il suo meccanismo organico a consumarsi, il rendimento è meno alto e meno regolare. Guerra, non più giovane d'anni di Binda, ma

più fresco e meno provato, è al culmine del suo rendimento, che è quello di una poderosa macchina da pianura, decisamente meno adatta ai percorsi di montagna.

Il Giro ha confermato questo giudizio. Guerra ha conquistato la maglia rosa in tappe piane, l'ha perduta per una *défaillance* che l'ha colpito in salita, l'ha riconquistata con un'offensiva in piano ed è scomparso mentre era messo in difficoltà da arrampicatori non famosi. Binda, invece, presentato non in piena forma, si è dapprima difeso con le risorse della classe e di esse si è valso per portare un irruento attacco decisivo in salita e in velocità e appropriarsi della maglia rosa, custodita poi nella difesa consigliatagli dalla nozione del proprio diminuito rendimento, fino al giorno della caduta, che ha confermato la sua ipersensibilità nervosa, caratteristica del suo fisico e base del suo temperamento.

Come si sono comportate le figure di secondo piano di fronte a quelli che erano partiti come protagonisti e come favoriti della corsa?



L'estremo sforzo di Guerra all'arrivo della tappa Roma-Perugia da lui vinta  
(foto Castraberti)

## Gli uomini di rincalzo.

E' bene, anzitutto, stabilire che questa volta le squadre erano perfettamente inquadrare e disciplinate; i capi si chiamavano Guerra, Binda, Mara, Caimmi, Magne, Aerts. Fin che costoro sono rimasti in gara, i gregari sono stati, naturalmente, sacrificati. Del resto le prime tappe erano di pianura e, se si toglie l'improvvisata offensiva di Macerata, hanno dato luogo a numerosi arrivi in gruppo, che non potevano che mettere in luce i *leaders*; gli altri erano obbligati a sobbarcarsi il lavoro di offesa e di difesa nelle scaramucce sul passo e di preparazione e sviluppo delle volate.

Fu l'incidente e il ritiro di Binda a portare in primo piano Marchisio, mentre la delusione di Caimmi aveva promosso a capitano Camusso, che a Perugia aveva già riguadagnato cinque dei minuti persi a Macerata. In questa situazione la posizione del campione d'Italia si faceva meno salda, nonostante il successo di Montecatini, altro capolavoro di passista, perchè si avvicinavano le tappe montagnose. E furono queste a

darci l'esatta misura del valore dei sostituti di Binda, Guerra e Caimmi, cioè di Marchisio, Giacobbe e Camusso. Nel frattempo gli stranieri erano già liquidati.

A Genova era primo Marchisio, grazie alla scomparsa di Guerra, a Cuneo era in testa Giacobbe, in virtù di un finale audace e fortunato, a Torino dominava Camusso, con l'aiuto della buona sorte e con una *performance* che è stata indubbiamente la più bella del Giro. E' vero che a togliere la maglia rosa ai rispettivi titolari ha influito anche, se non soprattutto la sfortuna (sia per Marchisio che per Giacobbe e come, del resto, per Binda e Guerra); ma ciò non toglie che si sia visto chiaramente quello che ciascun titolare valeva.

Marchisio, per quanto malconco da cadute e tormentato da foruncoli (riprova del suo non perfetto sistema di ricambio, già dimostrato l'anno scorso) non può negare che le sue condizioni e la sua forma non erano quelle del 1930, nè che la lotta sul passo non è la più adatta al suo temperamento e ai suoi mezzi fisici, più robusti e regolari, che agili e brillanti. Egli ha indubbiamente un elevato

grado di classe, per quanto di stampo non purissimo e non completo, e, forse, potrà migliorarne ancora il rendimento; ma gli manca l'autorità del campione, il mordente dell'azione che classifica il grande Asso.

Giacobbe potrebbe aver ragione se dicesse che, senza la rottura di ruota sul Sestrières, avrebbe vinto il Giro. Neppure lui può vantare la completezza del fuori classe; ottimo in salita, non ha nè l'agilità del passista, per quanto ne abbia il fiato, nè lo scatto del velocista, per quanto termini sempre relativamente fresco. Non è un modello di struttura, nè un modello di stile, ma ha delle risorse di volontà e anche di intelligenza che suppliscono a certe sue manchevolezze. Come arrampicatore è di alta classe internazionale; vedremo al Giro di Francia se saprà adattarsi al sistema di corsa e ai percorsi che non sono di preta marca italiana. Io ho fiducia di sì.

Ma questi due uomini, in fondo, non ci hanno detto gran che di nuovo sul conto loro in questo Giro; li conoscevamo già per quelli che si sono dimostrati in questa occasione.

## Camusso.

Ma il Giro, oltre tutto, ha voluto darci anche quello che di più bello e prezioso può darci una grande corsa, la rivelazione di un autentico valore, la consacrazione della classe di un giovane. Fino all'anno scorso conoscevamo un Camusso, dilettante e indipendente fra i migliori in salita, generoso e temerario, ma soggetto, come è naturale dei giovani che osano troppo, a tracolli netti e irrimediabile oltre i 150 e 200 chilometri. Il ragazzo era cresciuto in paese alpestre, e su e giù per i monti s'era venuto attrezzando per le dure scalate e per le pazzesche discese, per la quali aveva la dotazione fisica e spirituale migliore, cioè struttura mediolinea, muscolatura avvolta, saldezza di cuore, capacità polmonare esuberante, cioè, in complesso, perfetta energia organica di alto rendimen-

to, nonché il senso dell'equilibrio e il gusto della voluttà dell'acrobazia. Ma gli mancava ancora la tempra, che è data dalla perfetta maturità e che eleva il livello di resistenza alla fatica.

Questa tempra si era rivelata in Camusso già nel Circuito delle tre valli varesine, ma si è definitivamente confermata nel Giro d'Italia. Basta la sua fuga di 130 chilometri dal Sestrières a Torino, dopo dieci tappe ben tirate, per convincerci che egli ha raggiunto una elevata dotazione di fondo. Pur volendo considerare che tale fuga è stata, in sostanza, un duello a distanza con un avversario che, lo sappiamo, non è un bolide in discesa nè una freccia sul piano, rimane il fatto che Camusso ha compiuto i 90 chilometri da Susa a Torino (lasciamo stare la discesa, che può decidere una corsa, ma non classificare un corridore) alla media di 33.300. Il collaudo, dunque, è più che probativo e ci dice la sicura e alta classe dell'allievo della scuola dei « garibaldini » di Focesi. Egli dovrebbe, data l'età, migliorare ancora in rendimento e in resistenza. Peccato che non si possa sperare altrettanto circa le sue doti di velocità, che son quelle con le quali molti campioni vincono molte corse in linea, perchè Camusso sul traguardo è sotto la mediocrità e vale meno di Brunero.

E, per finire di parlare dei protagonisti, contraddistinti, sia pure per un giorno, dalla maglia rosa, dirò di Mara, uno dei più discussi nostri corridori. Si ha un bel prendere una salita, anche discretamente dura, che il « biancoceleste » ha compiuto insieme agli specialisti, dando magari loro battaglia (come è ingannatrice, talora, la presa di iniziativa!) per dimostrare che egli è anche un arrampicatore di vaglia. L'episodio dimostrativo non mi ha mai convinto. Se guardiamo al passato troviamo molti esempi di corridori che non gradivano le montagne, perchè più che altro passisti e ve-



La fuga vittoriosa di Camusso sul Sestrières nella Cuneo-Torino

(foto Bordin)

loci, che in certe circostanze si sono difesi e distinti anche su livelli famosi. Borgarello, Durando, Linari, per far qualche nome, sono stati fra questi. Ma nessuno vorrà mettere costoro alla pari degli arrampicatori celebri. Si tratta, come nel caso di Mara, di uomini che nella classe, e più ancora nella volontà, hanno trovato in buone giornate le risorse per uno sforzo non perfettamente adatto ai loro mezzi. Così come, in altro campo, Michard ha potuto battere specialisti di mezzofondo. Ma questo sforzo è per costoro antinaturale e non può mancare di avere conseguenze, specie in una corsa a tappe, che per un vero arrampicatore non ha. Così Mara, che dapprima ha meravigliato per certi suoi simpatici gesti di forza, è stato disfatto alla fine e travolto quando lo slancio, l'ardore e la tenacia non erano più sufficienti.

Per me Mara rimane un bellissimo corridore di piano, il cui spunto può essere pericoloso per chiunque, in Italia e all'estero. Quello che egli fa in salita è altamente ammirevole per lo spirito combattivo che lo informa, ma non è altrettanto convincente circa le due doti di *grimpeur*.

## La classe dei nostri corridori.

Presi come punto di riferimento questi sei uomini (riassumendo: Binda è il fuori classe, il più completo, ma in declino; Guerra è il passista fenomenale, in pieno rendimento, il cui tallone d'Achille è rappresentato dalla salita; Giacobbe, Marchisio e Camusso sono i magnifici arrampicatori, di cui il primo ha raggiunto la massima maturità, il secondo vi è prossimo, ma quest'anno ha lasciato a desiderare per forma e condizioni, il terzo inizia ora il suo periodo migliore; Mara è la freccia... nel fianco dei componenti i gruppi di arrivo), vediamo di farci un'opinione di coloro che in parecchie tappe han dato da fare a questi *leaders* e hanno finito la gara in posizione avanzata, dico come distacco di tempo, tale da far pensare che, anche in linea di classe, essi non distino molto da loro.

Lasciamo stare la *boutade* di quel bel tipo di Robache che, di ritorno... anticipato ai patri lari, ha portato a Parigi la lieta notizia, che noi ignoravamo, che in Italia esistono una ventina di Binda e Guerra.

Che oggi, con un Binda che non





Sulla pista di Bologna: Martinetti batte Piani nel Campionato professionisti  
(foto Bendini e Cantarelli)

## I CAMPIONATI DI VELOCITÀ

La disputa dei Campionati italiani di velocità non offre, purtroppo, lo spunto a considerazioni eccessivamente liete. Non è il caso di riandare qui alle cause della crisi che tormenta il ciclismo su pista, chè il tema stesso, trattato assai superficialmente, richiederebbe un ampio esame e una trattazione particolare che esula dallo scopo di queste note. Basta, per tenerci all'argomento, constatare che i rimedi finora escogitati per ridar vita a questo bellissimo sport si sono dimostrati inefficaci anche in occasione dell'avvenimento principale della specialità, la competizione per la maglia tricolore.

La nuova formula del Campionato dilettanti non ci sembra abbia fatto buona prova; a parte l'insuccesso finanziario, essa ha lasciato a desiderare anche dal lato sportivo. Il suo maggior difetto è quello di diluire, anziché acuire l'interesse per la competizione, che costituisce la sua maggior forza propagandistica. Dopo poche prove si è avuta, più che la sensazione, la certezza che le rimanenti fossero superflue per la netta superiorità di Pelizzari.

Dal lato tecnico, poi, si può osservare che un Campionato in dieci prove

disputate in dieci località diverse nello spazio di mesi, è affidato, oltre e più che alla classe dei concorrenti, alla possibilità di mantenersi in forma e di compiere i numerosi trasferimenti, possibilità che si dovrebbe teoricamente escludere e che praticamente è limitata a pochi favoriti, dato che si tratta di dilettanti. In complesso, dunque, è da augurarsi una revisione della innovazione, nel senso, se proprio non si vuole ritornare all'antico, di ridurre notevolmente il numero delle prove.

Ad ogni modo, l'attuale formula avrà avuto il merito di non lasciar dubbi sulla superiorità di colui che sarà il nuovo campione. Passato Malatesta alla categoria superiore, il titolo va certamente al più degno. Pelizzari è *sprinter* di classe internazionale, non più giovanissimo, ma capace ancora di migliorare.

La sua arma più pericolosa è lo scatto, prerogativa del velocista nato e puro. Facile ad impressionarsi, egli non è regolare nel suo rendimento, alternando *sprints* che scoccano irresistibili ai 250-200 metri ad altri nei quali è evidente la stroncatura del potenziale nervoso; è meno potente nel rimontare, perchè la sua azione finisce quasi sempre calando. L'anno scorso

egli è stato terzo al Campionato del mondo; passato Gérardin professionista, egli dovrebbe aver facilitata la via alla conquista del massimo titolo; è l'unico uomo che per classe ed esperienza può a Copenaghen rappresentare con speranza di successo i nostri colori. Nella scala dei valori vengono equamente classificati nell'ordine Mozzo e Altissimo, l'uno dotato di mezzi poderosi e promettentissimi, l'altro meno atletico, ma, forse, di classe più pura. Gli altri non si sono ancora elevati al di sopra della mediocrità.

Anche i Campionati professionisti e indipendenti si sono disputati in tono minore; la riunione di Bologna è stata danneggiata da due fatti: la coincidenza con l'epilogo di un avvenimento come il Giro d'Italia e l'assenza del titolare della maglia tricolore della categoria maggiore, Bergamini. Anche il campo professionistico, come quello dilettantistico stenta a rinnovarsi e a popolarsi. Da un pezzo in esso non figurano degnamente che tre uomini: Piani, Bergamini e Martinetti: i primi due sono prodotti di avanti guerra e quindi già oltre la maturità, per non dire in declino; il terzo che è nell'età di massi-



Lazzaretti, di Firenze, campione degli indipendenti  
(foto Bendini e Cantarelli)

mo rendimento, dopo i progressi rivelatori del 1926, ha alternato i buoni ai mediocri periodi, le grandi alle grigie giornate. Se Martinetti avesse la volontà di regime di Michard non so da chi oggi potrebbe essere sicuramente battuto. A questo trio di più o meno anziani (la specialità permette agli *sprinters* un lungo servizio) si è aggiunto recentemente Malatesta, che ha certo della classe, ma il cui avvenire è affidato al problematico rinsaldamento strutturale.

Il risultato di Bologna, dunque, è spoglio di ogni significato tecnico e sportivo originale, e conferma quanto sopra: che, cioè, è ora che i giovani avanzano a prendere il posto degli anziani.

La scarsità di elementi indipendenti può far pensare all'opportunità o meno di mantenere questa categoria. Lazzaretti dovrà decidersi definitivamente tra la strada e la pista per darci la giusta e chiara misura del suo valore: la promiscuità e la prolungata permanenza nella categoria non sono, di solito, i migliori auspici di sicura e brillante carriera.



Pelizzari, di Milano, campione dei dilettanti.  
(foto Bendini e Cantarelli)



La partenza da Schweinfurt d'una tappa del Giro di Germania.

## GIRO D'ALLEMAGNA

Anche la Germania ha voluto avere quest'anno il suo Giro in grande stile. Ci ha pensato una grande ditta costruttrice di biciclette, che se n'è assunta in pieno la organizzazione e tutte le spese inerenti, compreso l'ingaggiamento delle squadre rappresentative di molte Nazioni. Anche l'Italia era presente, con otto corridori di secondario valore. Diciamo subito che la partecipazione italiana si è risolta negativamente, perchè a cominciare dalla quarta tappa, il Giro di Germania era virtualmente finito per noi.

Da serene testimonianze di nostri colleghi che s'erano disturbati a recarsi sul luogo, risulta che questa manifestazione non ha avuto il grosso successo che si sperava lassù.

Il «Giro» aveva un difetto d'origine: quello di essere organizzato da una Casa, con troppo evidente ed esclusivo carattere reclamistico. Di conseguenza l'iniziativa non ha avuto l'appoggio della stampa; al seguito erano più giornalisti stranieri che tedeschi. I resoconti dei giornali si limitavano a mezza colonna. Nulla da stupirsi, se le folle sono rimaste indifferenti.

L'avvenimento ha dato anche una misura dell'immatunità organizzativa tedesca nel campo delle corse su strada. L'insufficienza dei giudici di arrivo improvvisati delle varie tappe e del cronometraggio erano le più gravi manchevolezze. Le cose si sono svolte

un po' in famiglia e nessuno ha sollevato questioni, perchè i corridori erano stipendiati a un tanto al giorno. Dal lato sportivo, solo la Germania aveva messo in campo gli uomini migliori. I più validi Italiani erano impegnati altrove; e i migliori Francesi e Belgi erano già accaparrati dall'«Auto» per la grande prova di luglio. Non è perciò il caso di tentare di trarre delle conclusioni tecniche da questa prova. Che i Tedeschi dovessero vincere era risaputo.

Era in loro favore, oltre la migliore selezione, la conoscenza dei percorsi, la familiarità dell'ambiente, l'omogeneità della squadra. Il vincitore Metzke ha favorevolmente impressionato: è un giovane robusto, energico; buon pastista, veloce negli arrivi. Delle sue qualità di arrampicatore non si può dire gran che. Lo si vedrà nel Giro di Francia. In complesso, si può dire che la Germania non possiede finora un «fuori classe», ma che sul suo territorio i corridori di cui oggi dispone possono rendere difficile la vittoria agli stranieri assai più che non lo fosse qualche anno fa. Insomma, il Giro di Germania non ha dato rivelazioni sensazionali di uomini nè violente emozioni di lotta. Esso è stato deciso, si può dire, a Schweinfurt, nella bella tappa ad oltre 34 all'ora, in cui, i Tedeschi attaccarono e la classifica prese una sistemazione definitiva.



Il « Miss England II », il più rapido motoscafo del mondo, pilotato dall'inglese Kaye Don mentre nelle acque di Gardone tenta di battere il proprio record di velocità (foto Fumagalli)

## Dal Garda al Po

Per molti appassionati e competenti motonauti potrà sembrare non corrispondente alla realtà il mettere sullo stesso piano gli avvenimenti della riunione di Gardone, densi di prove di ogni genere culminanti nelle massime velocità dell'ora presente, e le semplici gare fuoribordistiche nel ristretto spazio del Po tra il Ponte Isabella ed il Ponte della Gran Madre di Dio a Torino.

Noi crediamo invece che i due avvenimenti svoltisi a pochi giorni di distanza nello stesso mese di maggio possano, anzi debbano stare allo stesso livello avendo, pur sotto vari aspetti, eguale importanza.

A Gardone l'intervento del recordman motonautico mondiale Kaye Don e dello scafo che più veloce di tutti ha solcato le acque del Rio Paranà, di campioni stranieri, di giornalisti e di spettatori venuti da ogni parte, ci dicono quale importanza abbia preso la motonautica italiana nel mondo ed in quale considerazione essa sia tenuta.

Ma a noi non importa solo ciò che nel mondo si dica di noi. Ci importa molto più di sapere quello che realmente avviene in casa nostra e su quali fatti si possano fondare le speranze per il progresso avvenire. E le due giornate di Torino, che per la prima volta udiva il rombo o l'urlo dei nostri fuoribordo, ci dicono che un altro passo importante è stato compiuto, un'altra roccaforte conquistata.

Interesserà dunque esaminare tutto quanto è avvenuto a Gardone ed a Torino per trarne

quelle deduzioni che possano confortarci a sperar bene per l'avvenire, lasciando ai quotidiani ed alle riviste specializzate la cronaca minuta e le classifiche precise.

\*\*\*

L'evento più importante dell'adunata motonautica del Garda aveva piuttosto un interesse spettacoloso e coreografico che una reale importanza per lo sviluppo della nostra navigazione da diporto.

Kaye Don è venuto col *Miss England II*, che il mecenatismo di Lord Wakefield aveva prima messo a disposizione di Sir Henry Segrave e ci ha dimostrato che effettivamente si tratta di un mirabile congegno velocistico, frutto di anni di studi e di calcoli, di lavoro tenace e di denari a palate. Sapevamo che aveva battuto il record del mondo raggiungendo la velocità di Km. 166,548 e possiamo ora crederci con cognizione di causa perchè abbiamo potuto vedere coi nostri occhi che in una semplice prova sulle acque del Garda ha sorpassato i Km. 160.

Però pur avendo raggiunto tale velocità fantastica, non ha potuto vincere la Coppa offerta dal Comandante Gabriele d'Annunzio alla memoria di Sir Henry Segrave. Questa pregevole opera d'arte dello scultore Renato Brozzi porta sul basamento il motto: « *Vias tuas praecipites demonstra mihi* » (insegnami le tue vie precipitose) e sullo zoccolo i versi della laude nel libro di Alcione:

« *Rapidità, Rapidità, gioiosa  
« vittoria sopra il triste peso, aerea  
« febbre, sete di vento e di splendore,  
« moltiplicato spirito nell'ossea  
« mole. Rapidità, la prima nata  
« dall'arco teso che si chiama Vita!* »

La coppa sarà assegnata definitivamente a chi l'avrà vinta per due volte anche non consecutive. Per vincerla, ogni concorrente, dovrà aver superato almeno di un miglio marino la velocità raggiunta dal vincitore della competizione immediatamente precedente. Per la prima disputa della Coppa, avvenuta in questa riunione di Gardone occorreva superare la velocità di 65 miglia marine (Km. 120,380) sul miglio misurato e compiere due giri alla media di chilometri 100 sul circuito nelle prove per la gara della Targa del Garda.

Ora Kaye Don durante la settimana gardo-



Il racer « Torino » del Conte Theo Rossi di Montelera, che a Gardone ha stabilito il nuovo record italiano assoluto con la media di Km. 129,025.

(foto Fumagalli)

nese ha superato e di molto la velocità richiesta sul miglio misurato, avendo raggiunti i chilometri 160,335 in una prova, 139,556 in un'altra e la media di Km. 149,955, ma non ha potuto compiere i due giri del circuito ad oltre 100 di media, il « Miss England » costruito per raggiungere le maggiori velocità in linea retta, non è adatto per le gare in circuiti. In questo crediamo sia un grave difetto della formula escogitata per questa prova. Sarebbe lo stesso come se si volesse obbligare l'« Uccello Azzurro » di Malcolm Campbell a correre sulla pista di Monza.

Il Comandante d'Annunzio deve aver compreso questa mancanza ed ha voluto trovare una soluzione inviando la Coppa alla « Marine Motoring Association », perchè sia da essa conservata fino alla prossima disputa.

Abbiamo detto che questa esibizione — interessantissima ed emozionante al più alto grado — ha per noi la sola importanza spettacolistica. Infatti essa per noi non può servire di sprone perchè non siamo nelle condizioni di poter fare altrettanto e meglio.

Il « Miss England » e le sue prove sono costate e costeranno ancora somme iperboliche che solo sono giustificate dalla lotta tenace ingaggiata dall'Inghilterra — grazie alle generosità dei suoi mecenati — contro gli Stati Uniti d'America per una supremazia mondiale. Ma quando anche noi avessimo mecenati con tali disponibilità ci mancherebbero i motori che per Miss England sono stati concessi dal Governo Inglese e sono gli stessi vittoriosi nella Coppa Schneider.



Alberto Daccò su fuoribordo «Folgore» (motore Laros) col quale ha battuto il record mondiale della classe F (1000 cmc.) alla media di Km. 87.200.

(foto Fumagalli)

Di gran lunga più importante per le nostre possibilità e per le sue finalità pratiche è stata, secondo il nostro modesto parere, tra le varie attrattive dell'adunata gardonese quella svoltasi il 14 maggio, la Giornata delle 100 Miglia per la disputa delle Coppe «Augusto Turati» e «Città di Gardone» riservate ai fuoribordo da turismo divisi in due categorie a seconda delle cilindrate e della Coppa «Confederazione Nazionale Fascista Gente del Mare e dell'Aria» riservate ai fuoribordo da corsa.

Questa competizione, ha avuto l'onore di avere tra i suoi concorrenti due alte personalità del nostro mondo politico e sportivo: S. E. l'on. Renato Ricci ed il barone Edgardo Lazzaroni, Segretario generale del C.O.N.I.; due personalità che non solo hanno saputo trovare il tempo tra le molte e gravi cure delle loro cariche, di venire a Gardone, ma che praticano lo sport motonautico con tanta abilità e con tanto amore da essere i vincitori delle rispettive categorie in una delle più difficili gare dell'annata battendo campioni rinomati italiani e stranieri. Non si tratta quindi di uomini venuti in fama di sportivi — come avviene tra gli alti personaggi di altre nazioni — perchè prendono parte a qualche partita di golf, ma di veri praticanti con tutta la intelligenza e tutta la prestanza fisica dei veri atleti.

La gara delle Cento Miglia, come dice il suo stesso nome consisteva nel coprire con scafi da turismo o da corsa una distanza di cento miglia marine (Km. 185 circa). Il percorso consisteva in due circuiti che toccavano varie località del-

le opposte sponde bresciana e veronese del Lago di Garda, uno più lungo da seguire due volte ed uno più corto che si doveva ripetere quattro volte.

Si è avuto così una complessa dimostrazione delle possibilità pratiche di questi agili ed economici mezzi di trasporto per via d'acqua.

In primo luogo la «tenuta» di questi motori con una prova severissima di molto superiore a qualsiasi necessità effettiva. Infatti il massimo che si possa richiedere ad un motoscafo sul Lago di Garda, che pure è il più grande lago d'Italia, senza alcuna fermata intermedia, sarà la traversata da Peschiera a Riva di Trento, ossia una distanza di circa 55 Km. Ebbene, il barone Lazzaroni vincitore assoluto della «Cento Miglia» ha compiuto un percorso più che triplo di tale distanza alla media velocità oraria di Km. 56,255. E l'on. Ricci con un motore di cilindrata metà di quella del motore del barone Lazzaroni raggiungeva la media di Km. 50,775. Con essi altri numerosi concorrenti, tra i quali una signora ed una signorina, la motonauta italiana Signora Maria Teresa Salvi e l'americana Miss Lorette Turnbull, compirono esattamente tutto il lungo percorso con qualche minuto di distacco e tutti con scafi normali da turismo, robusti e pesanti, con due persone a bordo ma capaci di portarne comodamente quattro.

Tutto questo dimostra che il privato compratore di uno di questi motori fuoribordo e di un adatto scafo, sia di grossa che di media cilindrata, può in un'ora o poco più compiere la massima traversata del lago, quella stessa che attualmente i battelli a vapore del servizio lacuale compiono in cinque ore.

Questa gara delle Cento Miglia costituiva un vero banco di prova dei modernissimi motori. Come i fucili da caccia si provano con una carica tripla di quella che poi verrà normalmente usata, così i fuoribordo concorrenti sono stati sottoposti, a cura e sotto il controllo del Comitato e del pubblico spettatore dalle varie città e paesi specchiantisi nel cèrulo Benaco, ad uno sforzo almeno triplo di quello che essi saranno chiamati a compiere nella peggiore delle ipotesi. E questo sforzo è stato compiuto non, come avviene per esempio in altri cimenti motoristici, sotto la guida di personale specializzato, ma di veri *gentlemen* al cento per cento, di gentili signore e signorine.

Si tenga poi presente che nella stessa settimana di gare a Gardone ve ne erano di quelle riservate a veri motoscafi del costo di oltre cin-

quantamila lire e con motori di cilindrata sestupla di quella del più grosso dei fuoribordo concorrenti alla Cento Miglia; tali motoscafi costosi nell'acquisto, nella manutenzione e nell'uso con motori esteri dai nomi famosissimi, capaci di portare non più di 5 o 6 persone, sul breve circuito dinanzi a Gardone e con un percorso totale di 24 o di 28 Km. non sono stati capaci di raggiungere la media velocità oraria di 50 chilometri.

Non v'è bisogno di aggiungere altre parole per convincere anche i più refrattari della convenienza, della utilità e della praticità dei nostri motori fuoribordo in paragone di qualsiasi altro mezzo di trasporto nautico e solo occorre rilevare, con nostro massimo orgoglio come italiani, che i motori del barone Lazzaroni e di S. E. l'on. Ricci, vincitori assoluti della gara delle Cento Miglia come quelli del sig. Marzoli secondo classificato nella Categoria turismo 1000 cmc., della signora Salvi e del comm. Alberto Pesenti, rispettivamente seconda e terzo classificato della categoria turismo 500 cmc., e del conte Casalini, primo classificato della Categoria corsa, erano tutti di costruzione italiana, tutti della marca milanese «Laros».

Vittoria dunque assoluta e strepitosa su tutta la linea dell'industria nazionale che, sorta da non più di due anni, conquistava in una gara di tanta importanza ben sei primi posti relegando nei posti seguenti gli altri sei concorrenti che terminavano la gara con motori esteri famosi per più di vent'anni di esperienza e di vittoria.

Questa stessa industria italiana nelle altre gare della settimana di Gardone, riportava altre vittorie come velocità pura battendo tutti i concorrenti delle marche straniere nelle classi A (250 cmc.) e C (500 cmc.), raggiungendo la massima velocità di Km. 72,874 sul circuito coll'ingegner Mario Speluzzi del G. U. F. mentre nelle prove sul miglio il signor Aldo Daccò batteva il suo stesso record con la più alta velocità attuale del mondo intero di Km. 87,200.

Ma, pur registrando questi altri strepitosi e massimi successi, noi insistiamo su quello che la Casa Laros ha riportato nella Cento Miglia poichè è quello che avrà risultati pratici più importanti tanto per l'economia nazionale in generale, quanto per lo sviluppo e la diffusione della motonautica in Italia in particolare.



L'ing. Speluzzi, sul suo «Airone» (Arrow-Laros) distintosi nelle gare della settimana benacense.

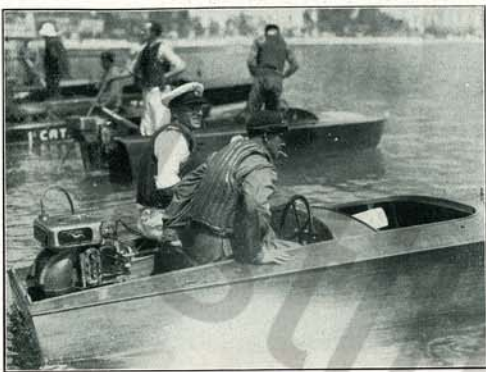
(foto Fumagalli)

Abbiamo detto più sopra che noi non possiamo aspirare agli allori di Kaye Don e del «Miss England II» e che per mancanza di mezzi e di motori speciali non tentiamo nemmeno di poterci avvicinare ai 166 chilometri di media del bolide inglese che rappresentano la maggiore velocità raggiunta dall'uomo sull'acqua fino al momento presente. Ciò non toglie però che anche da noi non si faccia qualche cosa e mentre nella grande e ricca America si affilano le armi per la grande tenzone con la vecchia Inghilterra, noi ci accontentiamo di venire buoni terzi in quest'epica lotta transoceanica e magnifici primi di fronte a tutto il resto dell'orbe terraqueo.

Vogliamo accennare al record italiano assoluto stabilito dal *racer* «Torino» del Conte Theo Rossi di Montelera e da lui pilotato il 18 maggio, appena terminata la settimana di Gardone, sulla stessa base ufficiale del miglio misurato ed in presenza degli stessi «ufficiali» e dei campioni motonauti italiani e stranieri. E di ben particolare importanza è il fatto che a questo nostro nuovo successo motonautico abbiano assistito l'inglese Kaye Don, l'americana Miss Turnbull col suo genitore presidente di una Associazione Motonautica di California, ed il francese M. Marcel Jalla. Più alla luce del sole di così non è possibile agire.

Il «Torino» è uno scafo a gradini multipli costruito dal Cantiere Celli di Venezia ed azionato da un gruppo marino Fiat M. 905 di 950 HP. Questo scafo venne presentato per la prima volta alla riunione di Venezia dello scor-





L'on. Renato Ricci, vincitore di categoria alla « 100 Miglia » del Garda, prima della partenza.  
(foto Fumagalli)

so settembre ma non era ancora nè ultimato nè provato definitivamente. La trasmissione dal motore all'elica era diretta; pilota e meccanico erano a poppa dietro al motore; si era dovuto aggiungere una specie di coda per migliorare l'assetto longitudinale. A Gardone si è presentato completamente trasformato, senza coda, col motore a poppa che trasmette la sua potenza all'elica attraverso un rinvio moltiplicatore per cui i 3200 giri del motore ne fanno compiere 5970 all'elica.

Nelle prime uscite sul lago si è subito compreso che i desideri del proprietario e dei costruttori stavano per avverarsi. Nelle prove dei giorni 16 e 17 per la Targa del Garda il « Torino » riusciva vittorioso facendo un giro più veloce alla media di Km. 97,167 e conquistando l'ambita Targa.

Il 18 avveniva il tentativo di record in cui si raggiungeva la massima velocità di chilometri 130,800 e la media ufficiale di Km. 129,052. E' un record assoluto italiano soltanto, ma ben pochi sono gli scafi nel mondo che siano più veloci: il *Miss England*, il *Miss America* e l'*Estelle*; ma si deve tener presente che mentre il *Torino* dispone di circa mille HP., gli altri ne hanno 3 o 4 mila.

Prima di uscire dalle acque del Garda per venire finalmente in quelle del Po vogliamo accennare ad un altro fatto saliente risultato dalla riunione benacense. Occorre rammentare che nella tabella dei records internazionali vi è quella della classe 12 litri, motoscafi da corsa il cui costo oltrepassa, e spesso di molto, le centomila lire. La conquista di questo record è molto am-

bita perchè ha una importanza tecnica che forse va più oltre di quella del massimo record di velocità assoluta. Infatti per questo non si ha alcuna limitazione ed è quindi più che altro una questione di quattrini. E' ben naturale che il *Miss England* che ha motori con compressore di un mezzo ettolitro di cilindrata sia più veloce del *Torino* che ha soli 25 litri senza compressore.

Invece per la conquista del record della categoria 12 litri bisogna ottenere una maggiore velocità con un altro motore pure di 12 litri e pure senza compressore. Da molti anni questo record appartiene al Dr. Etchegoin, un medico argentino stabilitosi a Parigi presso l'Istituto Pasteur. Il record è stato migliorato dallo stesso suo detentore ed è attualmente di Km. 108,009 ed è questa velocità che si vuol sorpassare da qualche nostro motonauta. I nostri tentativi sono recenti e l'anno scorso il Conte Rossi col suo Montelera I, scafo Celli e motore Isotta Fraschini, era riuscito ad avvicinarsi a tale cifra facendo nel passaggio migliore i Km. 106,165. Spiacevolmente accadde che per un investimento il *racer* andasse a picco ed il Conte Rossi preferì passare a motori più potenti senza limitazione.

Quest'anno la riunione di Gardone sembra volesse darci la gradita sorpresa di uno scafo nuovo del *Baglietto* con motore *Isotta Fraschini* 12 litri, il *Lia III* del signor Antonio Bèchi, che dalle prime prove sembrava uno dei meglio riusciti. Le velocità ottenute subito in circuito ed in un tentativo di record facevano prevedere che con una sagace messa a punto le nostre speranze si potevano tradurre in realtà. Ma durante la seconda gara, a cui la bellissima creazione del *Baglietto* prendeva parte, un'onda formata dalla scia del *Torino* in curva lo faceva capovolgere ed andare a picco. Pilota e meccanico erano subito salvati incolumi, ma il *Lia III* veniva ripescato solo dopo alcuni giorni di permanenza a quasi duecento metri di profondità.

Ed ora, pur sembrando che non abbia subito gravi danni, è tutto da rifare e molti mesi dovranno passare prima che si possa ricominciare a sperare che il record dei 12 litri possa passare ad uno scafo italiano.

Questo fatto dimostra poi quanto aspra e difficile sia la via del successo nello sport motonautico, sport che è uno dei pochissimi nei quali si combatte rischiando la vita e capitali ingenti per raggiungere un alloro puramente ideale!

Eccoci infine sul Po, nel magnifico specchio d'acqua compreso tra il Ponte Isabella ed il Ponte Vittorio Emanuele I.

Le tribune a pagamento e quella reale col posto di comando per traguardo sono sulla banchina tra il ponte Vittorio ed il Ponte Umberto, di fronte ai Cappuccini in uno scenario meraviglioso pittorescamente raccolto.

L'iniziativa, dovuta al Club Motonautico di Torino creato pure dal Conte Rossi, di tenere una riunione motonautica sul Po facendovi intervenire anche i campioni del fuoribordo, italiani ed esteri, reduci da Gardone, aveva suscitato molte simpatie ma anche molte diffidenze.

Era adatto il corso del Po solcato entro Torino solo da leggere canoe a remi, da qualche piccolo fuoribordo di limitatissima cilindrata e da vari idroscivolanti a elica aerea dimostranti appunto che c'era poco da fare per le eliche subacquee? Si parlava poi di erbe rigogliose nascenti dal fondo che impigliandosi nelle eliche avrebbero causato paurosi, innumerevoli capitolomboli.

Invece, come spesso accade, la realtà dei fatti ha dato la più piena smentita a tutti i timori ed a tutte le titubanze. Si sono avute a Torino due giornate di gare meravigliose non turbate da nessun incidente, mentre, come è noto, negli specchi d'acqua ampi e sicuri dei grandi laghi, della laguna veneta e del mare aperto capovolgimenti e tuffi sono immancabili.

Ed inoltre la massima velocità raggiunta a Gardone sul giro più veloce è stata di chilometri 72,874; a Torino è stata di Km. 72,948, ossia quasi identica velocità, anzi leggermente maggiore.

Non v'è dubbio dunque che questa riunione torinese apra la serie di manifestazioni interessantissime che avranno una importanza massima per la diffusione motonautica italiana. Per la prima volta i velocissimi scafi hanno dimostrato la loro maneggevolezza e la loro potenza in presenza di un pubblico così grandioso e così... vergine. Infatti le altre gare motonautiche si svolgono quasi sempre in località appartate ove gli spettatori debbono venire appositamente dalle vicine città. E chi si reca appositamente ad assistere ad una gara è già un appassionato, è già un convertito sul quale non v'è più da esercitare opera alcuna di convinzione.

Per questo principalmente noi attribuiamo tanta importanza alla riunione torinese e tanta ancora essa ne ha avuta pel fatto delle altissime

personalità che sono venute ad assistervi e di quelle che hanno dato tutta la loro opera per la sua realizzazione.

Mentre in altre riunioni del genere sono i motonauti che vanno a dar lustro e concorso ad una località e sono accolti o subiti dagli indigeni solo perchè la loro presenza rappresenta un afflusso di forestieri ed un apporto di denaro, a Torino era la gloriosa città Sabauda che accoglieva con la maggiore signorilità e larga ospitalità i fuoribordisti e dava ad essi un superbo attestato di riconoscimento dei loro meriti sportivi ed industriali.

Per questo fatto tutta la gratitudine di quanti si interessano in Italia di motonautica deve andare alla Città di Torino che, giacendo ai piedi delle Alpi e lontana centinaia di chilometri dal mare ha fatto per la motonautica quello che nessuna città marinara ha mai fatto!

Questo bisognava dire e siamo lieti di averlo fatto anche perchè ci sembra che non sia stato da altri considerato l'avvenimento sotto questo suo speciale aspetto.

Per questo abbiamo voluto parlare insieme delle riunioni di Gardone e di Torino che hanno suscitato in noi le più liete speranze per un rapido progresso motonautico italiano.

Molte barriere e molte spine sono ancora sul nostro cammino e sono quasi tutte costituite da una legislazione caotica ed antiquata in cui fanno bella mostra perfino leggi e regolamenti anteriori alla costituzione del Regno d'Italia. Finora non è stato possibile rimuovere tutta questa bardatura che intralcia ed impedisce il nostro sviluppo e la voce dei motonauti italiani non è giunta fino a Chi può rendere chiaro e limpido il nostro orizzonte come quello di tutti gli altri campi della attività nazionale.

Ma ora che tra le nostre file vediamo militare gerarchi come S. E. Ricci ed il barone Lazaroni, ora che abbiamo visto S. A. R. il Principe Ereditario e la Principessa di Piemonte stringere la mano a fuoribordisti recanti ancora sugli abiti e sul viso le untuose tracce della loro gloriosa fatica, abbiamo finalmente fiducia che la nostra voce verrà ascoltata e che finalmente il proprietario di un fuoribordo o di un motoscafo anche in Italia potrà servirsene come e dove meglio gli fa comodo, circolando su tutte le acque fluviali, lacuali e marittime con eguali formalità di quelle che gli si richiedono per circolare su tutte le strade di terraferma con la sua automobile.

ROBERTO DEGLI UBERTI



Sandro Salvi e Renzo Bagnato sullo scafo da turismo, motore «Laros», col quale hanno vinto nettamente le «100 Miglia» inglesi dell'«Yachting World», durante una fase della corsa.

## Una vittoria italiana in Inghilterra

Alessandro Salvi e l'ingegnere Renzo Bagnato, notissimi motonauti fuoribordisti e detentori di records importantissimi, appena terminato di partecipare alle gare di Gardone salivano in treno e si recavano in Inghilterra per partecipare in uno scafo da turismo con motore «Laros» di 1000 centimetri cubi alla più dura prova di resistenza motonautica inglese, il Trofeo dell'«Yachting World» che viene disputato su un percorso di 100 miglia inglesi (Km. 161 circa) a Poole Harbour con quasi due terzi in mare aperto.

Essi erano i soli concorrenti italiani contro 31 concorrenti inglesi che da una settimana erano sul posto per allenarsi. Tra essi vi erano i più noti campioni d'Inghilterra con tutti i migliori motori americani ed inglesi. A tutte queste difficoltà si aggiunse il giorno della gara, sabato 23 maggio, una pioggia violenta che insieme alle onde del mare oltre a bagnarli fino alle ossa, obbligava uno dei due a vuotare continuamente il fondo dello scafo dall'acqua che vi si accumulava e che oltre ad aumentarne il peso con diminuzione di velocità, poteva anche farlo colare a picco.

Ebbene, in tali condizioni, i nostri due rappresentanti seppero non solo vincere ma anche stravincere. Essi si classificarono primi assoluti distaccando il secondo di 42 minuti ed il terzo di 63. E si pensi anche che dei 32 partenti solo 9 si classificarono!

Vittoria dunque travolgente che ha fatto conoscere in un paese dove gli sports meccanici sono in auge che cosa valgono uomini, motori e scafi italiani, la nostra gente, la nostra industria ed i nostri sports. Vittoria che viene otto giorni dopo la triplice vittoria sulle 100 miglia del Garda. Non si può dunque parlare sotto alcun titolo di fortuna dei vincitori contro la disdetta dei perdenti.

Quando si vince sotto il bel cielo d'Italia o tra le brume d'Albione, quando si vince sui laghi, sui fiumi (vedi le vittorie del *Laros* nello scorso anno nella Pavia-Venezia e sulla Senna) o sui mari, non v'è alcun appiglio a cui potersi afferrare per tentare di menomare o discutere la vittoria. Si devono inchinare per forza ed il grido di «Viva l'Italia» che ci giunge d'oltre le Alpi e la Manica ci riempie l'animo di fiero orgoglio e ci spinge a fissare lo sguardo sempre più innanzi, sempre verso più fulgide vittorie!

## La III Pavia-Venezia e la Navigazione padana

Mentre questo numero della Rivista è in corso di stampa fervono gli ultimi preparativi per l'organizzazione della III Pavia-Venezia, la gara motonautica di resistenza maggiore del mondo come lunghezza e difficoltà di percorso. In attesa di conoscerne i risultati che saranno commentati nel prossimo numero, è interessante studiare brevemente questa gara nelle sue finalità pratiche che vanno molto al di là del semplice avvenimento sportivo poichè essa principalmente serve a dimostrare le possibilità della navigazione turistica e commerciale sul nostro massimo fiume.

Le difficoltà attuali per la navigazione lungo il Po sono di due specie. Una è costituita dalla capricciosa indole del fiume che sconcerta anche i navigatori rivieraschi. Ma questa viene in gran parte eliminata od attenuata dalla continua opera di sorveglianza e di segnalazione da parte del personale appositamente incaricato. L'altra difficoltà è data dai ponti di barche che si incontrano lungo il percorso e che non tutti sono prontamente e facilmente apribili. Questi ponti, del percorso della Pavia-Venezia erano dieci l'anno scorso mentre oggi sono nove essendosi abolito quello tra Ostiglia e Revere.

Molto interessante è il sistema di segnalazione adottato per indicare ai naviganti la rotta sicura. Esso si basa sul fatto che il *filone* scorrente nella parte più profonda dell'alveo del fiume non segue quasi mai il centro dello stesso, ma rasenta or l'una or l'altra sponda. I segnali costituiti da assicelle di legno disposte a rombo in cima ad un paletto. Le quattro assicelle del rombo sono due bianche e due nere. Quando le due nere sono quelle in basso costituiscono un V molto allargato, il vertice inferiore del rombo è diretto verso terra e significa che bisogna continuare a costeggiare quelle sponde. Quando invece le due assicelle nere sono quelle laterali e formanti un angolo la cui bisettrice è parallela al suolo, significa che si deve passare dalla sponda opposta. Si vedrà allora su detta sponda un altro segnale consimile e si procederà lungo la congiungente i due segnali. Se in tale percorso il fiume presenta nel suo mezzo secche o bassifondi, essi sono segnalati da banderuole rosse legate su aste infisse sulla melma del fondo. Oltre queste segnalazioni vi sono quelle che si intuiscono appena fatta una po' di pratica, quando cioè si è appreso a conoscere dal colore e dalla increspatura delle acque se si è nel *filone* o su qualche bassifondo.

Le successive prove della Pavia-Venezia portando sulle acque del Po ogni anno un maggior numero di concorrenti, contribuiscono a diffondere la conoscenza di queste norme ed a far sapere che per navigare sul Po occorre solo quel po' di attenzione che d'altra parte rende più variato e più attraente il viaggio.

Così nella prima prova del 1929 su 24 partenti dieci soli raggiunsero Venezia e cioè il 41 per cento. Nello scorso 1930 i partenti furono 33 e si ebbero 18 classificati ossia il 54 per cento.

REDAZZA



Con la disputa del Reale Premio Motociclistico si è inaugurato il nuovo perfetto Autodromo del Littorio a Roma. La fotografia mostra i concorrenti sulla grande curva.

(foto Del Papa)

## L'inaugurazione del "Littorio" col Reale Premio Motociclistico

Il Premio Reale Roma motociclistico non ha certo mantenuto tutte le attrattive promesse della vigilia o dell'antivigilia. In fondo, sfronato da tutta la più o meno fastosa cornice e osservato in sé stesso sportivamente e tecnicamente non è stato certo un gran che. Per colpa di chi o per causa di che cosa? Di tutti e di nessuno: di un complesso di circostanze, che in questo momento esulano dal nostro compito, che non riguardano solo la prova romana, ma tutta l'attività motociclistica italiana.

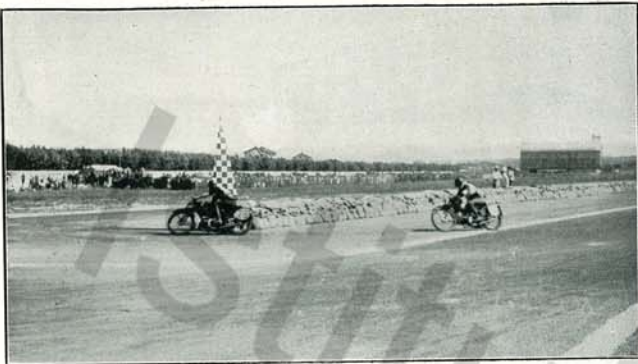
Su questa rivista si è parlato a lungo della pista che attornia il ben noto aeroporto e se ne sono dettagliatamente descritte le caratteristiche salienti. Non è il caso quindi di ripetersi.

L'ultima domenica di maggio questa nuova monumentale opera, costruita con una rapidità che può stupire solo chi non conosca quale ritmo di vita e quali capacità abbia acquistato la nostra nazione sotto il fervido impulso animatore del Governo Fascista, ha subito il primo collaudo pratico alla presenza di un pubblico numeroso e

di parecchie delle maggiori autorità politiche e sportive.

I risultati del collaudo debbono considerarsi più che soddisfacenti. Le motociclette hanno infatti potuto lottare in piena regolarità, realizzando, nonostante la famosa curva a *forcina* detta della ripresa che impone di rallentare notevolmente fin quasi a fermarsi, velocità elevatissime che depongono molto favorevolmente sulla scorrevolezza e sulla sicurezza della pista. Si sono sfiorati dai più veloci i 147 all'ora ed anche le piccole motoleggere hanno superato abbondantemente i 110 all'ora.

E si badi che gli allenamenti non sono stati molto numerosi sicchè forse nessuno dei concorrenti aveva ancora acquistato quella familiarità con il percorso, che non



La curva « a forcina » dell'Autodromo del Littorio. Si tratta d'un angolo acuto, in cui i corridori devono quasi arrestare la loro macchina.  
(foto Del Papa)

è poi troppo facile, necessaria perché si possa sfruttare a pieno ed esaurientemente le possibilità delle macchine e dei guidatori. Non è perciò azzardato prevedere che con una maggiore confidenza, che potrà essere acquistata a non eccessivamente lunga scadenza, si potrà fare molto più e i 150 all'ora cesseranno di essere una mèta irraggiungibile.

\*\*\*

Abbiamo detto che la corsa, o meglio le quattro corse, non sono state gran cosa. Le cronache lo dimostrano chiaramente. Non numerosi i concorrenti ed assenti, per causa di forza maggiore, taluno dei più quotati: come Mario Gheresi, che ha guastato la macchina alla vigilia, e come Nuvolari per il quale la « Bianchi » non ha fatto in tempo ad apprestare un adeguato mezzo meccanico.

Ma la nuova 500 cmc. dell'anziana casa di viale Abruzzi ha potuto egualmente compiere il suo debutto sotto la guida esperta di Amilcare Moretti. E l'esordio, senza essere trionfale, è degno di considerazione. Moretti non è mai stato in lotta per le primissime posizioni, ma ha compiuto i 200 chilometri del percorso in piena regolarità a quasi 123 all'ora. E' un risultato tutt'altro che disprezzabile in quanto dimostra che il motore tiene bene lo sforzo. Quando si

potrà aumentarne il rendimento (e lo si potrà se si pensa alle imprese compiute dalla 350 dalla quale direttamente deriva) anche l'industria italiana sarà in grado di dire una sua parola nelle più importanti corse delle maggiori categorie. Ed allora, chissà che lo sport motociclistico non riconquisti quelle posizioni che negli ultimi tempi ha innegabilmente perdute.

Per il primato hanno naturalmente combattuto le macchine inglesi: « la Rudge » di Bandini e la « Norton » di Taruffi. Il duello appassionante è stato troncato dopo un'ottantina di chilometri da un irreparabile, se pur non molto grave, guasto (la schiavettatura del volano) che ha obbligato Taruffi, il beniamino del pubblico, a ritirarsi. Bandini, che aveva realizzato quasi 147 chilometri all'ora sul giro più veloce, ha così potuto prendersi il lusso di moderare il ritmo della corsa e di finire a poco più di 114 all'ora. Perché nè Maramà sulla « Rudge », nè Moretti sulla « Bianchi », che si sono classificati nell'ordine nella maggiore categoria, potevano più inquietarlo.

Su sette partiti si sono avuti quattro arrivati. Non è proprio molto dato che il percorso era di soli 200 chilometri, ma se si pensa che la pista è complessivamente veloce, nonostante la « curva

della ripresa », e se si ricorda la selezione di qualche altra prova, si può convenire che la percentuale dei ritirati non è poi eccessiva.

Molto più grave è stata nella categoria 350 cmc. nella quale i 50 giri del circuito sono stati condotti a termine solo da quattro dei 13 partiti. E pensare che non è molto lontana l'epoca in cui questa categoria era quella che dava la minor percentuale di ritirati. Allora succedeva anche abbastanza spesso che si battessero, più o meno clamorosamente, le « mezzo litro »! Ma sono proprio così radicalmente cambiate le cose o sono solo cambiati gli uomini?

L'assenza di Mario Gheresi sembrava dovesse togliere ogni ostacolo alla vittoria di Landi. Ma questi, assunta la testa decisamente alla partenza, abbandonava all'ottavo giro (cioè dopo una trentina di chilometri) e veniva sostituito al comando dal trevigiano Tenni, pure su « Velocette », il quale poteva vincere nettamente a oltre 122 all'ora davanti a Mantovani su « A. J. S. ». Furono ancora quindi, sia pure con uomini diversi, « Velocette » e « A. J. S. » le protagoniste della corsa, come a Monza. E come a Monza la prima ha battuto la seconda.

La « Velocette » quindi, che ha con Landi compiuto il giro più veloce Km. 132,532 all'ora (è molto forte lo scarto fra giro più veloce e media complessiva specie su un percorso non troppo lungo), è andata consolidando il suo primato nel nostro Campionato.

Incontrastate vittorie italiane si ebbero nelle minori cilindrature. Fra le motoleggere la « Benelli » non ha avuto avversari e Tonino Benelli ha vinto facilmente, incalzato dal compagno di squadra Bascchieri. Fra le « quarto di litro », i « guzzisti » hanno combattuto una battaglia ardente. Panella e Brusi hanno lottato gomito a gomito per tutti i 160 chilometri e la folla romana ha potuto entusiasticamente salutare la vittoria del Campione italiano che è riuscito a precedere Brusi di 11 secondi.

In queste due categorie la per-

centuale dei ritirati è stata contenuta in limiti soddisfacenti. Si sono avuti infatti tre ritirati su otto partiti nella 175 e tre su sette nella 250 cmc.

Come a Monza, tutti i concorrenti hanno dovuto usare il carburante unico costituito del 60% di benzina e del 40% di benzolo. La realizzazione di elevate velocità dimostra che tanti timori di notevole diminuzione di rendimento erano infondati.

Ma l'uso del carburante unico impedisce anche che, per dare un giudizio sulle velocità consentite dall'autodromo, si scelgano quali termini di paragone le massime velocità realizzate a Monza con carburanti antidetonanti che consentono elevatissime compressioni. Si guardi invece all'ultimo Gran Premio delle Nazioni disputato sul tracciato misto creato l'anno scorso nel parco regale e si constaterà che non si sono toccati i 132 all'ora. E poiché le velocità permesse da questo circuito sono approssimativamente dello stesso ordine di grandezza di quelle consentite dal duplice completo anello di strada-pista (il povero Arcangeli l'anno scorso con la « Maserati » ha superato i 165 all'ora e Campari sull'« Alfa Romeo » avrebbe quest'anno toccato i 169) si dovrebbe concludere che l'autodromo del Littorio è più veloce di quello di Monza.

Cosa che non stupisce quando se ne consideri la struttura. Perché se la curva a « forcina » impedisce che si possa entrare nella gran curva parabolica lanciata alla massima velocità, la curva è tale, nella sua sopraelevazione e nel suo profilo, da permettere di continuare a spingere anche quando la si sia iniziata. E' naturalmente necessario conoscere bene la pista per poterne sfruttare tutte le possibilità (anche per Monza è successo così). Per questo riteniamo che le velocità realizzate in queste prime riunioni saranno abbondantemente superate in un prossimo avvenire. E Roma avrà nell'autodromo del Littorio il circuito motoristico più veloce d'Italia.

MOTOR



Bandini, il valente motociclista romagnolo che passa di vittoria in vittoria.

## Le altre corse

L'attività motociclistica non è stata in Italia molto intensa nello scorso mese di maggio. Potremmo ingannarci, ma abbiamo l'impressione che lo sport della motocicletta sia in lieve decadenza o per lo meno vada perdendo della sua popolarità sicché anche le sue maggiori manifestazioni non suscitano più l'appassionante interesse di un tempo. Quando la nostra industria scendeva animosamente in campo e le sue macchine contrastavano, molto spesso vittoriosamente, il passo ai prodotti delle industrie di oltre Alpi e di oltre Manica.

Che si stia attraversando una crisi, sia pure di sviluppo e di evoluzione, analoga a quella che lo sport automobilistico ha superato brillantemente da un paio d'anni riconquistando le posizioni di un tempo? O che il più o meno apparente disinteresse delle masse in questa prima parte della stagione sia stato provocato essenzialmente dalla pleora di avvenimenti di ogni forma di sport e per la quale ha soprattutto sofferto quel motociclismo che non gode certo tutta la popolarità che si meriterebbe?

Sarebbe difficile dar un giudizio ora che siamo in piena attività. Eventualmente se ne riparerà a fine stagione in sede di bilancio.

Del resto il mese di maggio ha visto alcune delle più importanti manifestazioni del calendario di cui tre valevoli per il Campionato italiano di velocità. Del Gran Premio Reale di Roma, con il quale si è inaugurato il nuovo interessante autodromo del Littorio, si parla ampiamente nelle pagine precedenti. Accenniamo qui brevemente alle due gare, quella di Firenze e quella di Asti.

\*\*\*

A Firenze si è conseguito un buon successo. Anzi per numero di concorrenti s'è superato lo stesso Gran Premio delle Nazioni benché si sia potuto contare soltanto su elementi nostrani. Ma complessivamente si sono allineati in gara, salvo qualche giustificabile eccezione, quanto di meglio, fra giovani e anziani, conti oggi il patrio sport motociclistico.

Si comprende quindi come il pubblico abbia numeroso risposto all'appello degli organizzatori affollando specialmente le tribune dell'incomparabile piazzale Michelangelo sul quale era situato il traguardo di partenza e di arrivo. Non giureremmo però che le quattro gare in programma lo abbiano molto appassionato e divertito. Perché non si può dire che siano state molto interessanti. La loro comune e più spiccata caratteristica è stata infatti una severissima selezione che ha letteralmente decimato i ranghi dei concorrenti.

Per colpa del percorso troppo aspro e difficile, diranno quei corridori che alla vigilia, non trovando il circuito di loro gradimento, minacciarono una diserzione in massa, fortunatamente scongiurata dall'energico intervento dei dirigenti del M. C. Italia che hanno così saputo tutelare la severità dello sport motociclistico italiano.

Ma noi crediamo che la responsabilità... della decimazione sia invece tutta dei corridori che, forse male abituati da un recente passato nel quale si può dire che in campo motociclistico l'indisciplina regnasse sovrana, prendendo le corse un po' troppo alla leggera. E non curano l'allenamento e disprezzano ogni preparazione meccanica. Da ciò la pretesa che le gare si svolgono su percorsi facili, da cui si resa delle macchine al primo sforzo o quasi, con quanto vantaggio per la propaganda della motocicletta è facile valutare.

Così a Firenze, su un circuito che non è poi dei più aspri se ha permesso velocità di quasi 90 chilometri all'ora (si pensi che al Lario, che è la nostra maggior prova su strada, non si sono mai toccati i 75 all'ora), di 57 partiti solo 20 hanno raggiunto il traguardo di arrivo benchè la distanza da compiere non superasse i 138 chilometri per le minori categorie e i 172 per le maggiori.

Non è certo quindi il caso di parlare di successo tecnico della manifestazione. Che anche i buoni tempi realizzati dai vincitori perdono ogni gran parte del loro significato nei confronti della ecatombe di macchine che si è verificata.

Naturalmente, e temiamo che quest'anno troppe volte sarà così, l'industria straniera ha conquistato la vittoria nelle maggiori cilindrate e quella italiana nelle minori. Nella categoria 500 cmc. « N. S. U. » e « Motosacoche », con Sandri e con Nardi rispettivamente, sono state battute come a Monza, questa volta dalla « Rudge » di Bandini al quale sembra che l'autodromo non porti fortuna.

« A. J. S. » e « Rudge » si sono contese il primato nella categoria 350 cmc. e la prima l'ha spuntata con Galli, un toscano che, senza essere un asso, possiede della classe. Essendosi dovuti ritirare Landi e Mario Ghersi, che erano i favoriti della categoria, non c'è da stupire che un distacco di oltre sei minuti separasse all'arrivo Bandini da Galli. Cioè le macchine di 350 cmc., le quali in genere su percorsi misti molto accidentati sono solite lottare pari a pari con le « mezzo litro », siano state così nettamente battute.

La consueta lotta in famiglia fra i « guzzisti » si è avuta nella categoria 250 cmc. nella quale il redivivo Cimatti l'ha fatta da padrone fino a che non ha rotto la leva del cambi. Ciò che ha permesso a Prini di cogliere una vittoria di misura.

Un fatto nuovo si è avuto nella categoria 175 cmc. con la sconfitta della « Benelli » ad opera dell'« Ancora » di Alberti che ha trionfato alla rispettabile velocità di 77 chilometri all'ora.

\*\*\*

Altrettanto se non peggio ci sarebbe da dire del Circuito del Monferrato, disputatosi il 17 maggio, il quale pur essendo valevole solo per il Campionato di seconda categoria, ha richiamato sulle non ottime strade astigiane anche quotati corridori di prima categoria. Perché qui la selezione è stata ancora

più grave: 7 arrivati su 44 partiti!

E' vero che pioveva, ma da qualche tempo non eravamo più abituati a considerare la pioggia un ostacolo insormontabile per i motociclisti. Né ci sembra possa costituire una molto seria attenuante l'affermazione che il maggior numero di ritiri è da imputarsi ai guasti prodotti dall'acqua ai magneti. Perché tale... permeabilità di un organo tanto importante non costituisce certo una benemerita per i costruttori e per coloro che hanno preparato le macchine per la corsa.

La « N. S. U. » si è rivalsa ad Asti delle precedenti sconfitte e Sandri ha potuto vincere con facilità nella categoria 500 cmc. davanti a Zaro su « Gilera » la cui prova è da ammirare perché la « Gilera » non è una macchina velocissima e le sue possibilità in una prova di velocità devono considerarsi piuttosto limitate. Il secondo posto costituisce quindi una affermazione parecchio significativa.

Fra i ritirati nella maggior categoria figurano Amilcare Moretti che portava al debutto la nuova « Bianchi ». Non è però riuscito a compiere più di un giro (di 23 chilometri) anche lui per... invasione d'acqua al magnete. C'è da augurarsi che questa ultima creazione della casa di viale Abruzzi abbia presto a riabilitarsi.

La categoria 350 cmc. ha avuto due vincitori: uno ufficiale e uno, naturalmente, morale, o meglio effettivo. Quest'ultimo è stato Fumagalli con la nuova « Miller » (che ha così incominciato bene la sua carriera sportiva) il quale ha vinto a 80 all'ora, ma è stato squalificato perché, rimasto senza benzina, si è rifornito in località diversa da quella stabilita dal regolamento. Di tale squalifica ha beneficiato il torinese Riva che montava una torinese « Linx ». Fra i ritirati da citarsi Self su « Velocette ».

Panella con la « Guzzi » non ha avuto avversari nella categoria 250 cmc. e nella categoria 175 cmc. si è avuto un'altra vittoria dell'« Ancora », per merito di Pagani questa volta. Ma il giro più veloce è stato realizzato da Malaghini su « Miller » a quasi 72 chilometri all'ora. Media molto notevole date le difficoltà del circuito, sensibilmente accresciute dal cattivo tempo.

\*\*\*

Nella stessa giornata del 17 maggio si è svolta un'altra manifestazione, di carattere turistico questa, il cui successo è stato inferiore alle generali previsioni. Si tratta del Gran Premio Turisti-

co del M. C. Italia disputatosi nell'Emilia su un difficile percorso di 388 chilometri, iniziatosi alla stessa ora a Bologna, a Lugo, a Ferrara e a Forlì. Tutti i concorrenti hanno compiuto lo stesso percorso ritornando alla località di partenza. Formula felice, già esperimentata l'anno scorso nel « Triangolo Subalpino » il quale aveva raccolto 250 concorrenti.

Questa volta invece i concorrenti sono stati poco più di un centinaio, ma... in compenso solo 32 sono gli arrivati. Non vi sembrano un po' pochini? E' vero che il percorso era difficile e lungo, è vero che si erano fissate le velocità medie di 42 e 48 chilometri all'ora per le motoleggere e le motociclette rispettivamente, è vero che c'era da valicare la Rocca delle Camminate, ma tutto ciò non riesce a nostro parere a giustificare la *débaclé* verificatasi.

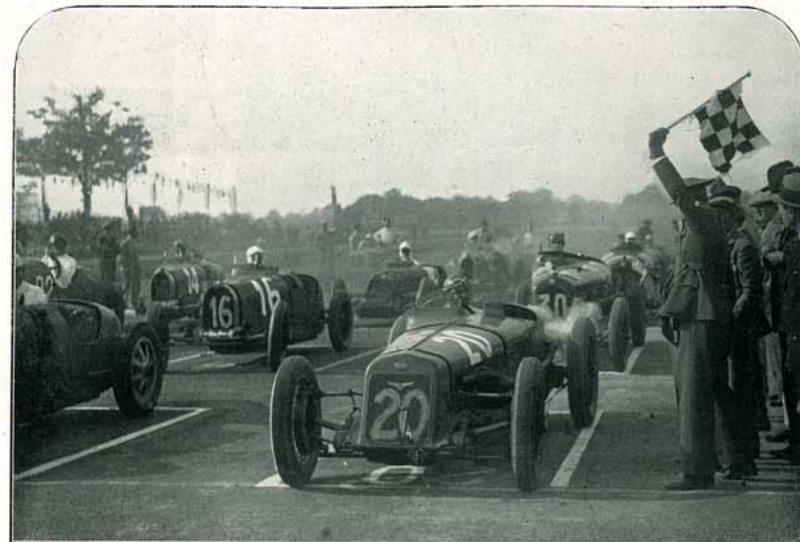
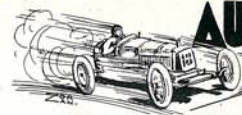
C'è piuttosto da lamentare un abbondante spargimento di chiodi che avrebbe provocato numerosissime bucaure e determinato gran parte dei ritiri. Perché i concorrenti non erano dei professionisti o dei corridori, ma pacifici motociclisti che partecipavano a una marcia turistica e che una bucaura basata a disaminare in quanto il cambio della gomma è operazione piuttosto lunga e faticosa. Senza contare che la constatazione di uno spargimento di chiodi è sufficiente per indurre un turista a mutar cammino e a ritornare a casa per vie traverse.

C'è da credere che i rappresentanti del M. C. Italia abbiano compiuto una severa inchiesta, coadiuvati eventualmente dalla Polizia, per individuare gli autori del gesto criminoso i quali probabilmente non l'hanno compiuto per puro spirito di malvagità e di vandalismo, ma per qualche altro scopo. Attendiamo quindi i risultati di questa doverosa inchiesta augurando ch'essa possa concludersi con provvedimenti salutaris e ammonitori.

La severità della gara è valsa ad eliminare ogni ex-aequo, perché tutti gli arrivati, chi più chi meno, meritavano qualche penalizzazione.

Fra le motoleggere ha vinto Garlini su « G.D. » seguito da Ravaglioli su « Ganna », mentre la squadra della « F.V.L. » con quattro partiti e quattro arrivati ha colto un successo collettivo degno di considerazione.

Fra le motociclette ha dominato la « Ariel » che non è certo nuova a simili affermazioni le quali acquistano importanza quanto più la prova è difficile.



S. E. Balbo dà la partenza ai concorrenti al G. P. delle 10 Ore sulla pista di Monza  
(foto Argo)

## Gran Premio d'Italia

La serie dei tre Grandi Premi automobilistici nazionali collegati dalla comune formula in un Campionato internazionale, non poteva iniziarsi in modo migliore per la nostra gloriosa industria. Ma prima di parlare della clamorosa vittoria conquistata sull'autodromo di Monza dall'« Alfa Romeo » il 24 maggio (e il significato della data non può sfuggire ad alcuno) ci sia consentito di illustrare brevemente la rinascita del Gran Premio d'Italia che, com'è noto, da un paio d'anni era stato sostituito da una breve corsa di velocità con carattere soprattutto di spettacolo.

Quest'anno dunque si è ritornati ai Grandi Premi con formula unica. A quei Grandi Premi che tanto hanno giovato ai progressi della costruzione automobilistica proponendo ai co-

struttori problemi tecnici e meccanici da risolvere, e che hanno con grande efficacia contribuito a popolarizzare, e quindi diffondere, l'automobilismo suscitando attraverso le gesta dei Nazzaro, dei Cagno, dei Lancia, dei Trucco, dei Minoia, dei Bordino, l'entusiasmo delle folle appassionanti alle superbe contese industriali che caratterizzarono quello che fu definito il « periodo epico » dello sport automobilistico.

Dopo la guerra tali manifestazioni andarono decadendo, forse anche a causa delle formule che erano state escogitate. Ma soprattutto perché andava decadendo lo sport automobilistico che stava attraversando una crisi di sviluppo e di evoluzione. E tutti si accanirono contro i poveri Grandi Premi ai quali fu imputata la responsabilità di ogni male di cui soffriva l'automobilismo e che furono dichiarati privi di ogni interesse, senza significato, addirittura superati.

Così che l'ente che dirige lo sport automobilistico internazionale fu indotto ad abbandono

narli dato che quasi più nessuna nazione voleva saperne di organizzarli. Lasciò così libere le associazioni dipendenti di fare, nei riguardi del regolamento della loro maggiore corsa, ciò che a ciascuno piacesse.

Ma tale deliberazione, che avrebbe dovuto ufficialmente sanzionare la messa nel dimenticatoio delle famose competizioni le cui benemeritenze sono ben note e in giusta misura valutate da quanti si occupano di sport automobilistico, ne ha provocata un'altra che può essere riuscita sorprendente solo a chi, intento a rincorrere presupposti tecnici, aveva perduto di vista le necessità e le esigenze vere dell'automobilismo e dello sport. I quali hanno bisogno che le manifestazioni maggiori perchè richiamino di nuovo l'interessamento dei costruttori e perchè appassionino come un tempo le folle, non siano meramente sportive, ma presentino una sostanza tecnica che dia loro un significato ed una consistenza.

Ed ecco quindi Italia, Francia e Belgio (la Spagna è stata costretta a defezionare a causa delle interne perturbazioni politiche) accordarsi per far resuscitare i loro Grandi Premi, legandoli con un regolamento eguale che sostituisce le tanto calunniate formule di qualche anno fa.

Il regolamento è invero semplice, tanto da dar motivo ad essere definito addirittura semplicistico. Perchè si è lasciata la massima libertà per quanto riguarda le vetture senza porre alcun limite di cilindrata, di peso o di altro. Ma la eccessiva libertà, che raramente in campo tecnico riesce a dare buoni e pratici frutti, è stata temperata dalla severità della corsa che deve durare la bellezza di dieci ore di seguito. E dieci ore, quando siano *tirate* come possono esserlo in una gara nella quale esista un certo equilibrio di valori, costituiscono un collaudo non facile da superare i cui risultati sono da considerarsi convincenti e probatori.

Come poi si sia riuscito ad ottenere per il Gran Premio d'Italia la precedenza della data, da cui derivano l'incertezza propria delle *premières*, una più fervida attesa e una più viva importanza, bisogna chiederlo a Vincenzo Florio che con il suo finissimo tatto e con la sua consumata diplomazia è riuscito a dare scacco matto ad una tradizione che si perpetuava da venticinque anni. Si è strillato un po' al di là delle Alpi, dove la tradizione era ormai considerata diritto inalienabile, ma si è finito per accettare (per forza...) il fatto compiuto.

Come sia andata la corsa non abbiamo certo bisogno di ricordare scendendo a particolari. Giusta le generali previsioni essa si è risolta in un duello fra «Alfa Romeo» e «Bugatti», dato che la «Maserati», che avrebbe potuto rappresentare una parte di primo piano, non ha creduto di dovere impegnarsi nella battaglia. Duello al quale la casa milanese si è dovuta presentare non nella pienezza delle proprie forze a causa dello sciagurato incidente che alla vigilia è costato la vita al povero Arcangeli. Non solo così si è venuta a trovare priva di un guidatore della classe del Forlivese, che a Monza si può dire non temesse rivali, ma anche priva della sola vettura dodici cilindri messa a punto, gravemente danneggiata nel tragico incidente.

Se ne è allestita febbrilmente nella notte un'altra. Ma con un motore nuovissimo che non aveva ancora subito il necessario «radaggio» e che è scomparsa dalla gara non appena Nuvolari che, attenendosi disciplinatamente agli ordini del comm. Jano, aveva per 100 chilometri girato a non più di 160 all'ora, ha tentato di accelerare per avvicinarsi agli avversari che marciavano regolarmente a 163 all'ora. Sembra sia stato un guasto alla trasmissione ad obbligare il Mantovano ad abbandonare inerte sul ciglio della pista la possente ed interessante vettura della quale non è qui inopportuno far noto qualche particolare di costruzione.

Il motore è costituito di due blocchi del famoso 6 cilindri di 1750 cmc. con compressore, montati parallelamente su un telaio molto largo e funzionanti indipendentemente l'uno dall'altro. Perchè ciascuno ha la sua frizione, il suo cambio e la sua trasmissione e ciascuno muove una delle ruote posteriori le quali naturalmente sono più che collegate a mezzo di un differenziale. Il volante di direzione collocato al centro (la vettura è monoposto) attacca due biellette simmetriche sicchè ciascuna delle due ruote anteriori ha il suo comando senza che ci sia bisogno di una barra d'accoppiamento. Il peso complessivo della vettura è inferiore ai mille chilogrammi e la potenza non deve essere molto lontana dai 300 HP.

Si comprende quindi come la 12 cilindri, se perfettamente a punto, avrebbe potuto disporre di qualsiasi avversario pur se il doppio circuito strada-pista dell'autodromo di Monza non si presta eccessivamente allo sviluppo di elevatissime velocità e sia in fondo molto difficile e insidioso. Invece è scomparsa dopo 320 chilometri senza essere mai stata veramente in gara e senza aver

potuto dare una misura adeguata della sua classe elevatissima. Sicchè non è il caso di prendere in considerazione questo suo poco fortunato debutto a carattere puramente sperimentale e quindi non del tutto inutile. Perchè è proprio questa esperienza delle corse quella che più serve e quella che dà i migliori frutti agli effetti del progresso della costruzione.

Vedasi ad esempio il caso della otto cilindri «Alfa Romeo», macchina del tutto nuova nei confronti della precedente produzione della casa milanese con quel suo comando degli alberi di distribuzione a mezzo di ingranaggi cilindrici collocati a metà del blocco dei cilindri e dividenti in due parti l'albero a gomito.

La sua carriera non si è certo iniziata sotto i migliori auspici e non saranno certo dimenticate le disavventure della Coppa delle Mille Miglia e del Circuito Bordino di Alessandria che hanno provocato una ondata di pessimismo nei nostri ambienti automobilistici contro la quale il sottoscritto è stato uno dei pochi a reagire con una certa energia e con piena convinzione. Ed è venuta poi la Targa Florio ed infine questo Gran Premio d'Italia ad affermarla clamorosamente vettura del «tutto degna della famosa P. 2» e delle 1500 e 1750 i cui successi non si contano.

La vittoria piena ed indiscussa, anche se facilitata dal non grave guasto che ha tolto troppo presto dalla lotta la «Bugatti» di Varzi e Chiron, acquista un enorme significato venendo dopo quella della Targa Florio. Perchè laggiù in Sicilia sono state messe in evidenza soprattutto le doti dello chassis e di tutti gli organi che possiamo chiamare accessori in rapporto al motore, e a Monza è stato più specialmente collaudato il motore nella sua potenza e nella sua resistenza. Il risultato del collaudo è costituito dai

più che 1555 chilometri percorsi in 10 ore e dai 169 realizzati sul giro da Campari il quale ha battuto il vecchio record del povero Ascari che resisteva ad ogni attacco fin dal 1924.

Si badi che, dato il modo con il quale si è svolta la corsa, la vittoria è stata facile perchè già dopo tre ore l'«Alfa Romeo» è stata padrona della situazione. E anzichè essere obbligata a impegnare a fondo le sue macchine ha non poco faticato ad ottenere dai suoi corridori che rallentassero e che non forzassero perchè le due



Una fase del G. P. delle 10 Ore: passano le Alfa Romeo di Nuvolari e Minoia, lanciate all'inseguimento della macchina di Varzi (N. 12) che ancora detiene il primo posto. Dietro ad esse è visibile la grossa Mercedes di Ivanowski.

(foto Argo)

vetture rimaste in gara erano nettamente in testa e non potevano temere più alcuna minaccia. Così la rinascita di quel Gran Premio d'Italia il quale negli anni che precedettero da lontano la guerra (e che sono perciò da noi doppiamente lontani) servì a consolidare un nostro primato sportivo, tecnico ed industriale, ha coinciso con la conferma di una supremazia italiana che l'invidiosa ammirazione che la circondava e il puntiglio estremo con il quale viene attaccata non riescono certo, non diciamo a demolire, ma nemmeno a scalfire.

\*\*\*

Abbiamo già detto che il G. P. d'Italia si è ridotto ad un duello «Alfa Romeo»-«Bugatti», duello che si è risolto prima ancora di svilupparsi. La «Bugatti», finché fu guidata da Varzi, che anche il francese Faroux è stato costretto a riconoscere essere oggi «il miglior uomo del mondo», si è mantenuta nettamente in testa. Sia pure di poco perché Campari lo seguiva abbastanza da vicino dato che dopo 300 chilometri il suo distacco era di un solo minuto.

Ma quando Varzi ebbe ceduto il volante a Chiron incominciarono i guai. In sette giri Chiron ridusse le gomme in tale stato da dover fermarsi a cambiarle. Riuscì però a riprendere il comando, ma ben presto la rottura di un cuscinetto del differenziale arrestò definitivamente la macchina che aveva iniziato la corsa da dominatrice.

L'altra «Bugatti», guidata da Divo e Bouriat, era già in ritardo perché si era già fermata quattro volte nei primi trenta giri: una per le candele, due per le gomme e una per rifornimento e cambio di guida. Essa si arrestò ancora altre quattro volte per le gomme fino a che non si decise di usare, anziché quelle speciali preparate per la corsa, le gomme del tipo costruito per la Targa Florio.

Cosicché le due «Alfa Romeo» delle coppie Campari-Nuvolari e Minoia-Borzacchini (Nuvolari e Borzacchini sostituirono Minozzi e Zehender dopo il ritiro della 12 cilindri alla guida della quale erano destinati) si trovarono in testa con un vantaggio totale da poter concedersi il lusso di rallentare il ritmo della corsa e da ridurre la velocità media dai 163 all'ora dei primi 450 chilometri ai 155 delle dieci ore. E con tutt'altro potere classificarsi ai primi due posti, nonostante Borzacchini al penultimo giro si

sia dovuto fermare al box per i guasti, fortunatamente non gravi, provocati al radiatore da un fagiano che vi aveva cozzato contro.

Veramente a questo proposito sono stati sollevati dei dubbi osservandosi che Divo avrebbe superato la seconda «Alfa» a conclusione del veloce suo inseguimento finale. L'esame dei tempi parrebbe giustificare tale asserzione facendo apparire dover esserci un errore nel computo dei giri di Divo nella prima ora di corsa. Ma poiché il secondo posto dell'«Alfa» è sanzionato ufficialmente da un intero collegio di cronometristi è da ritenersi che ogni obiezione sia infondata o per lo meno fondata solo su apparenze.

Comunque, a noi preme far rilevare che se l'avversario più temibile era scomparso presto dalla gara, l'altra «Bugatti» non si è proprio arresa a discrezione e che una certa lotta è sempre esistita e si è acuita verso la fine. Ciò che prova che le macchine italiane non hanno compiuto una passeggiata (per quanto la velocità media stessa realizzata lo escluda), ma hanno fatto una vera e propria corsa sia pure meno *tirata* di quanto si prevedesse e di quanto avrebbe potuto essere senza gli incidenti i quali, se hanno contribuito a battere le vetture francesi, non possono certo in nessuna maniera toccare la vittoria delle macchine italiane.

Indubbiamente la «Bugatti» deve in gran parte la sua sconfitta, o, per lo meno, la gravità della sua sconfitta alle gomme che hanno complessivamente fatto perdere alla coppia Divo-Bouriat oltre otto minuti. Ma si è detto tante volte che fattore di successo nelle corse, specie nelle corse più difficili, è la preparazione. E preparazione significa anche saper adottare il tipo di gomme più adatto. Si reciti quindi il *mea culpa*, come purtroppo l'abbiamo dovuto recitare noi dopo la Mille Miglia.

\*\*\*

La «formula» delle dieci ore ha superato brillantemente la prova. I risultati ne costituiscono la migliore dimostrazione in quanto ci dicono che la moderna produzione sportiva è in grado di superare i più ardui collaudi tecnici.

Il Gran Premio d'Italia ha vivamente interessato non soltanto i competenti, e se la contesa del primato si è risolta troppo presto non è certo alla formula di corsa che dobbiamo imputarlo, ma piuttosto al caso.

Nè si affermi, con un po' di faciloneria, che una corsa di dieci ore non attira la folla nonostante la sua pregevole consistenza tecnica. Prima di tutto il pubblico è accorso più numeroso di quanto si possa credere e di quanto forse si voglia far credere. In secondo luogo troppi fattori il 24 maggio hanno contribuito a limitare l'affluenza di spettatori. Non ultima la tragica morte di Arcangeli che, specie fuori di Milano, ha messo in dubbio l'effettuazione della prova.

Fino dall'inizio della gara è stato possibile comprendere che ogni timore circa il comportamento dei corridori era infondato. E si è potuto ammirare la ferma sicurezza e il senso di abnegazione di questi uomini che sono sì dei professionisti dello sport, ma che la loro professione nobilitano con una completa dedizione alla causa che sono chiamati a difendere. Dedizione che va fino al sacrificio della vita.

Lodiamo quindi ed esaltiamo i campioni che tanto hanno contribuito alla grande vittoria italiana. Ma non si dolgano Nuvolari e Borzacchini, che pure non sono più giovanissimi, se la lode più alta e più entusiasmante riserbiamo ai due esponenti della vecchia guardia che non disarmano, ma che trovano ancora modo di dimostrare che il passar degli anni lascia intatto occhio, polso e soprattutto il cuore.

Campari e Minoia, reduci da tante vittoriose battaglie, hanno saputo superare se stessi. Il primo sfoggiando il brio, la sicurezza, l'audacia anche dei giorni migliori, il secondo portando brillantemente a termine l'ardua fatica nonostante tutto il suo allenamento sulla mac-

china per lui nuovissima, fosse costituito da una decina di giri compiuti in prova.

L'«Alfa Romeo» deve molto ai quattro corridori che hanno guidato le sue vetture alla conquista di quella vittoria con la quale pone la sua autorevole candidatura per il Campionato internazionale.

R. T. ZANETTI



Nuvolari e Campari, vincitori del G. P. delle 10 Ore, portati in trionfo dopo l'estenuante fatica.

(foto Argo)



Alla 22ª Targa Florio: l'arrivo di Tazio Nuvolari su Alfa Romeo, primo assoluto (foto Del Papa)

## CORSE SICILIANE

Il magnifico consueto successo hanno conseguito anche quest'anno le due grandi prove automobilistiche siciliane facenti capo a Palermo: cioè a Vincenzo Florio. Sia il Giro di Sicilia che la Targa Florio non solo hanno attirato il più vibrante interesse degli sportivi italiani e stranieri, non solo hanno appassionato per la vivacità e per l'impegno con i quali sono state combattute, ma hanno segnato due grandi vittorie dell'industria italiana che si è ripresa così dopo l'incerto, e invero non troppo consolante, inizio di stagione.

Gli applauditi trionfi di « O. M. » e di « Alfa Romeo » hanno in tal modo riscattato le sconfitte precedentemente subite dalle nostre macchine da parte di quelle costruite al di là delle Alpi, cosicché le due manifestazioni meridionali non possono non essere ricordate con il più profondo compiacimento.

\*\*\*

« Mille Miglia siciliana » è stato talvolta denominato il Giro di Sicilia automobilistico fatto risorgere con audace iniziativa qualche anno fa. Ma in realtà la qualifica esatta dovrebbe essere quella di Mille Chilometri, misurando il suo percorso 975 Km. Se non fosse che l'appellativo sta ad indicare non tanto la distanza che separa il traguardo di partenza da quello d'arrivo, quanto il significato e l'importanza della prova.

E vuole affermare come il Giro di Sicilia, che porta col rombo delle macchine in gara la eco della nostra civiltà meccanica in tutte le zone di quella che fu felicemente definita l'isola del sole, rappresenti per l'Italia Meridionale in genere e per la Sicilia in particolare ciò che rappresenta la grande competizione bresciana per il Settentrione ed il centro della penisola.

Una prova cioè di carattere propagandistico, ma anche tecnicamente e industrialmente interessante in quanto tende a mettere in luce, attraverso un collaudo pratico sulle strade comuni quale non si potrebbe desiderare più probatorio e convincente, come e quanto l'automobile possa riuscire utile nel suo uso quotidiano e normale, sia come mezzo turistico che come mezzo di rapido trasporto a carattere, diremmo, professionale.

E veniamo senz'altro alla ultima edizione di questa corsa disputata con tempo complessivamente buono sul ben noto periplo dell'isola: Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Agrigento, Trapani, Palermo, nella prima domenica di maggio.

Vi ha trionfato la stessa casa che vi ha vinto le due precedenti edizioni. E quasi si potrebbe dire la stessa macchina. Perché la « O. M. » che Rosa e Morandi hanno guidato per la terza volta al successo, deriva direttamente da quella che ha vinto la prima Coppa

delle Mille Miglia con Minoia-Morandi, il Giro di Sicilia di due anni fa con Rosa-Trombetta e quello dell'anno scorso con Rosa-Morandi. E' la stessa sei cilindri a valvole laterali della quale si è lievemente aumentata la cilindrata, portandola da 2000 a 2200 cmc., e alla quale si è applicato il compressore.

Si tratta evidentemente di un motore ben generoso se ogni primavera riesce a dare un maggiore rendimento senza perdere le sue peculiari qualità di robustezza e resistenza allo sforzo più intenso e più prolungato!

Sembrava che avesse esaurito ogni riserva di potenza. Invece quest'anno ha risposto magnificamente alle nuove sollecitazioni alle quali è stato sottoposto e ancora ha regalato ai suoi costruttori prima la magnifica ed entusiasmante corsa compiuta nell'ultima Mille Miglia, poi questo ben consistente trionfo sulle aspre strade siciliane.

Aggiungasi, a meglio valutare l'impresa, che laggiù non era sufficiente per conquistare il primato la potenza della macchina. Tanto è vero che fra le concorrenti ce n'erano di più potenti e di più veloci. Ma era necessario anche tutto quel complesso di doti eccezionali (ripresa, stabilità, maneggevolezza, freni, robustezza) che rendono su percorsi particolarmente duri e difficili pressoché invincibile l'« O. M. ».

Rosa e Morandi (i loro nomi sono da tre anni legati alle affermazioni vittoriose della Casa) hanno battuto tutti, nettamente e quasi con facilità: anche il loro record. A tal proposito può riuscire interessante ricordare che nel 1929 il Giro di Sicilia era stato compiuto dai più veloci in 14 ore 23' 51" alla velocità media di km. 67,707 all'ora, che l'anno scorso il tempo impiegato era stato di ore 12,27' 1" e la velocità media di km. 78,318 all'ora e che questo anno in ore 11,40' 14" si sono compiuti i 975 chilometri realizzando una velocità media di km. 82,833 all'ora.

Tali cifre costituiscono le tappe di un progresso che può essere dovuto in parte, ed ammettiamo pure in gran parte, alla maggiore familiarità con le strade siciliane da parte dei guidatori e alle migliorate condizioni del fondo stradale, ma anche al più elevato rendimento di un mezzo meccanico d'eccezione che col passar degli anni sa dare una sempre più esatta misura delle sue non comuni capacità.

Ai posti d'onore anche questa volta sono finite le « Alfa Romeo 1750 ». La casa però era ufficialmente assente con Gazzabini-Cantone e con Magistri-Fie-

ri, mentre Strazza su una Lancia « di-lambda » frettolosamente allestita e senza allenamento, si è classificato quarto dopo una corsa regolare che ha potuto mettere in luce le doti dell'ultima geniale creazione della casa torinese. Giova notare che si trattava di un motore normale senza compressore.

Non ha invece figurato la « Maserati » 2500 cmc. Pastore che alla vigilia era stata presentata come una pericolosa avversaria per l'« O. M. » e che è scomparsa dalla corsa a Messina, a circa 300 chilometri dalla partenza, dopo non essere mai stata in lotta per i primi posti.

E' doveroso però aggiungere che nessuno degli arrivati è mai riuscito ad essere minaccioso per Rosa-Morandi che hanno preso il comando della gara all'inizio e l'hanno mantenuto con facilità sino alla fine aumentando progressivamente il proprio vantaggio. Di contesa vera e propria per la vittoria non è quindi il caso di parlare.

Anziane « 509 », di cui qualcuna addirittura carrozzata turisticamente in torpedo a quattro posti, hanno dominato nella classe 1100 cmc., vinta facilmente dalla coppia Sutura-Locascio alla velocità media di km. 56,288 all'ora.

Quattro soli, su 14 partiti, sono stati gli arrivati di questa classe che aveva raccolto tutte vetture vecchie, non più in costruzione, malamente rabberciate, come dimostra la grave selezione. C'è da chiedersi se valga la pena in prove severe e difficili mantenere tale classe di macchine che non solo non fanno in genere la più bella figura, ma il cui comportamento non giova certo alla propaganda dell'automobile.

Migliore è stata la percentuale degli arrivati nelle maggiori cilindrato: essendo ritornati alla domenica al traguardo di partenza 9 dei 18 concorrenti che a tarda sera del sabato avevano preso il via.

Si può quindi essere soddisfatti, tanto più che i concorrenti erano in gran parte dei semplici, per quanto appassionati, sportivi (non cioè dei corridori) alla guida di vetture di loro proprietà. Fra i novizi si è distinto il palermitano Barrese di 19 anni che su una « Alfa-Romeo » 1750 cmc. si è classificato quinto. E il Giro di Sicilia costituiva la sua prima gara di una qualche importanza.

\*\*\*

La 22ª Targa Florio, disputatasi il 10 maggio, rimarrà impressa alla mente di quanti l'hanno vissuta, sia pure in semplice qualità di spettatori. Non

si ricorda infatti una corsa tanto dura e tanto difficile per le naturali asperità di un percorso lungo e severissimo e per il maltempo che è imperversato rabbiosamente per alcune ore, tormentando con pioggia, grandine e vento i corridori alle prese sull'aspro altipiano delle Madonie con erte pendenze, con ripide discese e con migliaia di curve susseguentisi si può dire senza soluzione di continuità.

E' da comprendersi quindi quale collaudo, sia per gli uomini che per le macchine, abbiano costituito i 584 chilometri del percorso suddivisi in quattro giri di 146 chilometri l'uno.

Perché quest'anno si è dovuto ritornare al vecchio grande Circuito delle Madonie, quello delle primissime Targhe Florio anteriori al 1911, quello sul quale hanno conquistato entusiasmi vittorie gli indimenticabili Nazario e Cagno, allora giovanissimi.

Il piccolo Circuito infatti, sul quale si correva dal 1910 e che aveva ormai assunto il carattere di circuito permanente anche per il modo stabile e definitivo col quale le sue strade erano state sistemate nel 1925, era stato reso provvisoriamente impraticabile dalle conseguenze del recente alluvione che lo ha gravemente danneggiato in ben sei punti. Per non interrompere la serie delle edizioni della sua corsa, Vincenzo Florio non ha esitato a ritornare al grande circuito innestando un tratto di una settantina di Km., comprendenti gli aspri dislivelli che fanno capo a Geraci, ai due tronchi Cerda-Castellana e Collesano-Cerda del circuito minore. Pur sapendo che in tal modo sarebbero state introdotte nuove difficoltà, tanto più sentite in quanto sconosciute ai corridori e tali da limitare il numero dei partecipanti, lo dimostra la diserzione della « Bugatti » che non ha creduto di doversi ufficialmente impegnare, lasciando all'isolato Varzi il compito di rappresentarla ufficiosamente con una vettura dello stesso tipo di quelle che avevano dominato a Tunisi, a Monaco e ad Alessandria.

Varzi ha assolto il suo compito da quel grande Asso che è ma non ha potuto impedire che all'ultimo giro gli fosse strappata una vittoria che aveva tenuto saldamente in pugno per 440 chilometri. L'estrema fiducia in sé stesso e nel suo mezzo meccanico che lo ha indotto a non forzare nel primo giro, durante il quale non è piovuto, onde cercar di conquistare un vantaggio difficilmente colmabile; l'imperversare del cattivo tempo che ha fatto sentire le gravi conseguenze dell'essere partito



### LUIGI ARCANGELI

E' caduto in allenamento sull'autodromo di Monza alla vigilia del Gran Premio d'Italia del quale avrebbe dovuto essere uno dei protagonisti maggiori.

Era nato 37 anni fa a Rimini, ma già parecchi anni si era stabilito a Forlì. Aveva iniziato la carriera sportiva nel 1920 partecipando ad una gara motociclistica a Padova, dove si trovava in qualità di viaggiatore di commercio, con una macchina fattasi prestare. Le prime corse non furono incoraggianti, ché i ruzzoloni erano all'ordine del giorno. L'esperienza e gli anni mitigarono il suo eccessivo ardore combattivo sicché giunse a frenare la propria foga. Nel 1926 vinse undici corse su dodici e divenne Campione italiano per la cat. 500 cmc. Nel frattempo aveva incominciato a partecipare a qualche corsa automobilistica. Nel 1927 il povero Materassi lo « scoperse » e lo assunse nella propria « scuderia ». Il tirocinio non fu lungo. Alla « 200 miglia » di Cremona colse la prima grande vittoria. Andò poi a Monza e in quella triste giornata del settembre 1928, prima di ritirarsi per la tragica morte del capo-squadra, realizzò il miglior tempo sul giro. L'anno seguente, pur senza essere troppo fortunato, conquistava il titolo di Campione della classe 1500 cmc. E finalmente nel 1930 si affermava clamorosamente con una serie di magnifici successi. Quest'anno si riprometteva, e non lo nascondeva, di affermarsi nel Gran Premio d'Italia per il quale si era preparato con puntiglio. Ma alla vigilia, su quella nuova 12 cilindri che egli anelava di guidare perché gli avrebbe permesso di meglio soddisfare la sua inesauribile sete di velocità, ha trovato la morte.

senza parafranghi tanto da essere costretto a rallentare perchè acciecatato da quasi ininterrotti spruzzi di fanghiglia (le curve erano quasi due mila per giro); l'essere partito in testa a tutti e il mancare di segnalazioni così da sentirsi disorientato, e lo scarso allenamento compiuto, sono le cause che hanno determinato la scoppia del campione italiano e che la giustificano.

Ma noi non intendiamo di dover più fare gli avvocati difensori di Varzi, pur riconoscendo che ove la sua partecipazione non fosse stata tanto individuale e la preparazione più accurata, le cose probabilmente sarebbero andate meglio per lui.

Piuttosto vogliamo cercare di mettere in piena luce il vero e proprio trionfo conseguito dall'«Alfa Romeo»: trionfo non di una macchina e di un pilota d'eccezione, ma di tutte le macchine e di tutti gli uomini che si erano allineati alla partenza. E trionfo ancor più significativo, più entusiasmante e più consistente perchè difficile e raggiunto solo dopo nove emozionanti ore di una lotta senza quartiere nella quale tutti, guidatori e mezzi meccanici, hanno profuso a piene mani energia.

Ma la parte più importante e più significativa di questo successo collettivo è costituita dalla vittoria della nuova otto cilindri milanese che non poteva aver pienamente convinto nè alla Mille Miglia nè ad Alessandria per quanto si fosse autorevolmente affermato che le sue disavventure non dipendevano da difetti di costruzione o di meccanica. L'aver tenuto vittoriosamente testa alla «Bugatti» già felicemente collaudata rappresenta un titolo di eccellenza che è facile valutare, ed è in fondo la più chiara smentita ai dubbi e alle voci che circolavano negli ambienti sportivi. L'«Alfa Romeo» ha vinto dunque pure una delle sue più belle battaglie e l'ha vinta per un complesso di qualità che tutte tornano a suo onore. Ciò per la classe delle sue vetture, per la perfetta preparazione e per la classe e la disciplina dei corridori.

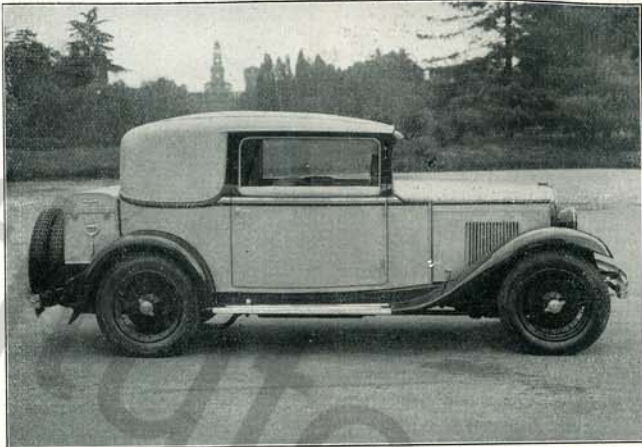
#### ONORIFICENZE

All'on. Ezio Maria Gray, presidente dell'Ente Autonomo Stampa sotto i cui auspici è edita la nostra Rivista, è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere di Gran Croce. Gastone Gorrieri, direttore del *Secolo-Sera* e dello *Sport Fascista* è stato nominato Grande Ufficiale della Corona d'Italia.

Al dott. Gaetano L. Polvara, nostro collaboratore per l'alpinismo, è stata conferita la croce di Cavaliere d'Italia.

A tutti giunga l'espressione del compiacimento più vivo della famiglia dello *Sport Fascista*.

#### ECHI DEL SALONE

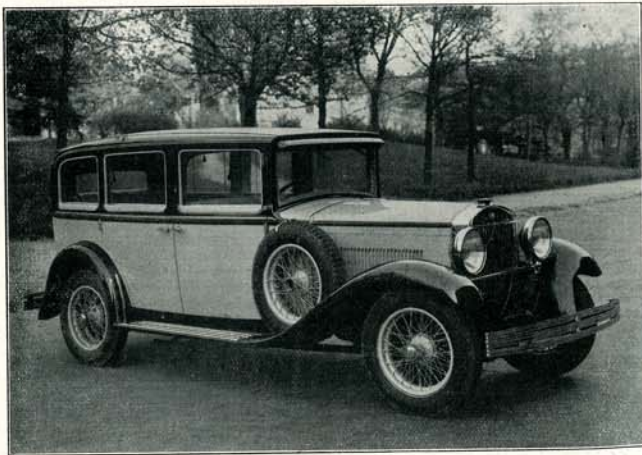


Chassis «OM 469» carrozzato a Coupé Royal da Borsani.

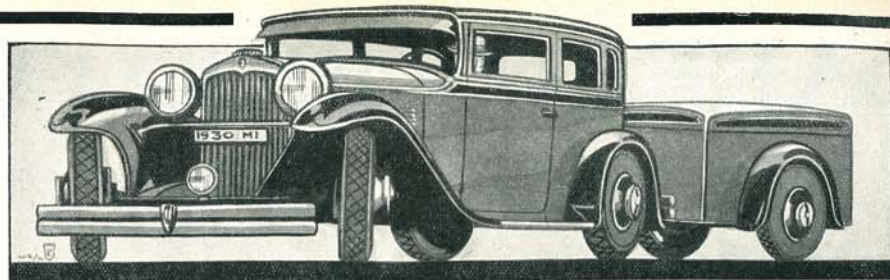
#### LA CARROZZERIA BULLI DI G. BORSANI & C.

L'industria della carrozzeria non è certo la più facile, la più accessibile tra le industrie collaterali e sussidiarie di quella automobilistica. Può anzi essere considerata la più complessa per la somma di conoscenze che richiede e per le svariate capacità che le sono necessarie. Queste doti, riunite, formano il perfetto carrozziere, ed è il caso di riferirne parlando dei modelli che escono dalla milanese Carrozzeria Bulli (via Anguissola 50): si tratta invero d'una delle più antiche ditte del genere, alla fortuna della quale concorre l'abilità e il buon gusto

del gerente, il proprietario signor Gaetano Borsani. Premiata in parecchie Esposizioni e concorsi la Carrozzeria Bulli costruisce indifferentemente modelli di lusso, di turismo e industriali, e ciò grazie ad una moderna ricchezza d'impianti senza confronti. Sotto la guida esperta del proprietario Borsani — fascista della prima ora e uno dei fondatori del Fascio di Abbiategrasso — la Carrozzeria Bulli prosegue a meritarsi la fiducia degli automobilisti, come, d'altronde, conferma il successo ottenuto dai suoi modelli al recente Salone di Milano.



Un'altra creazione della Carrozzeria Borsani: guida interna su «OM» 6 cilindri



Tandem-Car C.I.S.A. trasformabile in Chalet-Autocamping

## TANDEM - CAR C. I. S. A.

### RIMORCHIO AUSILIARIO PER AUTOMOBILI

(EXTRA LEGGERO - BREVETTATO)

Il più moderno ritrovato dell'Automobilismo utilitario!

Il TANDEM - CAR C. I. S. A. può essere trainato senza sforzo anche da una vetturina per eseguire ogni genere di trasporto industriale - commerciale - agricolo - Esente da qualunque tassa - Modelli di ogni tipo, formato e capacità  
Portata utile Kg. 200 - 400 - 600 - 800 - 1000

## CAMPING!

Vivere indipendente - Godimento della natura - Turismo confortevole  
Ultima espressione della vita moderna

Il Tandem - Car C.I.S.A. tipo CHALET è la casa che segue docile l'automobilista per concedergli di alloggiare ovunque desideri sostare

Chiedete Catalogo illustrato alla:

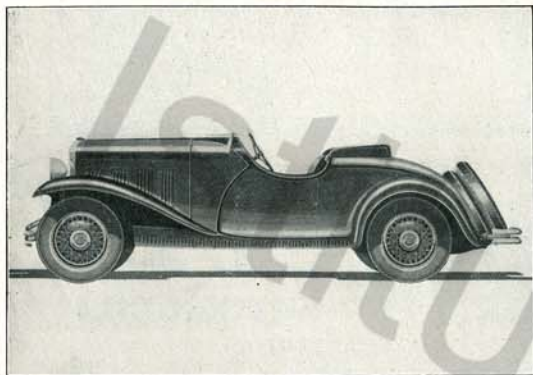
Soc. An. **C. I. S. A.** Costruzioni Industriali Sportive Automobilistiche  
14, Via Sansovino - MILANO - Telefono 24-343



Lo stesso "TANDEM-CAR C.I.S.A.", trasformato in Chalet-Camping



# CARROZZERIA VIOTTI S. A. - TORINO



## SPYDER 4 posti

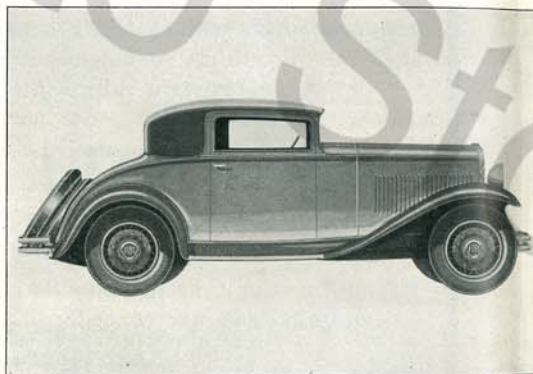
su "Fiat 522,,

Cofano speciale allungato onde conferire maggior slancio alla linea vettura — Selleria in pelle in tinta e grana a scelta — Capote e sacca capote in tessuti di speciale impermeabilità e solidità — Predellini di accesso posti posteriori — Parabrise ribaltabile parallelamente al coupevent — Verniciatura vettura e parafranghi in tinte a scelta — Parti metalliche esterne cromate — Guida abbassata.

## COUPE SPYDER 4 posti

su "Fiat 522,,

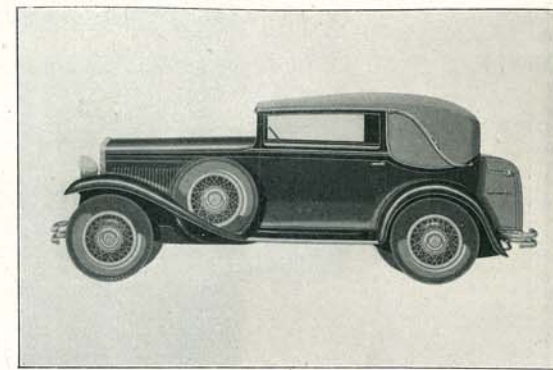
Cofano speciale allungato onde rendere snella e filante la linea vettura — Selleria posti anteriori in panno in tinta e disegno a scelta — Selleria posti posteriori in pelle in tinta e grana a scelta — Plafonnière in parure colle maniglie e contromaniglie — Ebanisteria in mogano — Pedane lusso con guernizioni pakfond — Dossier e padiglione rivestiti in simili cuoi in tinta e grana a scelta — Verniciatura vettura e parafranghi in tinte a scelta — Parti metalliche esterne cromate.



## COUPE ROYAL 4 posti

su "Fiat 522,,

Cofano speciale allungato onde rendere snella e filante la linea vettura — Spazi interni ampi e comodi per cinque persone — Portaplaids — Posti anteriori a doppia poltroncina, scorrevoli e registrabili — Ebanisteria interna in mogano — Plafonnière in parure colle maniglie e contromaniglie — Tiranti a pera — Pedane lusso con guernizioni pakfond — Portabagaglio in lamiera stampata — Dossier e padiglione rivestiti in simili cuoi in tinta e grana a scelta — Verniciatura vettura e parafranghi in tinte a scelta — Parti metalliche esterne cromate — Selleria interna in panno in tinta e disegno a scelta.



## BERLINA 5 posti 4 luci

su "Fiat 522,,

Cofano speciale allungato onde rendere snella e filante la linea vettura — Spazi interni ampi e comodi per cinque persone — Posti anteriori a doppia poltroncina scorrevoli e registrabili — Ebanisteria in mogano — Portaplaids — Plafonnière in parure colle maniglie e contromaniglie — Pedane lusso con guernizioni pakfond — Portabagaglio in lamiera stampata — Dossier e padiglione rivestiti in simili cuoi in tinta grana scelta — Selleria interna in panno in tinta o disegno a scelta — Tiranti a pera — Verniciatura vettura e parafranghi in tinta a scelta — Parti metalliche esterne cromate.

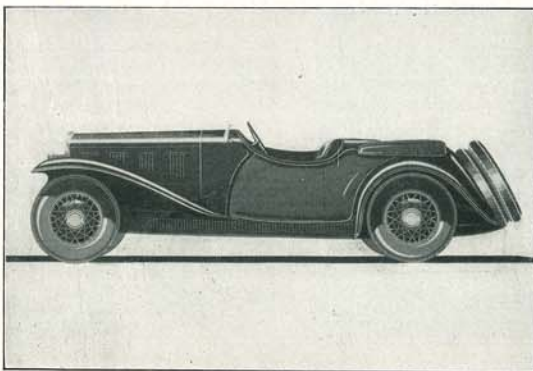


## TORPEDO GRAND SPORT 3 posti

su "Fiat 522,,

Radiatore speciale abbassato pur contenendo lo stesso volume di acqua del radiatore normale. — Guida abbassata — Selleria in pelle in tinta e grana a scelta — Capote e sacca capote in tessuti di speciale impermeabilità e solidità — Parabrise ribaltabile parallelamente al coupevent — Predellini di accesso ai posti posteriori — Verniciatura vettura e parafranghi in tinte a scelta — Parti metalliche esterne cromate.

Tutte le carrozzerie sono munite di paraurti - cromo cromate alle ruote scorta e treno - tergicristallo a depressione-extra a richiesta per le di lusso o valigie posteriori per il torpedò grand sport-extra per ruote speciali a raggi.



## BERLINA 5 posti 6 luci

su "Fiat 522,,

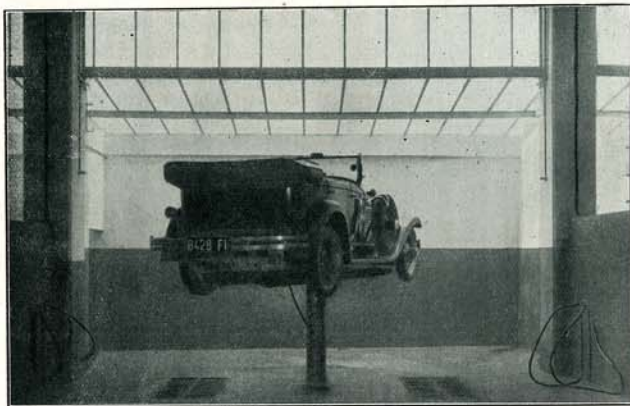
Cofano speciale allungato onde rendere snella e filante la linea vettura — Spazi interni ampi e comodi per cinque persone — Posti anteriori a doppia poltroncina, scorrevoli e registrabili — Ebanisteria in mogano — Tiranti a pera e portaplaids — Plafonnière in parure con maniglie e contromaniglie — Pedane lusso con guernizioni pakfond — Portabagaglio in lamiera stampata — Verniciatura vettura e parafranghi in tinta a scelta — Parti metalliche esterne cromate.





UN' ORGANIZZAZIONE MODELLO

## GARAGE EUROPA A FIRENZE



Tutti i "servizi", per l'automobile - Riparazioni d'ogni genere nel tempo più breve - Carica d'accumulatori - Scuola guida del R. Automobile Club di Firenze - Ufficio cambio valute - Camere di riposo per chauffeurs e turisti.

**BORG OGNISSANTI 90-92**



Trattore per artiglieria adottato dall'Esercito italiano.

## Il problema dei trasporti terrestri nei rifornimenti dell'Esercito e dell'Aviazione

La mobilitazione delle forze armate di uno Stato, chiamato in campo per risolvere con la forza problemi di espansione, di economia, di autonomia, di indipendenza, di difesa, di predominio, e la conseguente radunata di dette forze e del materiale necessario allo svolgimento delle loro attività, nei centri e lungo le linee previste nei progetti di mobilitazione e delle ipotesi belliche, è sempre stato un problema di capitale importanza, del quale si sono occupati e si occupano gli uomini più eminenti preposti alla direzione degli organi della difesa di un Paese.

Tale problema ha avuto nel passato soluzioni più o meno perfettamente rispondenti alla previsione ed ai disegni prestabiliti, e diviene di giorno in giorno più complesso e difficile da risolvere per la necessità di dare snellezza, velocità, continuità di azione alle forze impegnate in un conflitto, al quale oggi, per le esperienze del passato, bisogna prepararsi intelligentemente e tempestivamente perchè non si debba un giorno rispondere di fatali errori e di delittuose imprevidenze.

Nell'ultima guerra, e sarà così nel futuro, il trasporto delle truppe, delle

munizioni e dei viveri, e del materiale bellico di ogni genere, oltre che con i treni fu effettuato con carri ed autocarri lungo le strade ordinarie, per la ragione semplice che il complesso meccanismo guerresco richiedeva una tal copia di materiale da rendere illimitatamente insufficienti le comunicazioni per ferrovia.

L'ausilio portato dai mezzi automobilistici è stato di una tale importanza ed ha assunto un valore crescente con tale ritmo, che si sono dovuti creare degli organismi speciali per la loro organizzazione, per il funzionamento ed integrazione. Molte volte, in un periodo estremo di delicatezza o di tragiche necessità sono stati i mezzi automobilistici che hanno risolto situazioni pericolosissime tanto da mutare radicalmente la fisionomia di una lotta e la sua conclusione.

La battaglia della Marna, ad esempio, vinta per l'affluenza tempestiva degli uomini concentrati a Parigi per la battaglia, fu voluta energicamente e condotta a termine con singolare prontezza dal Gen. Gallieni che requisì tutti i mezzi automobilistici esistenti in Parigi per adoperarli al trasporto di quel

corpo di armata che tanto contribuì a far iniziare la ritirata tedesca.

Successo autentico dovuto ai taxi e agli altri mezzi automobilistici parigini, che poi fece iniziare l'adozione organica su larga scala dei mezzi automobilistici per lo spiegamento delle unità, per la loro mobilità, per il trasporto del materiale bellico di ogni genere.

Ai mezzi automobilistici è dovuto anche l'arresto prima, e la ritirata parziale poi, degli Austriaci quando questi sferrarono quella poderosa offensiva degli altipiani che pareva dovesse farli sfociare sulla pianura veneta.

Con essi le truppe che operavano nella zona del Carso poterono essere condotte quasi sul limitare delle trincee nello spazio di un giorno. Mercè essi, le truppe fresche poterono far pesare il fattore del loro numero e del loro impeto per rompere la pressione tremenda delle truppe imperiali, per rigettarle oltre la naturale balconata di Asiago.

Intervento quindi in questi due casi di mezzi automobilistici poderosi e se nel primo, a Parigi, non fu necessario sguarnire nessun settore di uomini e di macchine, perchè conducenti ed au-

tovstture non facevano parte organica delle truppe; nel secondo, quello che riguarda l'Italia, per potere effettuare il trasporto di un Corpo d'armata, fu necessario concentrare buona parte del materiale automobilistico esistente ed una fortissima aliquota di conducenti.

Ne risultò uno sforzo prodigioso e magnifico, sforzo che fu peraltro coronato dal più grande successo, e quindi opportunissimo e necessarissimo.

Tutti i mezzi adoperati furono motrici, in genere: sul fronte italiano autocarri Fiat 15 ter, capaci di contenere sino a 25 uomini, ed aventi velocità intorno a 45 km. orari.

Furono più di mille gli autocarri e più di mille i conducenti, che importarono un logorio di materiale ed un consumo di carburante e lubrificante enorme. Tali constatazioni orientarono gli studi dei trasporti automobilistici verso una formula più economica e redditizia: conseguentemente la questione dei rimorchi venne posta con autorità sul tappeto, perchè se ne affrettasse la soluzione.

La fine della guerra trovò gli eserciti avviati con ritmo marcato verso una soluzione più rispondente alle loro esigenze, del problema dei carri rimorchi. Nell'ultimo anno, di questi se ne costruirono in largo numero, e di essi ci si servì largamente in molte occasioni con vantaggi enormi, ma, all'atto del compimento dei maggiori sforzi, in tutti i casi in cui i rimorchi furono adoperati in larga copia, si presentarono difficoltà che non erano state previste, o, tanto meno, non erano state considerate nel loro giusto valore. Difficoltà ed ostacoli che in caso di andamento infelice nei propri riguardi della lotta, si sarebbero tramutati in un disastro di ben più vaste proporzioni.

Gli autocarri ed i rimorchi ammassati nelle immediate vicinanze delle linee, per l'obbligo di un solo senso di marcia, costituivano un ingombro stradale di notevole valore. Inoltre molte volte la limitata ampiezza di alcune rotabili costringeva a lentezza di movimenti, talora ad interruzioni pericolose, ad ingorghi che ostacolavano l'affluire regolare di tutto il materiale occorrente alle truppe impegnate. Si aveva quindi una massa di autocarri e di rimorchi che si potevano spostare sempre con grandi difficoltà sotto una costante minaccia.

Donde, non potendo avere a propria disposizione una rete stradale ampia e ben congegnata che desse elasticità alle manovre e larga possibilità di sviluppo, nacque la necessità di risolvere

la questione dal punto di vista squisitamente tecnico: soluzione che intravista sino da allora (la reversibilità di marcia) non poté essere realizzata che molto più tardi nel modo più integrale, dopo una lunga fase sperimentale ed accorgimenti tecnici di ogni specie — poichè se teoricamente sembrava si dovesse facilmente arrivare ad essa, praticamente ci si giunse attraverso mille prove e mille progetti.

L'armistizio determinò l'interruzione dei progressi che si realizzavano con risultanze tecniche ognora degne di maggior rilievo.

Ma, poichè le esperienze conseguite nei reparti militari avevano dimostrato giusto un principio, di esso si servì l'iniziativa privata; e da allora i rimorchi nell'uso civile e commerciale ebbero vero dritto di cittadinanza piena e si moltiplicarono in ragione, oseremmo dire, diretta del tempo.

Le grandi ditte di trasporti si afferrarono con la creazione dei treni autostradali composti da una vettura motrice e da più rimorchi trainati a velocità notevole lungo strade ordinarie di qualunque fondo.

Oggi il traffico compiuto con treni stradali si raccomanda con cifre che hanno eloquenza chiara ed inequivocabile: esse stanno a rappresentare una situazione di fatto che sempre più migliora e le ragioni di tutto questo si possono individuare in alcune caratteristiche fondamentali che rappresentano i veri e reali vantaggi dei rinnovati sistemi di trasporto a costo ridotto e a rendimento elevato.

Quali sono questi vantaggi?

In sintesi possiamo stabilirli:

a) Possibilità di non avere bisogno di un numero elevato di conducenti. Bastano cento di essi per poter guidare 100 treni stradali composti di cinque carri e capaci di trasportare dai 200 ai 250 uomini l'uno. Per lo stesso trasporto occorrerebbero 1000 conducenti.

b) Consumo ridottissimo di carburante e di lubrificante. Un trattore di un treno stradale consuma oggi quanto una motrice qualunque. Facendo il caso di cui alla precedente lettera, il consumo viene ad esser ridotto circa al decimo. Il maggior logorio di gomme dei rimorchi stessi, viene compensato dal risparmio realizzato dal minor logorio dei motori delle motrici.

c) Riduzione e semplificazione dei servizi rifornimenti negli autoparchi. Il rifornimento non è cosa semplice: richiede tempo e grande riserva di car-

burante e lubrificante. Il minor consumo di questi ed il risparmio di tempo rappresentano dei fattori di alto rilievo.

d) Ridotta necessità della costituzione di magazzini, parti di ricambio e di officine di riparazioni. La vita di un rimorchio è di gran lunga maggiore di una motrice. Le riparazioni dei rimorchi sono di natura semplice ed eseguibili con mezzi di fortuna e senza la complessa attrezzatura indispensabile per le motrici, data la semplicità della struttura di un rimorchio e la facilità delle operazioni di montaggio e di smontaggio.

e) Autonomia. Un treno composto di un trattore e più rimorchi ha una autonomia di marcia notevolissima. Esso è meno legato ai rifornimenti e consente più elasticità quindi ai movimenti. Vantaggi evidenti che insieme ad altre considerazioni di ordine tecnico, di ordine economico, hanno determinato presso gli stati maggiori degli eserciti delle diverse potenze, quelle misure tendenti ad assicurare per i diversi servizi sussidiari delle forze armate, i mezzi più moderni adatti a semplificarli, ad ingrandirli a renderli maneggevoli e rispondenti alle necessità presenti e future.

Negli S. U., in Francia, in Germania, in Inghilterra i rimorchi trainati da trattori hanno una diffusione preponderante nelle forze armate. Tali rimorchi sono stati studiati per la sistemazione sui telai dei servizi più disparati, incontrando il generale favore dei tecnici anche più esigenti e degli uomini più restii alle innovazioni radicali.

La mobilitazione industriale in caso di guerra che si compie secondo i disegni stabiliti, ha il compito di integrare il consumo e di aumentare poi la produzione di materiale di ogni genere necessario allo sviluppo delle azioni e delle loro conclusioni.

La predisposizione delle misure atte a garantire la certezza che non si manifesteranno crisi pericolosissime nella continuità d'azione delle unità cui devono essere forniti materiali di ogni genere, tanto più saggia e preveggenza sarà, quanto più sarà impostata su facilità di trapassi di generi prodotti nelle fabbriche varie, dalla preventiva attrezzatura degli stabilimenti industriali, dalla generalizzata convenienza di produrre materiale che per requisiti tecnici e per la facilità produttiva sia in grado di rispondere efficacemente ai bisogni che sorgono imperiosi.

L'industria dei carri rimorchi in Italia non ha preso quel rigoglioso sviluppo che si è verificato negli altri paesi, ma non potrà non avere anche nel nostro quell'avvenire riservato alle iniziative che mirano a semplificare il servizio delle forze armate nel superiore interesse della Nazione.

In caso di guerra la costruzione in grande serie di rimorchi su cui sistemare i servizi più disparati, deve verificarsi in grande stile, in quanto la semplicità costruttiva accentua il ritmo delle produzioni: e, poichè chi agisce tempestivamente ed in forza ha più vaste probabilità di successo, poter assicurare larghi mezzi di trasporto che sono più economici, redditizi, ed hanno larga autonomia, significa creare uno dei più formidabili fattori del successo medesimo.

Come si è detto, in Italia, un'industria del genere non ha avuto ancora lo sviluppo che merita.

A tale sviluppo si sono opposte ragioni di ogni indole non esclusa la rivalità dell'industria automobilistica che mira a creare più motrici che sia possibile.

Ciò nonostante parecchie case italiane hanno affrontato il problema e le difficoltà iniziali con tenacia uguale alla passione. Ma se per caratteristiche tecniche costruttive, alcune di esse non hanno creato mezzi rispondenti ai requisiti che si richiedono ad un rimorchio, su cui convenga sistemare i mezzi per lo sviluppo dei servizi sussidiari delle forze armate, la Società Italiana Traini Meccanici con sede in Roma, che ha alla direzione elementi di indiscussa capacità e di elevati sentimenti d'italianità, ha, con la fabbricazione dei rimorchi sistema Arato, chiaramente dimostrata una supremazia nel campo tecnico, con una soluzione geniale e pratica che conferisce a tali prodotti semplicità, solidità, maneggevolezza, capacità di carico ed economia.

Lo studio accurato, intelligente, acutissimo di tutte le questioni inerenti alla costruzione dei rimorchi, ha fatto conseguire i suoi frutti e la Soc. An. Traini Meccanici si appresta a dare vigoroso impulso alla costruzione dei prodotti di tale studio, allo scopo di contribuire in modo tangibile alla so-

luzione del complesso problema dei trasporti terrestri per strada ordinaria che si inquadra in quello vastissimo delle necessità belliche di un paese.

Non si può non plaudire ad una iniziativa di alto valore nazionale e riconosciamo che una illustrazione dettagliata dei mezzi in questione, sia doverosa e necessaria per portare a conoscenza del pubblico gli sforzi compiuti da gente tenace; sforzi che sono seguiti da tanto interesse anche all'estero.

In altri scritti parleremo diffusamente dei carri rimorchi sistema Arato nei riguardi anche di altri sistemi diversi su cui sovrastano per genialità di concezione e praticità di realizzazione, metteremo bene in rilievo la facilità di sistemazione, sui telai di tali rimorchi, di carrozzerie speciali attrezzate per i servizi fotografici, radio telegrafici, di officina, di magazzino, ecc., che consentono autonomia e mobilità specialmente a quei reparti che, per la loro stessa natura, debbono potersi spostare facilmente conservando integre le possibilità di rendimento e la capacità di azione.



Concentrare

e tendere verso un'unica meta non soltanto tutti i sensi, ma anche tutte le forze del corpo è, per chi si dedica agli sports, una necessità. Ma a giuoco finito si paga lo sforzo col mal di capo e il malessere; i muscoli sono affaticati e cominciano a dolere. 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.



Publicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250



Dagli allenamenti collegiali di Bologna sono balzate in luce vivissima le figure di questi tre giovani e valenti nuotatori: (da sinistra) Cappellini di Rapallo, Atti Enzo e Facchinetti di Bologna.

## Nuotatori e Società di nuoto in Italia

S'apre la nuova stagione natatoria con rinnovati programmi federali, con l'asestamento di alcune società, col declino di altre ed ancora col continuato progresso delle migliori; e dal complesso delle novità si rivela una nota promettente di attività intesa tutta alla preparazione dei nostri nuotatori per le Olimpiadi di Los Angeles del 1932.

Il periodo invernale non è andato perso completamente dal lato preparazione materiale degli atleti: la quasi completa deficienza di impianti in Italia per il nuoto invernale ha fatto sì che soltanto a Bologna ed a Milano si sia lavorato intensamente. Nel centro emiliano la « Sezione Nuoto » della Bologna Sportiva, retta per la parte tecnica dalla competenza di Paolo Domanos, ha operato incessantemente col favore della magnifica piscina coperta del Littoriale,

propagando sempre più fra le masse dei giovanissimi l'amore per il nuoto ed elevando, col costante esercizio, la classe degli elementi già sin dallo scorso anno apparsi promettenti sulle scene nazionali.

A conclusione dell'attività invernale della Bologna Sportiva si sono avuti così due nuovi records nazionali: quello di staffetta 200×4 stabilito in 10'15" per merito di Baldo, Atti Enzo, Monari e Fabbrì (record precedente Bologna Sportiva in 10'28") e quello dei cento metri a rana stabilito da Facchinetti in 1'20" 4/5 (record precedente: Arù della Sampierdarenese in 1'21").

Ottime prove entrambe che dicono la serietà di intenti del sodalizio bolognese sorto appena due anni or sono ed oggi quasi alla testa del nuoto nazionale. Ci è gradito anche il ricordare che il 10'15" ottenuto

sulla distanza della staffetta olimpica non rappresenta ancora tutte le possibilità del giovane club.

Nell'attacco portato al record, Baldo fu infatti al di sopra del suo miglior tempo di quasi 7"; e vale a dire che se il giovane campione avesse disposto dell'eccellente condizione fisica dimostrata a Budapest l'anno scorso, il record italiano della 200×4 sarebbe oggi fra i migliori stabiliti dalle società di nuoto dell'Europa.

Il 10'15" omologato regolarmente dalla F.I.N. dà una media per ogni frazione di 2'33" 4/5 che corrisponde alla miglior frazione compiuta dalla rappresentativa italiana nei Campionati Europei del 1927.

Anche il record di Facchinetti è superiore ad ogni elogio e sta a dimostrare come a Bologna i cultori delle nuotate artistiche seguono su d'un piano gli specialisti del crawl.

A Milano le due società locali: la « R. S. Canottieri Milano » e la « R. N. Milano » approfittando del piccolo bacino pubblico di Foro Bonaparte hanno bene speso il loro tempo: nessuna prova al cronometro che valga però a stabilire per l'una o per l'altra un reale progresso all'infuori di quello riscontratosi nel numero degli allievi.

Mentre la Canottieri Milano ha mantenuto i suoi ranghi intatti, la R. N., emigrata con la sede sportiva ai bagni pubblici del « Lido », con una razionale incetta condotta fra i migliori nuotatori italiani ha potuto rimpolpare le proprie possibilità. Ci risulta che Manzoni, di Como, campione italiano di rana, i due fratelli Gambi di Ravenna, il lodigiano Concardi, i fratelli Rimini di Verona ed il magiaro Bartha difenderanno per l'anno corrente i colori della Società milanese.

Ci esimiamo dal commentare il sistema entrato sempre regolarmente da dieci anni in qua nella condotta dei R. N. milanesi: ricordiamo infatti che in altri tempi furono Panero, Renato Bacigalupo, Luigi Bacigalupo, Ottonello, Andreae, Noce, tutti liguri a portare la maglia dell'anziano sodalizio, che se fu glorioso ricorda gli aurei periodi della gloria in anni nei quali i suoi dirigenti concepivano diversamente le finalità di un'associazione sorta per il nuoto in una grande città.

Agli effetti sportivi il sistema è riprovevole ed errato. La « Canottieri Milano » e la « Bologna Sportiva », il cui sorgere ed il cui affermarsi sulle scene nazionali del nuoto segnano belli esempi alla portata della memoria di tutti, hanno inteso diversamente il loro compito, subordinando alla smania del successo il paziente e costante lavoro di preparazione degli allievi.

E' sempre giustificato per un club il valersi di elementi non propri, quando questi stessi elementi trasportano la propria residenza in quella del club per il quale gareggiano. All'infuori di ciò l'accaparramento dei campioni torna dannoso al club che il nuotatore abbandona, al club che lo acquista ed infine al nuotatore stesso.

Dai primi di maggio la Canottieri Milano e la R. N. Milano lasciarono il bacino coperto per iniziare all'aria e al sole, più proficuamente, il lavoro di preparazione alle importanti gare dell'estate. Presso entrambe sono stati chiamati a dirigere gli allenamenti due Ungheresi e precisamente alla « Canottieri Milano » dall'inizio di maggio in poi funziona l'ex trainer di nuoto del « Club des Libellules », di Parigi, sig. Dukas Laslo, il creatore di Székely, il nuotatore ungherese che ha recentemente coperti i 100 metri in 1'4/5, mentre alla « R. N. Milano », i nuotatori saranno affidati alle cure dell'ex campione europeo di dorso Bartha.

Per chi dubiti della convenienza di rivolgersi all'estero per la ricerca di un tecnico, sia di prova quanto Paolo Domanos ha realizzato in due anni alla « Bologna Sportiva ». L'Ungheria, che occupa oggi in Europa una posizione di egemonia natatoria, può anche vantare buoni istruttori più di quanti ne abbia l'Italia dove lo sviluppo del nuoto moderno è ancora ai suoi inizi e dove mancano attualmente scuole di specializzazione per istruttori ed istruttori professionisti.

« Canottieri Milano » e « Rari Nantes Milano » troveranno quest'anno nella loro città stessa due nuove concorrenti sportive nel « Tennis Club Milano » e nella « Canottieri Olona », dove la creazione di due nuove piscine aperte ha portato con sé il sorgere, presso i due clubs, delle relative sezioni natatorie.

Questo fatto merita una considerazione a parte: abbiamo visto il sorgere e l'affermarsi sulle scene nazionali della « Sezione Nuoto » della « U. S. Triestina », della « Fiumana », della « Sampierdarenese », della « Comense », della « Canottieri Milano » e della « Bologna Sportiva », ma da dieci anni in qua nessuna « Rari Nantes », nessun sodalizio prettamente natatorio, ha mostrato di poter vivere degnamente e dignitosamente a sé, con un proprio campo, una propria attrezzatura, con quel tanto di indispensabile che permette di forgiare dei campioni. Condizioni speciali italiane vogliono che il nuoto viva all'ombra di presidi sicuri, dove gli interessi, gli oneri, e i vantaggi possano collimare con quelli di altre forme sportive.

Milano può dire frattanto di disporre di cinque bacini scoperti, regolamentari agli effetti delle esigenze sportive internazionali.

Prima a sorgere fu nel 1924 la piscina olimpionica della Canottieri Milano, e che ancora oggi, con l'attrezzatura creata a possibilizzare lo svolgimento di grandi manifestazioni di nuoto e di tuffi, sta fra le migliori d'Italia.

Due anni or sono seguì la vasca comunale di via Ponzio (unica tra gli impianti del genere che soddisfasse alle esigenze tecniche dello sport), nel 1930 il « Lido » ed il « Tennis Club » crearono perfetti bacini, dei quali il secondo, sebbene nelle minime misure consentite dal regolamento, riunisce quanto di migliore poteva desiderarsi.

La piscina della « Canottieri Olona », costruita sulle medesime dimensioni di quella della consorella « Milano », è stata inaugurata con semplicissima cerimonia, come si conveniva ad opere portate a termine brevemente e silenziosamente, il 26 aprile ed è già oggi un vivaio di nuotatori. La « Sezione Nuoto » della Canottieri Olona è stata affidata alle cure dell'ing. Capodacqua, che ricordiamo appartenente alla Canottieri Milano nel 1927 e 1928 ed in tali anni componente la squadra che riportò il campionato nazionale di staffetta 50 x 5.

Qualche novità in Liguria, dove assistiamo ad un vero pullulare di società natatorie. La grande fusione dell'anno scorso è andata a male e le idee separatiste vi han ripreso piede: ecco dunque la « Sampierdarenese », l'« Andrea Doria », la « Rapalense », l'« Albarese Genova », la « Mameli Voltri », la « Libertas di Sestri », la « R. N. Camogli », la « Piaggio » di Finale Ligure.

Agli effetti della propaganda c'è da augurarsi che sulle coste del mare, come in quelle dei laghi, dove le condizioni d'ambiente creano vivai di nuotatori, il numero delle società natatorie vada sempre più aumentando. S'anche assistiamo al fatto di sodalizi assolutamente sprovvisti di conoscenze tecniche dello sport e di impianti indispensabili al nuoto sportivo (oggi in Liguria la questione della piscina scoperta è al punto della piscina invernale per Milano), i nuovi programmi federali vi porranno rimedio. Intanto già si sente accennare ad una fusione fra « Rapalense » e « Sampierdarenese » e questo che forse è oggi un fatto compiuto terrebbe raccolti quanto di meglio il nuoto ligure conta al presente: Renato Bacigalupo, Cappellini, Arù, Sommariva, Bianconi, Macera, Gamba, Cocchetto, Truffa, ecc., ecc. E sotto la guida animatrice di Luigi Bacigalupo una simile accolta dà a sperare qualcosa di buono; senza tuttavia un progresso proporzionato alle speranze.

La mancanza di bacini esatti si fa di giorno in giorno più palese. Di giorno in giorno si riafferma, almeno per i sodalizi più forti la necessità di ridursi a nuotare, per lo scopo sportivo, nelle piscine dove lo specchio d'acqua è sempre calmo, dove la misura è esatta, dove l'allenamento e l'opera degli istruttori sono resi più facili. E' quindi necessità per i liguri di effettuare una buona volta uno dei tanti progetti, studiati, approvati, resi pubblici ed applauditi.

Trieste e Fiume sono pressapoco nelle condizioni della Liguria se non per gli uomini almeno per gli impianti. Bacini per il nuoto sportivo niente.

Fra i nuotatori, se leviamo Omero assente da Trieste per gli obblighi militari, troviamo il solo Perentini a tenere alti i colori del nuoto triestino. Dietro di lui pochissimi giovani scorgiamo che possano impiegarci per la città redenta un moto di risveglio natatorio.

Fiume non sta meglio: la bella squadra della Fiumana può forse contare ancora sui fratelli Blasisch, su Veschi, su Negowettich e su Gottardi ma è

stata all'opera lo scorso anno e due anni fa per prepararsi gli elementi di rincalzo?

Di Firenze dobbiamo dire assai bene: Paolo Costoli ha portato alla « R. N. Florentia » qualcosa più che il suo contributo materiale: la presenza del grande campione in efficienza è la migliore garanzia di progresso per un club. Con Banchelli in buone condizioni la società fiorentina può vantare due vedette capaci di rendere potente tutta l'omogeneità della squadra. Manzoni nella rana, e Picchioni nel dorso, senza essere elementi di primo ordine, completano i quadri del nuoto fiorentino avviato, malgrado la totale mancanza di piscine coperte e scoperte, ad una vera posizione di egemonia nazionale.

A Roma niente di nuovo eccetto che la decisione di affidare nelle mani di un esperto ungherese l'istruzione dei giovani. Questo lavoro di forgiatura incontra un materiale assolutamente ancora allo stato grezzo. La possibilità tuttavia di usufruire nell'estate e nell'inverno della vasca invernale e della vasca scoperta, da due anni creata sul campo sportivo del P. N. F., metterà le società romane del nuoto in grado di riaversi finalmente dall'inattività sportiva e dalle manie fumarole osservate fin qui.

Riccardi e Jacovacci sono per il momento più che buoni elementi, che a trarre dalla mediocrità basta l'esercizio costante e sorvegliato. Ecco dunque Roma partire da un grado più in alto che Bologna, dove il nuoto non solo non contava nuotatori, ma neppure contava una tradizione.

Il Tevere può avere sprecato, nelle lunghe gare di fiume, le energie di un innumerevole esercito di giovani, così come in Liguria per tanti anni le mai abbastanza depredate gare di fondo hanno esaurito la classe di tanti nuotatori, ma il Tevere ha creato nei monelli dell'Urbe l'amore per il nuoto e gli spalti del fiume brulicano nell'estate di una folla di bronzati e gagliardi ragazzi... che però nuotano tutti male ed ignorano quasi completamente gli stili moderni.

Bologna e Milano han dimostrato, seguendo le tracce della Germania e dell'Ungheria, quel che si possa ottenere in un piccolo limitato specchio d'acqua; tuttavia Bologna e Milano han forgiato i loro nuotatori operando la cernita su un numero limitatissimo di giovani.

Napoli è presentemente nelle identiche condizioni di Roma e della Liguria: qualche punto di superiorità è forse dato dal poter usufruire degli elementi che il nuoto rivela in tutta la parte meridionale della Penisola: così Pepe, cui nessuna società poteva garantire un sicuro appoggio, difende i colori del sodalizio partenopeo. Pepe potrà impiegarci l'affermarsi dello sport del nuoto fra i napoletani, ma la mancanza di piscine estive renderà sempre pressochè vano anche un buon lavoro di propaganda. Di Aliberti, così promettente due anni or sono e così brillantemente affermatosi nei Campionati juniores dello scorso anno, non caveremo mai un campione di classe, come s'avrebbe adito a pretendere, sin che l'attività natatoria



Un segno evidente dell'importanza che il nuoto va acquistando presso le Società, è dato dal fatto che queste affidano oggi la cura dei propri nuotatori a tecnici di riconosciuta fama. Ecco gli allenatori della Bologna Sportiva, della R. N. Milano e della Canottieri Milano: (da sinistra) Domonkos, Bartha e Dukasz.

partenopea avrà soste invernali di sette mesi e sin che l'istruzione dei giovani sarà affidata a tecnici di non riconosciuta competenza.

A Pesaro, alla fama di Patrignoni è successa quella di Giunta, che i campionati allievi dell'anno scorso ricordano vincitore nei 200 metri a stile libero. Il giovane pesarese ha notevolmente progredito nell'allenamento collegiale di Bologna dove la Federazione del nuoto ha riunito i nostri migliori nuotatori affidandoli alle cure di Paolo Domonkos.

E' stato questo un atto apprezzabile e tanto più degno di elogio se si considera l'onere finanziario che la preparazione di Bologna porta con sé.

Con Giunta sono stati convocati al Littoriale Perentini, Pepe, Veschi, Cappellini, Banchelli, ai quali la « Bologna Sportiva » ha aggiunto i suoi Baldo, Atti Enzo, Facchinetti, Monari, Fabbri, ecc.

Possiamo riepilogare le prove più salienti fornite durante il primo mese di lavoro: Facchinetti, lo specialista bolognese della rana, ha migliorato ufficialmente il record italiano dei 100 metri e non ufficialmente è sceso 1" al disotto del record italiano dei 200 metri.

Perentini ha percorso i 400 m. in 5'16", il che è al di là della sua miglior forma degli anni scorsi, e sui 200 metri a stile libero ottimi tempi si sono avuti da Cappellini (2'28"), Perentini (2'27"), Banchelli (2'28"), Atti Enea (2'31"), Giunta (2'34"), Atti Enzo (2'35"). Da notarsi che Cappellini ed Atti sono appena diciassettenni.

Giunta è stato di 7" inferiore al tempo vittorioso

dei campionati allievi del '30, infine Atti Enzo è appena quindicenne. Pepe ha fornito sui 100 metri 1'05"2/5 ossia appena 2" al di sopra del record italiano di Polli. Baldo invece non vi ha ancora figurato bene. Lo sport ha tenuto questo prestigioso atleta di 17 anni un po' lontano dagli studi, con l'esito per la scuola che ci si può immaginare: oggi Baldo è conteso tra la società sua, dove lo si vorrebbe portare alle maggiori glorie, e la famiglia dove una bella pagella è letta più volentieri del giornale sportivo.

Costoli, Conelli, Polli ed Omero non sono presenti a Bologna, l'uno perchè trova buon campo a Nizza dove dimora con la famiglia, il comasco ed il triestino perchè impegnati dagli obblighi militari, il milanese infine perchè impedito dagli impegni professionali.

Costoli d'altronde ha già messo in rilievo l'ottima sua forma col 5' ottenuto sui 400 metri a Nizza contro Taris; Polli ha dimostrato d'essere quanto mai lontano da un principio di decadenza, uguagliando e migliorando in allenamento il record dei 100 metri a stile libero, ed infine Conelli, che appartiene alla palestra di Polli ha già stabilito ufficialmente in allenamento ottimi tempi sui brevi e sui medi percorsi.

I tuffatori non sono stati invitati a Bologna. La Federazione si è creduta in condizioni di non poter figurare degnamente ai Campionati Europei di Parigi con Cozzi e Selva.

I due specialisti della Canottieri Milano nel 1927 in occasione dei Campionati Europei svolti a Bologna,

si classificarono al terzo posto fra i 70 rappresentanti di tutta Europa. L'anno di poi Selva vinse a Parigi un concorso internazionale di tuffi d'alto volo.

Da quali motivi può dunque essere giustificata la decisione della Federazione?

Fra i rinnovamenti portati dalla F. I. N. al suo programma di futura attività va rilevato l'aggiunta alla Coppa Federale dello scorso anno di un'altra manifestazione indetta fra le società nazionali, la quale comprende un complesso di gare individuali sulle distanze olimpiche a stile libero ed obbligatorie.

Lo scorso anno avevamo espresso la nostra ammirazione per la geniale idea di indire la staffetta artistica della Coppa Federale. Oggi ci sembra che l'aggiunta dell'altro incontro non porti più quei vantaggi che avevamo visti nella prima, in quanto ogni nuotatore potrà partecipare a più di una gara ed ogni club iscritto al torneo vedrà l'attività dei suoi migliori elementi impegnata durante tutta la stagione a due sole competizioni nazionali: la Coppa Federale ed i Campionati.

Ed allora dove la possibilità di invitare clubs stranieri a scendere in Italia e dove la possibilità di recarsi all'estero? Si è sempre data una importanza troppo trascurabile alle « tournées » dei nostri clubs all'estero ed agli incontri in patria tra società straniere e società nostre. Questo è pure stato il motivo che ha tanto tardato il diffondersi delle nuotate moderne in Italia.

Da parte nostra chiediamo alla Federazione di rammentarsi che in Italia esiste un'arte dei tuffi in ribasso; che all'infuori dei Campionati nazionali nessuna altra competizione riunisce in gara i nostri tuffatori. Se l'iniziativa non parte dai singoli clubs (esistono torrette per tuffi a Milano, presso la « Canottieri Milano », presso il « Lido » e quanto prima presso la « Canottieri Olona »; a Bologna presso le due vasche del Littorale, a Firenze presso la « R. N. Florentia », a Roma presso la piscina della Farnesina e presso la piscina del P. N. F.) occorre parta dalla Federazione, se a questa sta a cuore, oltre che il progresso ed il successo dei nuotatori, anche quello dei tuffatori.

PAOLO MASERA

## I cinque migliori nuotatori in Francia ed in Italia

### IN FRANCIA

100 m. a stile libero	400 m. stile libero	1500 m. stile libero	100 m. sul dorso	200 m. a rana
Taris 59''4/5	Taris 4'47''	Taris 20'15''4/5	Noual 1'15''1/5	Cartonnet 2'56''
Diener 1'4''	Vandepiancke 5'33''	Vandepiancke 22'34''	Zeibig 1'16''	Schoebel 2'59''3/5
Vandepiancke 1'5''3/5	Lesur 5'38''2/5	Lesur 23'21'3/5	Faye 1'16''3/5	Talon 3'1''2/5
Thibault 1'5''3/5	Borocco 5'45''	Navarre 24'9''	Vanuxem 1'19''1/5	Ritter 3'2''4/5
Lesur 1'6''	Navarre 5'51''	Roig 24'10''	Goetz 1'20''	Schäfer 3'4''2/5

### IN ITALIA

100 m. a stile libero	400 m. stile libero	1500 m. stile libero	100 m. sul dorso	200 m. a rana
Polli 1'3''2/5	Costoli 4'56''	Costoli 20'25''2/5	Omero 1'16''2/5	Facchinetti 3'1''4/5
Pepe 1'3''3/5	Baldo 5'19''	Perentin 21'44''	Crosio 1'20''	Manzoni 3'2''2/5
Costoli 1'4''4/5	Perentin 5'16''	Gambi 21'53''4/5	Costoli 1'20''4/5	Arù 3'8''
Baldo 1'4''4/5	Gambi 5'24''	Bacigalupo 22'54''2/5	Pater 1'25''	Schneider 3'14''
Conelli 1'5''	Bacigalupo 5'25''	Aliberti 23'12''	Picchioni 1'25''4/5	Bravin 3'16''3/5

## Una gara di vera propaganda

### LA "COPPA BRANCA,"

Il 27 luglio la Federazione Provinciale Fascista Milanese farà svolgere al Lido di Milano la bella manifestazione che tanto successo riscosse lo scorso anno.

Si tratta, come molti certamente ricorderanno, di una gara a staffetta di metri 50 x 5 a stile libero aperta a tutte le squadre di nuotatori non classificati, dipendenti, agli effetti della residenza in Milano, dai Gruppi Fascisti Rionali della nostra città.

Vera manifestazione di propaganda quindi, destinata a spingere i suoi effetti in tutta la città. Qualunque giovane può infatti parteciparvi, sia egli fascista o no, iscrivendosi nella squadra del Gruppo Rionale della propria zona.

Lo scorso anno in pochi giorni si iscrissero alla Coppa Branca 13 Gruppi Rionali i quali trovarono nei loro soci e nei giovani dei propri rioni di giurisdizione tante gagliarde reclute per poter formare totalmente 25 squadre per la staffetta a stile libero, forma indovinatissima per il suo carattere popolare e simpatico nelle masse degli adepti.

La prova svolta, come dicevamo dianzi, al Lido di Milano sortì un esito de' più promettenti per l'avvenire.

Dopo 5 batterie di 5 squadre si pervennero alle due semifinali con una ammirata regolarità di contegno, con una continua emulazione squisitamente frenata dalla obbedienza seria di tutti, che ci richiamava alla mente il paragone di ammirate gare anglosassoni. La finale segnò la vittoria della squadra A del Gruppo Sciesa in 2'25'' e 4 quinti; e l'ottima riuscita spinge a ricordare i battuti che se la cavarono proprio più che onorevolmente, incalzando il tempo dei vittoriosi assai da vicino. Il cronometro segnò nei secondi del Gruppo Cantore A 2'57'' e 2 quinti, nei terzi del Gruppo Bonservizi A 3'5'' e 4 quinti; mentre nell'ordine seguivano in classifica al IV posto la « Diaz » in 3'6'', al V posto la « Mussolini » in 3'10'' e 2 quinti, al VI la « Crespi » in 3'16'' e 4 quinti, e al VII la « Sciesa » B in 3'23'' e 1 quinto.

Cifre eloquenti non solo per gli intenditori di velocità, ma anche per coloro i quali soltanto si mettano a calcolare le possibilità di chi è alle prime armi.

Tali risultati della bella riunione dell'anno scorso invitano a riflettere sull'indovinatissima scelta del genere di gara che essendo alla portata di tutti i buoni nuotatori, ed in cui si esclude il pericoloso carattere individuale e vi emerge la potenzialità di coesione tra compagni di lotta, offre il destro di riunire la tecnica alla agevolezza della preparazione. Di fatti è risaputo come la staffetta si presti a far risultare con precisione l'indice delle possibilità di un sodalizio e nel contempo serve ad additare la classe soggettiva dei singoli atleti. E tutte queste caratteristiche speciali al nuoto, sport di grande propaganda e di sicuro avvenire per i nostri giovani, hanno dunque splendidamente servito a dare lustro al primo Campionato dei Gruppi milanesi.



Jean Taris, il prodigioso nuotatore francese che ha migliorato due records del mondo.

## TARIS, NUOTATORE PRODIGIO

Alla piscina Molitor di Parigi, verso la metà dello scorso mese di aprile, Jean Taris ha riscosso un doppio successo. Battere il record dei 300 e dei 400 metri d'Arne Borg è una prova di eccezione, ma il prodigioso è che Taris ha ottenuto questa con grande facilità.

La classe di Taris non può più essere discussa: egli è completo nuotatore, più grande di Arne Borg. Lo svedese non è mai sceso al di sotto del minuto nei 100 metri mentre Taris ha regalato allo sport della sua patria un 59''4/5.

E' stato con tutta semplicità, alla presenza di duecento persone, le quali non sapevano se dubitare o se sperare. Erano le otto di sera.

Alla una del pomeriggio Taris si era recato ad allenarsi leggermente nel medesimo bacino. In *souplesse* egli aveva percorsi 400 metri in 5'19'' e 33 metri a gran velocità. Il celebre campione di corsa Ladoumègue, che assisteva a questo allenamento, non credeva ai suoi occhi: « Mi sarebbe impossibile, disse egli, allenarmi in tale modo il giorno stesso d'un tentativo di record. Non capisco più niente ».

Taris partì relativamente non troppo forte. Passò i primi 100 metri in 1'3'' e 3 quinti. I secondi 100 metri non occuparono alcun aumento perché i cronometri segnarono 2'17'' e 2 quinti.

A partire da questo istante Taris cominciò a dare visibili sforzi d'impegnarsi. Egli passò i 300 metri in 3'33'' e 2 quinti battendo il record del mondo di 1 decimo di secondo. Gli ultimi 100 metri furono magnifici e l'ultima vasca non fu che

una volata per arrivare al tempo meraviglioso di 4'47''.

Ci si può chiedere, oramai, quello che può fare Taris. Certamente meglio.

Dicono che il bacino d'Auteuil-Molitor sia, agli effetti dei tempi, il migliore di Parigi. Ma esistono in Francia altre piscine ancora più facili. Ad esempio quella del Pìol a Nizza, che misura soltanto 25 metri di lunghezza. Là Taris avrebbe realizzato non 4'47'' ma 4'44'' o 4'43''.

Ma questo non è tutto. Immaginate che in questa piscina di Nizza, Taris invece di compiere il suo tentativo contro il cronometro, da solo, avesse incontrato Arne Borg, forte quale al tempo della sua migliore forma, e che la lotta l'avesse costretto a partire velocemente. Ci si domanda quale record fantastico avrebbe stabilito.

Le doti del francese non si fermano al mezzofondo: sugli 800 e sui 1500 metri ha già fornite prove d'eccezione.

E' di pochi giorni o sono il suo felice tentativo portato al record mondiale degli 800 metri detenuto da Arne Borg: nella piscina di Palm Beach a Cannes il parigino ha percorso la distanza in 10'17'' 1/5 (antico record 10'19'' 2/5).

Ad onore di Arne Borg dobbiamo però ricordare che lo svedese a Bologna nella occasione in cui compì i 1500 metri in 19'7'' passò i primi 800 metri in 10'15''.

Oggi a Taris manca di attaccare il record di Arne Borg sui 1500 metri. Fino a quando il 19'7'' del nuotatore giornalista continuerà a mantenersi inattaccabile davanti all'ammirazione degli sportivi di tutto il mondo?



I quattro schermatori che hanno conquistato per l'Italia il Campionato a squadra di spada: (da sinistra) Cornaggia, Ragno, Agostoni e Riccardi.

## I Campionati Europei

I campionati europei 1931 debbono evidentemente esser nati sotto una cattiva stella: per la scherma europea in generale, per quella italiana in particolare. E ciò malgrado che la Federazione austriaca abbia fatto del suo meglio per dare una prova di organizzazione modello.

Gli incidenti accaduti durante lo svolgimento delle gare sono stati vari, ma i più gravi sono certo quelli conseguiti alle decisioni delle giurie. Che qualcuno dei nostri più giovani si creda un eroe, rappresentante dei 40 milioni di Italiani e qualche volta, preso dall'ardore della battaglia, ecceda nel nervosismo, ritenendosi danneggiato più spesso e facilmente di quello che non lo sia effettivamente, potrà anche darsi, ma il concedere per tre volte consecutive ragione ad un arresto fatto su botta dritta è cosa che passa ogni immaginazione e che giustamente può far perdere le staffe a chiunque, e più specialmente ad uno schermatore che, come Gaudini, aveva da difendere un titolo sacrosantamente guadagnato.

Che si imponga, nella riunione della giuria di appello, ad un tiratore di chiedere scusa dei suoi atti di nervosismo, sta bene, ma che poi, in seguito al minacciato ritiro dei giurati di parte ungherese e francese, il presidente della Confederazione inter-

nazionale signor Empeyta, dichiari che vengano sospese le gare individuali di fioretto è cosa che non sappiamo sia sufficiente il definire grottesca.

Si è allontanato il naufragio completo della manifestazione, grazie al fermo contegno degli on. Bacci e Mazzini, ed al buon volere degli Austriaci, rimandando al giorno dopo la continuazione del torneo, ma dopo tutti questi incidenti i giurati stranieri, francesi soprattutto, hanno aumentato il loro malanimo contro gli Italiani con il conseguente ritiro dei nostri dalla finale dell'individuale di spada. Dobbiamo ringraziare della bella prova di cavalleria e correttezza sportiva offerta dai signori Anspach e Mende, che sono stati due dei più accaniti nostri avversari, soprattutto il secondo, che, già noto per precedenti infelici prove, è stato imposto a presidente della finale, cosa che i nostri Gerarchi avrebbero potuto anche evitare non accettandolo fin dalla prima proposta, onde non accadesse quello che, come era prevedibile, è poi accaduto, perchè il signor Mende, con i suoi giudizi fatti con chissà quali criteri, è stato la causa principale della decisione del nostro ritiro.

Le gare si sono iniziate con la prova a squadre di fioretto. Mancano qui le rappresentative della Francia, che non ha creduto di formare una sua squadra, e del Belgio, la cui Federazione, travagliata da crisi interna, non ha potuto partecipare ai Campionati.

La gara si è pertanto risolta in una facile vit-

toria della squadra azzurra, formata alternativamente da Pignotti, Guaragna, Marzi, Ragno, Chiavacci e Gaudini, i quali, senza impegnarsi eccessivamente, hanno chiaramente dominato la squadra ungherese per 13 a 3, quella austriaca e quella inglese per 14 a 2, riconfermando il nostro netto primato nella arma classica. Più interessante la lotta per il posto d'onore terminata a favore degli Ungheresi.

La gara individuale di fioretto ha segnato una sorpresa nei suoi risultati.

Ritiratosi dalla gara, Gaudini, dopo tutti i precedenti incidenti, sorti soprattutto attorno a lui, per una grave ferita al braccio prodottasi mentre tirava con l'inglese Lloyd, sono entrati nella finale cinque Italiani: Marzi, Guaragna, Chiavacci, Ragno e Pignotti; un Inglese: Lloyd; un Francese: Lemoine ed un Tedesco: Casmir. Era questo l'avversario ritenuto il più pericoloso nei riguardi di una vittoria finale, di fronte ai nostri fioretisti, ma non si poteva dubitare di una nostra affermazione. Ed invece le cose sono andate ben diversamente. Il francese Lemoine è riuscito a conquistare il titolo battendo Ragno, Pignotti e Marzi uno dopo l'altro.

Ricordiamo il Lemoine delle riunioni internazionali universitarie di San Remo e delle Olimpiadi universitarie, ricordiamo il Lemoine, battuto con netta superiorità da Ciro Verratti pochi mesi or sono a Milano. Sappiamo che è schermatore intelligente, fine e potente, sappiamo che lavora sotto guide di valore indiscutibile e che migliora continuamente in velocità e, soprattutto nell'attuazione di un ammirevole gioco di seconda intenzione, sappiamo che a Montecarlo fu uno dei più forti avversari degli Italiani, ma in scherma non ci sono miracoli, non si diventa Assi in tre o quattro mesi. Lemoine può accendere un cero a non so quale santo, per questa sua vittoria.

Nell'ordine si è classificato dopo di lui Marzi, poi terzi *ex aequo*: Guaragna, Chiavacci e Lloyd, il quale ultimo ha dimostrato di aver progredito enormemente dallo scorso anno, tanto da essere oggi uno schermatore pericoloso per chiunque, poi Pignotti, Ragno ed infine Casmir.

Nello stesso tempo della maschile si è svolta la gara femminile di fioretto ed ancora una volta Helen Mayer ha trionfato con chiara superiorità vincendo tre assalti consecutivi e confermando la sua qualità di « fuori classe » della scherma femminile. Dopo di lei sono piaciute l'ungherese Erna Bogen e l'austriaca Elena Preis. Ottima anche la prova della tedesca Sondheim e dell'inglese Guinness. Al di sotto delle sue possibilità ha tirato la nostra Schweiger, che non è stata certo all'altezza della sua vittoria di Firenze. Degna di nota la classifica in finale della Cerani, che ha dato prova dei suoi progressi.

La gara a squadre di spada ha classificato per la finale le rappresentative di Svezia, Germania, Francia ed Italia. Battute nettamente le prime due, che si sono così classificate terza e quarta rispetti-

vamente, la lotta per il primato si è ristretta tra la squadra azzurra e quella francese. E finalmente gli Italiani hanno saputo riaffermare quella superiorità che gli ultimi incontri ci facevano temere di molto intaccata.

Inutile dilungarci sulla bella affermazione. Riccardi con quattro vittorie è stato l'uomo migliore in campo, dopo di lui Cornaggia ha fornito una stupenda prova. Ragno ed Agostoni, quest'ultimo in non perfetta forma, si sono comportati ottimamente, coadiuvando i due compagni, per la vittoria finale.

Nelle individuali le cose sono andate come Dio ha voluto! La nostra vittoria del giorno precedente ha fatto temere una nuova affermazione individuale e nelle semifinali alcuni giurati, come ad una parola d'ordine, hanno cominciato un vero lavoro di demolizione nei riguardi degli Italiani.

Così Brusati, la recluta che ha tirato con grande ardore e rendimento, dichiarato perdente da Bouchard che invece sarebbe stato battuto e quindi escluso dalla finale, Minoli, che Anspach ha fatto elegantemente battere da Coutrot, arrivato in *barrage* con l'Italiano grazie ad un 3 a 0 regalatogli da Thofet, e Ragno sono stati decisamente esclusi per l'operato delle giurie.

Ma Riccardi e Cornaggia, vincitori decisissimi delle rispettive semifinali e Bertolaia, entrato tra i primissimi, si prospettavano troppo temibili avversari e, dopo che, facendo il gioco di squadra, Bouchard aveva beneficiato della vittoria su tutti i compatrioti, la camorra organizzata contro i nostri tiratori giungeva ad un punto tale che, essendosi Cornaggia lasciato battere, senza tirare, da Rousset, in seguito all'operato del Presidente Mende, gli on. Bacci e Mazzini decidevano che i nostri abbandonassero la gara.

E così Bouchard, conquistava il titolo, seguito da Schmetz, Raffali (Ungheria), Rousset, Jourdan e Pratt. Il vincitore è atleta degno del titolo, ma il titolo non è stato conquistato in modo degno di lui. Ecco quanto possiamo, in brevi parole, dire della vittoria di Bouchard.

La gara a squadre di sciabola ha classificato per la finale Ungheria, Italia, Germania ed Austria. Anche qui la lotta si restringe tra la squadra ungherese e quella italiana mentre la Germania, battendo l'Austria, si assicura il terzo posto.

Gli Italiani si difendono strenuamente, ma non tutti quattro sono gli atleti indomabili di altre competizioni. Mentre Gaudini, fattosi togliere i punti dalla sua ferita combatte con coraggio ferreo la sua battaglia, conquistando due vittorie su tre assalti, mentre il Col. Anselmi, l'ardente e corretto sciatore, battendo Piller e Kabos, essendo battuto da Gerevich, anche per un errore della giuria, e da Petschauer, conferma il suo reale valore in campo internazionale, Pignotti e Marzi non trovano la perfetta carburazione. E gli Ungheresi possono così conquistare quel titolo cui da vari anni gli Azzurri portano assalti for-

midabili quanto vani, per un certo volere della sorte che sembra non voglia premiare il valore dei nostri rappresentanti.

E siamo all'ultimo atto della edizione 1931 dei Campionati Europei: la gara individuale di sciabola. Anche qui funziona come nel fioretto la nuova formula e, malgrado la bella difesa, Pignotti, Ragnò, Gombos, Glikais, Doros non trovano posto nella finale, in cui entra per primo Gerevich, seguito da Gaudini, che batte Doros 5-3, Gombos 5-0, Piller 5-1. Poi Piller in superba ripresa si fa luce assieme a Petschauer. Infine Anselmi, Marzi, Kabos e Casmir si conquistano, dopo una lotta accanita, il posto tra i primi otto.

Le nostre speranze non sono soppite. Gaudini ha, fino a questo momento, tirato benissimo. Guardiamo a lui! Ma in finale il suo fisico non risponde più ed il gigante romano è l'ombra di sé stesso. Anche Marzi cede alla fatica ed è ultimo in classifica. Chi vende cara la pelle è ancora Anselmi che offre una prova stupenda della sua tempera di combattente. Piller è risorto; senza nessun gesto di nervosismo, anche nella sorte più avversa, senza perdere la calma, neppure per un attimo, infila le vittorie una dopo l'altra e battendo nell'ultimo bellissimo incontro per 5 a 3 il giovane Kabos, autentica promessa della sciabola magiara, riconquista l'ambito titolo. E dei tre Campioni d'Europa Piller è certo il più degno e quegli che solo con la sua forza e la sua volontà ha saputo conquistare la vittoria.

Dopo Kabos si classificano Petschauer, in gran forma, Casmir, confermandosi sciatore quanto fioretista, il giovane Gerevich, altra promessa della scherma ungherese ed infine i tre Italiani.

I Campionati Europei 1931 sono terminati. Gli Italiani nulla hanno perso nel loro prestigio schermistico in questa riunione. Gli insegnamenti che abbiamo tratto saranno utili per la preparazione futura.

**GIULIO BENASSATI**



La signorina Germana Schwaiger vincitrice del torneo di fioretto a Firenze.

## SCHERMA FEMMINILE A FIRENZE

Assente soltanto la campionessa del mondo Helen Mayer, colpita da un grave lutto, e di conseguenza la squadra germanica, si è svolto a Firenze nei giorni 20 e 21 maggio un Torneo femminile di scherma, che ha richiamato nella bella città tutte le migliori rappresentanti della scherma europea.

Nella gara a squadra di fioretto la lotta si è circondata alle rappresentative italiana ed inglese, dato che la squadra francese, presentatasi unicamente, dietro preghiera degli organizzatori, per permettere la presenza di almeno tre rappresentative, non ha potuto, essendo composta quasi esclusivamente di spadiste, compiere che il ruolo di comparsa subendo due sconfitte per 9 a 0.

Nella finale, la squadra inglese, più omogenea nelle sue tre rappresentative, signorine Butler, campionessa d'Inghilterra, Daniell e Arbuthnot, tutte ben impostate in guardia, praticanti una scherma calma basata sul gioco di parata e risposta e di seconda intenzione ha avuto ragione per 5 vittorie a 4, pur avendo ricevuto 33 stoccate e date 32, della squadra italiana nella quale, mentre la Schwaiger ha dominato la situazione battendo tutte le inglesi per 5 a 2, le altre due schermatrici, signorine Cerani e Musso, pur dimostrando di aver notevolmente migliorato in decisione ed in velocità non hanno saputo, specialmente la seconda, adattare la loro scherma a quella delle avversarie e non sono riuscite così, malgrado una onorevolissima difesa, ad ottenere le due vittorie necessarie a

completare l'affermazione della Schwaiger.

Nella gara individuale di fioretto la Schwaiger ha una volta ancora confermato la sua chiara superiorità sul lotto delle partecipanti vincendo tutti i suoi matches. E per la verità, sebbene non si sia dei grandi entusiasti della scherma femminile, dobbiamo riconoscere che la simpatica Veronese ha delle doti veramente eccezionali. Bella in guardia, sa attaccare in botta dritta e riprendere immediatamente, con velocità e potenza invidiabile. Ha un pugno ben centrato ed anche nel gioco di difesa è assai sicura. Sarebbe molto interessante vederla opposta oggi alla Mayer. Non che si possa credere in una sua vittoria, ma certamente il confronto sarebbe bellissimo.

Le è seguita nella classifica l'inglese Arbuthnot che già nella gara a squadre aveva prodotto un'ottima impressione. E' forte sul gioco d'arresti in tempo, e sa attaccare con bella scelta di tempo e con notevole velocità di « uno e due » o di controcazione.

Ottima terza è stata la signorina Cerani che ha tirato molto meglio che nella prova a squadre e che ha confermato, con l'odierna classifica, il suo vero valore.

La piccola Sala ha fatto miracoli. Classificarsi al quarto posto davanti a schermatrici del valore delle due inglesi Butler e Daniell è impresa di cui non la ritenevamo capace. Vi è riuscita, combattendo con sicurezza e con bello stile. Ci ralleghiamo con lei. Le due Inglesi sono calate, forse stanche per gli incontri della prova a squadre ed hanno fornito una prova inferiore alle loro reali possibilità.

Nella individuale di spada l'affermazione italiana è stata delle più convincenti in quanto le cinque Italiane hanno conquistato i primi cinque posti nella classifica. La vittoria è arrisa alla signora Mangiarotti, moglie del Maestro milanese, che è riuscita ad imporsi grazie alla sua sicura condotta di gara e ad una ammirevole precisione di punta, di fronte alle avversarie di lei assai più nervose ed imprecise. La signorina Salonna anche non è dispiaciuta ed ha lottato fino all'ultimo per la vittoria finale, così come strenuamente si sono difese le signorine Smaine, Mackenzie e Zanetti classificate nell'ordine davanti alle francesi Angreville e Veit ed alla svizzera Gysen, ma, per essere sinceri, non possiamo certo essere molto entusiasti di questa prima prova femminile alla spada. Non siamo, per principio, molto favorevoli alla scherma femminile in generale, ma ci sembra che l'arma triangolare, con il suo peso, con la sua tecnica, che richiede soprattutto doti di cuore, decisione e velocità, sia proprio del tutto contraria al temperamento femminile; per questo dobbiamo dire che l'esperienza di Firenze, malgrado sembri voglia essere imitato in altre riunioni, ci ha lasciato molto scettici su quelle che sono le possibilità della spada femminile.

La giuria sotto la presidenza di Pignotti e formata da Benassati, Bocchino, Gazzini e Rusconi ha funzionato egregiamente, ma dobbiamo anche dire che le Signore hanno dato sulla pedana un bel'esempio di correttezza sportiva. Ottima la organizzazione curata con amore da Umberto Terlizzi.



Il fiorentino Bocchino, vincitore del torneo di fioretto per juniors.

## I TORNEI DI CREMONA

Cremona ha vissuto la sua grande settimana schermistica che iniziata il giorno 10 maggio con la gara di fioretto per Balilla, è terminata il giorno 18 con la gara Nazionale di sciabola, attraverso lotte continue e serrate che hanno permesso di mettere in luce il reale valore dei nostri giovani, dei quali molti, diciamo molti, si sono confermati, ché di rivelazioni vere e proprie non si può parlare.

Non vogliamo qui dilungarci molto su questioni riguardanti il regolamento. Vogliamo soltanto dire che occorre trovare il modo di riparare a quelle manchevolezze che, una volta eliminate, renderanno anche più perfetto il funzionamento di questa encomiabile organizzazione cremonese.

La prima è la questione riguardante la posizione dei vari tiratori nelle gare del Dopolavoro, posizione che occorre ben determinare, se si vuole effettivamente riservare questa prova a coloro che possono dedicare solo pochissime ore settimanali allo sport preferito e che, arrivando a Cremona, si sono invece visti togliere ogni possibi-

lità di un posto nella finale, per la presenza di giovani, ottimi schermatori invero, ma dopolavoristi del... dolce far nulla o presso a poco.

Altra questione importantissima: quella delle giurie. Premettiamo che non abbiamo nulla contro nessuno. Parliamo per una questione di principio. Il Regolamento Internazionale prescrive chiaramente che i Maestri non possono far parte delle giurie. A Cremona i Maestri sono stati giurati e Presidenti. Ce ne meravigliamo, in quanto a Cremona si conoscono benissimo i regolamenti e si sanno anche rispettare. Ci stupisce anche che il Comitato Regionale della C. N. I. S. non sia intervenuto, come ci ha stupito il fatto che la C. N. I. S. non abbia maggiormente seguito lo svolgimento di un torneo dal quale, pure, ci si doveva attendere, in certo qual modo, un delinarsi di valori che permettesse una prima scelta delle nostre future lame di riserva.

Ora noi sosteniamo che o si intende assurdo quell'articolo del Regolamento che impone le giurie di soli dilettanti e lo si elimina, oppure lo si ritiene giusto ed in tal caso lo si rispetta. Tanto più che oggi — forse qualcuno inorridirà nel leggere quanto stiamo dicendo, ma non si potrà negare che corrisponda ad una verità, — la scherma è fatta ormai con criteri assai diversi da quelli di vent'anni or sono, e molti Maestri, troppo, diciamo troppo, tradizionalisti e convenzionalisti, hanno un sistema di esprimere giudizi su questioni di tempo e di validità, troppo lontano dalla mentalità schermistica dell'oggi, ciò che porta spesso volte, a capovolgimenti completi di un verdetto, con il conseguente nervosismo e le proteste del tiratore.

Vogliamo ancora chiedere perché la spada, in tanto lusso di gare e di premi, sia stata lasciata in disparte. Povera arma triangolare! E pensare che attraverso il saltuario e malsicuro rendimento dei nostri migliori si fa pressante il bisogno di curare e portare innanzi dei giovani! E veniamo ai risultati delle varie gare.

Circa centocinquanta tiratori si sono alternati sulle pedane e poiché molti hanno partecipato a più gare si è avuto in media una centuria di partecipanti ad ogni prova, un susseguirsi quindi ininterrotto di eliminatorie, batterie e finali che hanno dimostrato quale sia la preparazione fisica e morale oltre che tecnica di questi entusiastici giovani, innamorati del nostro cavalleresco sport.

I Balilla hanno... aperto le ostilità!

Ragazzi dotati di cuore e parecchi anche già bene delineati nella sicura impostazione e nella astuzia di pedana. Dario Mangiarotti, figlio ed allievo del Maestro milanese, ha confermato le sue recenti buone prove, ostacolato fin sul traguardo da un altro promettentissimo schermatore: Manlio di Rosa, allievo di Beppe Nadi, e dal genovese Gnecco, piacente nello stile e dal gioco efficacissimo. Buone le prove di Gaioli, Cavalli, Fantoni e Vida, sempre lodevoli quelle degli altri finalisti.

I più piccoli i *balillini*, al di sotto dei 12 anni, hanno combattuto a parte. Moscerini sulla pedana, ma combattenti accaniti, pronti ai salti di gioia come ai pianti per il dolore di una sconfitta, hanno divertito il pubblico e sono piaciuti, specialmente i fratelli Mangiarotti, Edoardo e Mario, classificatisi primo e secondo rispettivamente, per le loro già spiccate doti che ce li fanno prevedere facilmente come futuri ottimi tiratori.

Con le prove per Avanguardisti, le gare dal punto di vista tecnico hanno naturalmente cominciato ad essere più interessanti ed incerte.

Pinton, Puerari, di Rosa, Galante e Rossi i primi cinque classificati nella gara di fioretto sono già noti per altre precedenti prove. Tutti forti e ben preparati hanno combattuto a denti stretti portandosi or l'uno or l'altro in testa alla classifica, a seconda del risultato dei vari matches. Alla fine il padovano Pinton, battendo nel barrage il milanese Puerari è riuscito ad ottenere una meritata vittoria.

Anche Avanzo, Tansini, Paoletti, Vio e Zampigni si sono ben comportati durante tutto lo svolgimento di torneo.

Nella prova di sciabola la sorpresa è costituita dalla mancata vittoria di Galante, il giovane figlio del maestro, che pure ai Campionati Italiani assoluti aveva meravigliato per il suo brillante comportamento.

Di Rosa, il forte allievo di Beppe Nadi, sciatore completo ed impetuoso, è riuscito qui ad imporsi, seguito dal padovano Pinton, che si è dimostrato anche in quest'arma schermatore solido e velocissimo, mentre Galante ha dovuto accontentarsi di un terzo posto, del resto, tutt'altro che disonorevole, dato il valore degli avversari.

Ottima la prova di Rossi e di Avanzo che hanno fornito assalti superbi, mentre Caioli, Vio, che è riuscito a battere Galante, Tansini e Tornitori hanno sempre difeso ogni loro possibilità di fronte ai più forti avversari.



Si è così arrivati alla prova dei Dopolarovisti che hanno iniziato con la gara di fioretto.

I fratelli napoletani Ugo ed Edoardo Purcaro hanno dominato nettamente, disputando in *barrage* il primo posto che è toccato così ad Ugo, il lotto dei pur forti finalisti, dimostrando di aver notevolmente migliorato dallo scorso anno sia in completezza di gioco, che in velocità. Anche il fiorentino Gozzini è piaciuto sia per la bella scherma praticata che per l'ardore combattivo.

Il mancino Filogamo, vincitore in un assalto entusiasmante di Ugo Purcaro e il giovane Rossi, figlio del maestro genovese, hanno dimostrato di essere degli schermatori completi e fortissimi, terminando a ridosso dei primissimi. Anche gli altri finalisti: Mazzucchelli, Pasquali, Del Fabbro, Galli, Carmine, Anelli e Borromi, pur cedendo alla classe superiore hanno lottato strenuamente ed hanno meritato il loro piazzamento.

La sciabola è terminata con la brillante vittoria dell'universitario milanese Dino Rastelli, che ha battuto nel *barrage* Purcaro Edoardo. La lotta in questa finale è stata bellissima per l'equilibrio dei valori e per l'impegno posto da ognuno in tutti gli assalti. Dino Rastelli, uno degli schermatori più completi e stilisticamente belli, ha ottenuto un meritato premio alle sue recenti ottime prove dei Campionati nazionali, mentre Galante anche in questa gara non ha ritrovato se stesso classificandosi soltanto sesto.

Edoardo Purcaro è piaciuto anche più come scialobatore per le sue doti d'attaccante velocissimo; l'anziano Galli, in ottima giornata, e l'irruento Pasquali hanno disputato dei bellissimi incontri dimostrando reali doti di scialobatori. Ceretta ha fatto quanto di meglio poteva, Spotti è sempre bello ma non più efficace, Anelli si è ben difeso, Reggiani ha tirato al di sotto del suo valore, Renzi e Maestri hanno sempre lottato coraggiosamente.

Si è così arrivati alle gare più importanti della riunione Cremonese: ai tornei di fioretto e sciabola per juniors, ai quali potevano partecipare tutti gli schermatori che non fanno parte della lista dei prima serie classificati tali dalla C. N. I. S.

Naturalmente qui la battaglia per l'ingresso alla finale è durissima per il valore dei concorrenti, che quasi nessuno dei migliori ha disertato la prova.

Dobbiamo dire che tutti i finalisti si sono dimostrati schermatori di classe elevatissima e parlare delle qualità del-



Il veneziano Galante, vincitore del torneo di sciabola per juniors.

l'uno e dell'altro non è che un ripetere quelle solite parole sulle basi tecniche, sulla velocità di attacco, sulla sicurezza della difesa di ognuno, che più volte si debbano usare in resoconti di gare. Ha vinto il più forte, il mancino Bocchino, allievo del maestro Raggetti. Ha subito una sola sconfitta ad opera di Rastelli Dino e nel *barrage* ha battuto nettamente in un match bellissimo e correttissimo il sedicenne Purcaro Ugo che ha con questa classifica confermato la sua vittoria della gara dopolarovistica.

Bocchino è già troppo noto per parlarne a lungo: diciamo che è più di una promessa. Ma i suoi avversari sono stati tutti degni di lui e di Purcaro; Gozzini, Minoli, fioretista dalla linea impeccabile, Musmeci, Rastelli Dino, Marazzi, l'anziano « azzurro », sempre corretto e finissimo combattente, hanno reso ben interessante la lotta in assalti equilibratissimi e tecnicamente pregevoli. Un po' inferiori agli altri finalisti e forse anche a qualcuno dei caduti in semifinale, Di Rosa, Turchi e Trevisan che, in ogni modo, non hanno certo sfigurato nel confronto.

L'ultima fatica, la gara di sciabola ha segnato la riscossa di un ragazzo che nelle precedenti giornate aveva dato risultati inferiori al suo valore: Galante. Lo dimostra il fatto che proprio nella gara più difficile, contro gli avversari

più forti egli ha ottenuto la vittoria, senza subire sconfitta alcuna. Crediamo che questo fatto valga a dimostrare, senza bisogno di ulteriori commenti, il valore di questo schermatore, vera promessa della sciabola italiana, tanto più se si pensa che, dopo di lui, si sono classificati elementi quali Montano, campione italiano universitario, Purcaro Edoardo, scialobatore formidabile, Trevisan, certo assai più forte nella sciabola che nel fioretto, Ughi, Sormanno, Treves, De Rosa, Artelli e Vestrini, schermatori cioè tutti fortissimi e certo ben preparati, per essere arrivati in una finale nella quale non entravano schermatori della forza di Rastelli, certo affaticato dalle molte giornate di gare, Masciotta, Schiazzano ed altri ancora.

Uno dei tornei più interessanti dell'anno IX è così terminato. A prescindere dalle possibilità di qualche raro assente, possiamo dire che i nomi più noti e previsti han saputo farsi largo ma il valore medio generale è in notevole progresso.

Questo è il risultato più bello e sicuro della settimana cremonese, questa è la constatazione che, sopra ogni altra considerazione di indole tecnica e polemica noi mettiamo in piena luce, perché è da questo miglioramento del valore medio dei nostri schermatori che potranno sortire i futuri degni campioni, capaci di continuare le vittoriose tradizioni della scherma italiana.

### L'incontro Universitario Italo - Ungherese

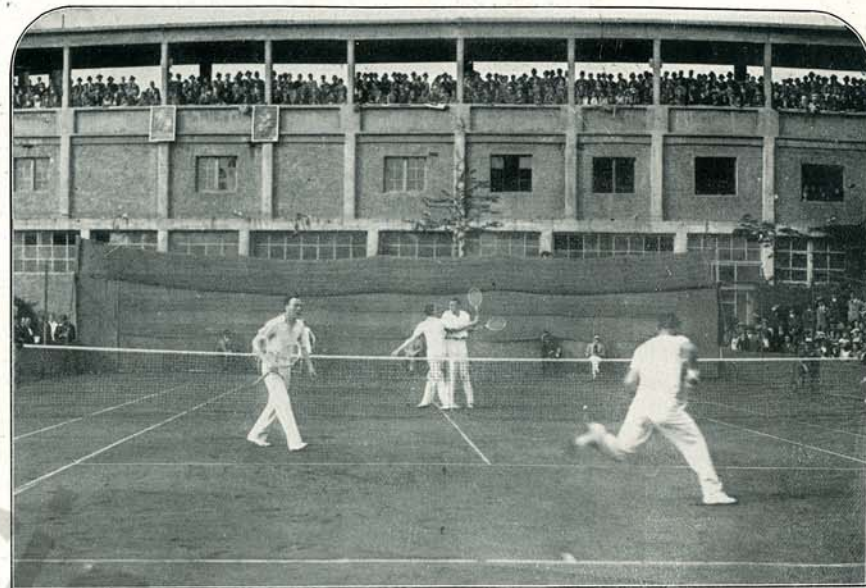
In seguito a trattative private, una squadra universitaria italiana, composta dai due fratelli Rastelli, da Santostefano e dal Campione d'Italia Montano ha incontrato, il 24 maggio a Budapest, una rappresentativa universitaria ungherese formata da Hecs, Kovacs, Raicsanyi e Szilassy.

La battaglia si è chiusa con la vittoria degli Ungheresi per 8 vittorie ed 8 sconfitte, in seguito al maggior numero di stoccate date. Il risultato torna pertanto a tutto favore degli universitari italiani.

Degli italiani Rastelli Dino si è particolarmente distinto con tre nette vittorie (5-1 con Kovacs, 5-2 con Hecs; 5-4 con Szilassy ed una sconfitta onorevolissima (3-5) da Raicsanyi. Dopo di lui il fratello Giorgio ha pure ottenuto 3 vittorie perdendo solo da Kovacs 4-5 e battendo Hecs 5-3, Szilassy 5-4, Raicsanyi 5-4.

Montano, dopo un capotito subito ad opera di Kovacs, che è stato il migliore degli ungheresi, si è ripreso battendo 5-4 Hecs e Raicsanyi, e cedendo, in un assalto un po' sfortunato per 4-5 a Szilassy.

# TENNIS



Durante la partita di doppio Italia-Olanda a Torino.

(foto Ottolenghi)

## LA COPPA DAVIS E IL NOSTRO SMACCO

Dopo il primo turno della Coppa Davis, ricco di sorprese e di risultati inattesi, il secondo turno non ha offerto nessun rilievo notevole con i suoi otto incontri. L'Italia ha superato agevolmente l'ostacolo olandese a Torino, in modo più netto del previsto, anche se la pioggia caduta nella terza giornata, allorché l'Italia aveva già vinto l'incontro ha impedito l'effettuazione degli ultimi due singolari ed il conseguente, inevitabile aumento al passivo del punteggio degli olandesi.

L'incostore Italia-Olanda, come spettacolo sportivo non ha davvero offerto alcun episo-

dio notevole; per noi Italiani l'interesse era tutto concentrato sul debutto in Italia di Umberto De Morpurgo che non era più comparso sui nostri campi dopo l'incontro dello scorso anno con il Giappone a Genova; ma la differenza di classe esistente tra i nostri e gli ospiti ci impedì di vedere un De Morpurgo impegnato a fondo e ben poco ci fu dato di capire delle sue condizioni attuali di forma. Nel singolare, pur denotando l'evidente deficienza del suo rovescio, egli dominò agevolmente il suo avversario ma nel doppio il suo rendimento apparve molto saltuario ed il suo giuoco piuttosto fallosso. De Stefani, invece, pur non essendo stato costretto a sfoderare tutte le sue armi migliori apparve già « à point » e liquidò con una certa rapidità il suo volenteroso avversario; infine Del Bono a suo

agio come al solito nel doppio, giocò una discreta partita dimostrando di essere sulla via di perfezionare il suo rovescio, la cui deficienza lo costringe ancor troppo spesso ad un dannoso spostamento in fuori a sinistra per poter utilmente piazzare la risposta al servizio.

Gli Olandesi che non poterono allineare Timmer, un giocatore di gran lunga superiore agli altri, e che deve considerarsi della grande classe internazionale, affidarono a due soli giocatori, Van der Heide e Knapper, il compito di disputare sia i singolari che il doppio. Tanto il primo che il secondo non apparvero nulla più che due buoni giocatori, senza eccessive pretese, dal gioco forte ma non troppo preciso il Van der Heide, buon stilista lo Knappert.

Van der Heide contro De Stefani oppose al nostro rappresentante una tenace resistenza mentre Knappert apparve più presto rassegnato a subire una netta sconfitta da parte di De Morpurgo; nel doppio, gli Olandesi furono più brillanti e strapparono anche il primo set ai nostri che naturalmente cominciarono prendendo l'incontro troppo alla leggera, e rischiarono poi di doversi giocare la vittoria al quinto set.

Complessivamente l'incontro di Torino non fu che un episodio dell'attività primaverile del tennis italiano ed ebbe invece un buon successo propagandistico essendo riuscito ad attirare una discreta massa di spettatori attorno al campo centrale del Lawn Tennis Club Torino. Una innovazione degna di nota fu quella adottata dagli organizzatori di istituire uno speciale ordine di posti a prezzo ridotto, veramente alla portata di tutte le borse, sugli spalti del vicino Stadium e che offrivano pure una ottima visibilità del campo di gioco. Tale saggia decisione se fosse seguita da tutti gli organizzatori di avvenimenti porterebbe certamente un efficace contributo alla propaganda del nostro sport.

\* \* \*

I quarti di finale della Coppa Davis si concludevano poi con una ben amara sorpresa per gli sportivi italiani: la netta sconfitta di Praga, che ha eliminato senz'altro per quest'anno la nostra squadra.

Che l'incontro di Praga fosse un ostacolo molto duro nessuno poteva metterlo in dubbio, ma che i nostri vi dovessero trovare una così netta sconfitta ben pochi, tra gli stessi Cecoslovacchi, potevano crederlo. Ed invece ecco l'Italia uscire sconfitta dal confronto con i Boemi senza aver neppure segnato un punto.

Dopo la prima giornata, anzi dopo il primo incontro, il risultato finale appariva già deciso: De Stefani, primo a scendere in campo contro il giovane Hecht, la grande speranza del tennis boemo, ne usciva con una secca sconfitta che comprometteva subito irrimediabilmente le nostre probabilità di vittoria finale. Si è parlato, per scusare in parte la sconfitta del campione italiano, delle sue poco buone condizioni fisiche e dello scarso suo ambientamento essendo egli arrivato da Parigi un paio di giorni prima dell'incontro: ma se al nostro rappresentante si debbono concedere delle attenuanti non deve per questo essere sminuita la prova del giovane campione boemo che alla sua vittoria su Alonso aggiunge ora questa di indubbio valore, sul miglior giocatore d'Italia.

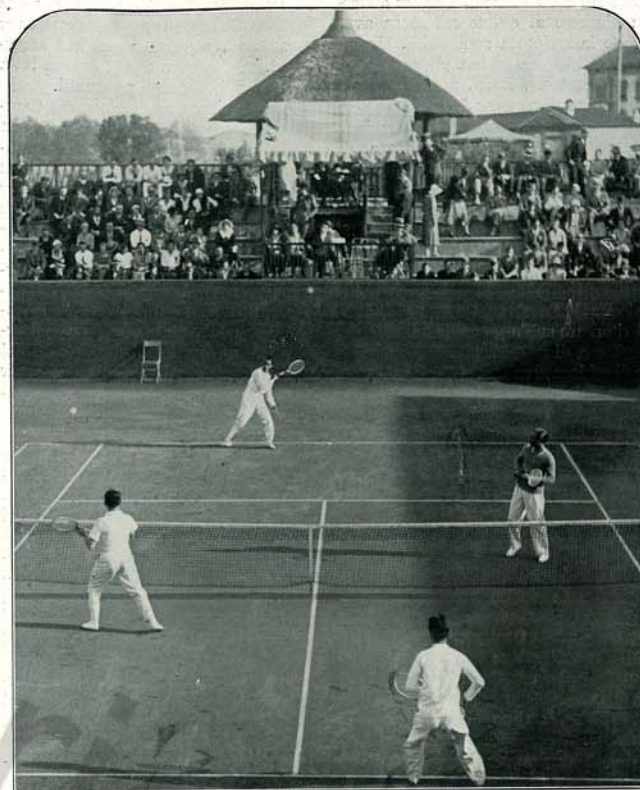
Dopo la sconfitta di De Stefani, il nostro capitano De Morpurgo ben poco poteva fare contro il capitano dei boemi Menzel, sceso in campo imbalanzito dalla precedente vittoria del giovane compagno di squadra. Come già Hfecht, così Menzel riportava la vittoria in quattro sets dimostrando sempre una netta superiorità sul nostro giocatore.

Così al termine della prima giornata la Cecoslovacchia conduceva contro l'Italia con due vittorie a zero; lo svantaggio dei nostri, il cui morale era logicamente molto depresso, appariva incolmabile e nella seconda giornata l'incontro di doppio consacrava definitivamente la vittoria dei Boemi. Menzel-Marsalek si impongono a De Morpurgo-Del Bono in meno di un'ora di gioco senza che i nostri riuscissero a strappare neppure un set: De Morpurgo confermò le sue scarse attitudini al gioco di doppio ed i Boemi, dominando in tre sets i nostri, disputarono una delle più belle loro partite.

La vittoria finale era già della Cecoslovacchia per tre vittorie a zero; i nostri, in comprensibili condizioni di spirito, non vollero neppure disputare gli ultimi due singolari che furono dati vinti per forfait ai Cecoslovacchi.

Amara lezione, dunque, quella di Praga, ma lezione ricca d'ammaestramenti e d'insegnamenti per l'avvenire. Per non morire, il tennis italiano ha bisogno di rinnovarsi: come da tempo s'è rinnovato con menti dirigenti più ricche d'iniziativa, è necessario che anche nella nostra squadra nazionale si pensi seriamente a rinnovare i ranghi; e l'avvenire non può non essere nelle mani della nostra balda ed ardentissima giovinezza. Largo ai giovani!

U. MEZZANOTTE



Ai Campionati internazionali d'Italia: una fase della finale del doppio uomini fra Cochet-Merlin (in basso) e Hughes-Del Bono, finale vinta dalla coppia italo-inglese. (foto Argo)

## Campionati Internazionali

**M**aggio è sempre stato nella stagione tennistica il mese più ricco di avvenimenti. La tradizione non si è smentita neppure quest'anno, e giocatori, critici e pubblico hanno avuto... un pasto abbondante.

Dopo le partite per la Coppa Davis di cui si è parlato dianzi, in ordine d'importanza l'altro notevole avvenimento era costituito dalla disputa dei Campionati Internazionali d'Italia che pel secondo anno furono nuovamente organizzati dal Tennis Club Milano.

Sarebbe esagerato asserire che que-

sti Campionati ottennero un successo così lusinghiero come alla loro prima edizione; allora era presente un poderoso lotto di giocatori con Tilden, Prenn, Brugnon, Coen, Kleinschrott oltre a tutti i nostri migliori con De Morpurgo, De Stefani, Gaslini, ecc., mentre quest'anno tutta l'attenzione della folla era concentrata su un solo nome, sia pure di grande attrazione perché accompagnato dal titolo di Campione del mondo, ma solo: quello di Henry Cochet. Non è ora il caso di ricordare per quanti e quali motivi la seconda edizione dei Campionati Inter-

nazionali d'Italia non potè ottenere il lusinghiero successo dello scorso anno: anche se il tempo volle questa volta essere più che benigno la scelta della data fu infelice; essa dovette subire un ritardo per evitare la concomitanza coi Campionati Internazionali d'Australia ai quali era presente Cochet, poi il torneo dovette rapidamente svolgersi in quattro giorni perché urgeva l'incontro di Coppa Davis Italia-Olanda; di questo affrettato svolgimento del torneo risentirono naturalmente i giocatori, nè il club organizzatore potè contare sui larghi incassi che gli avrebbero permesso un'intera settimana di gare.

In conclusione, seppure il torneo milanese in mezzo alle gravi difficoltà nelle quali si dibattevano ancor alla vigilia gli organizzatori, si può considerare complessivamente riuscito, noi consiglieremo al Tennis Club Milano, che già sin d'ora vuole offrire una terza edizione dei Campionati Internazionali d'Italia di ben maggiore importanza delle precedenti, di ritornare alla data prescelta per la prima edizione; di far disputare cioè i Campionati Internazionali d'Italia nel mese di aprile, magari nella seconda quindicina, quando giocatori e giocatrici di grido non sono ancora impegnati nella Coppa Davis ed i tornei non si susseguono l'uno all'altro con una tale frequenza da impedire alle maggiori vedette del tennis internazionale di spingersi fino in Italia. Per necessità di clima la Francia deve attendere il mese di maggio, e l'Inghilterra quello di giugno per poter far disputare i rispettivi Campionati Internazionali: ma l'Italia li può benissimo organizzare nel mese di aprile, che, tutt'al più, ci regalerà qualche acquazzone ma non potrà impedire di portare regolarmente a termine un torneo. Ripetere l'esperienza di quest'anno ed organizzare nuovamente i Campionati Internazionali d'Italia nel mese di maggio porterebbe presto al fallimento del torneo.

Chiusa la digressione e passando ad un rapido esame tecnico dell'avvenimento, ripetiamo come la seconda edizione dei Campionati abbia avuto nella presenza del Campione del mondo Henry Cochet la propria maggior attrattiva; con lui i migliori presenti furono tra gli stranieri, l'inglese Hughes, inatteso vincitore delle tre prove cui partecipò, il giovane Merlin e tra i nostri rappresentanti De Minerbi, Bonzi, Del Bono, Rado, Fè d'Ostiani, Sab-



Hughes, il giocatore inglese che ha dominato nei Campionati internazionali d'Italia. (foto Argo)

badini, ecc.; in campo femminile la nostra Valerio era nettamente la migliore e con lei le giocatrici più in vista erano l'americana Andrus, la franco-americana Berthet e le italiane Luzzati, Prouse, Grioni, Manzutto, ecc.

Nel singolare uomini prima delle semifinali si dovette già registrare qualche risultato fuori del normale; così al primo turno di prima Categoria Cesare Colombo si faceva eliminare dal giovane Mei, una seconda categoria a 5-6 che vale ben di più della sua attuale classifica e che poi faceva cinque sets con Sabbadini; successivamente Quintavalle offriva ad un Del Bono, stanco del viaggio in automobile da Vienna, una resistenza superiore al previsto, mentre Fè d'Ostiani, reduce da prove brillantissime a Napoli e a Torino, dove aveva battuto Goldschmidt, si faceva agevolmente dominare dal giovane francese André Merlin, partner di Cochet. In quarto di finale Hughes dominava Rado, e De Minerbi eliminava nettamente Sabbadini; in una scialba partita Del Bono non reagiva neppure di fronte a Merlin ed usciva dal campo battuto con uno score severo. Infine Bonzi giocò una bellissima partita contro Cochet vincendo i primi due sets e giungendo alla palla del match che non gli riusciva poi di sfruttare.

Cochet, De Minerbi, Hughes e Merlin furono i quattro semifinalisti e mentre Cochet dominava abbastanza

nettamente De Minerbi, Hughes e Merlin giunsero al quinto set senza aver risolto la reciproca superiorità. Un ultimo spunto dell'Inglese gli permise di conquistare la vittoria, ma Merlin uscì dal campo dopo aver dato al pubblico milanese una magnifica dimostrazione delle sue doti di tecnica, di fiato, di coraggio, di magnifica intelligenza tattica; la Francia può contare su di lui come su una vera, autentica speranza.

La finale svoltasi tra Cochet ed Hughes dava luogo infine alla clamorosa sorpresa della vittoria del simpatico Inglese; molto s'è detto della sconfitta del campione del mondo e non è il caso di ritornare sull'argomento con grande larghezza di particolari. E' forse il caso di gridare al miracolo perché il Campione del Mondo è stato battuto? No certamente, tanto più che lo stesso Cochet ha ormai abituato i suoi ammiratori a procurare loro talvolta delle amare sorprese; lo scorso anno Cochet non si fece forse battere da Rodel e poi da Allison a Wimbledon? Anch'egli è naturalmente un uomo e va soggetto a degli squilibri di rendimento o ad una cattiva giornata; una di queste gli capitò proprio contro Hughes: aggiungete la stanchezza per la lunga tournée nell'Europa Centrale, ed il caldo cui non era abituato e non sarà difficile spiegarci come il Campione del mondo abbia lasciato il campo centrale del Tennis Club Milano due volte sconfitto.

Infatti Hughes, non pago della vittoria riportata in singolare, vinceva anche il doppio uomini in coppia con Del Bono battendo in finale nuovamente Cochet che era accoppiato a Merlin; fu questa finale del doppio uomini probabilmente la più bella partita del torneo milanese, e confermò le grandi qualità dell'Inglese soprattutto come giocatore di doppio, mentre il nostro Del Bono disputò pure una bella partita. Hughes faceva ancora la parte del leone nella gara di doppio misto che giocava con la nostra Valerio, ed in finale gli avversari, Miss Andrus e Tito Del Bono, offrivano loro ben scarsa resistenza, mentre nel singolare femminile la nostra Valerio di classe superiore a tutte le altre non aveva un compito eccessivamente difficile per conquistare la vittoria finale. Però tanto la Berthet in semifinale, quanto la Andrus in finale riuscivano a strapparle un set.

Un'altra sorpresa veniva offerta dal risultato della gara di doppio signore. La Luzzati e la Prouse, formanti una

coppia molto affiatata battevano le due favorite Valerio e Andrus dopo aver estenuato le avversarie con una accorta tattica di gioco che si basava tutta sull'uso di ben dosati pallonetti.

A questa seconda edizione dei Campionati Internazionali d'Italia non mancò il concorso di un numero pubblico che per vedere all'opera Cochet si adattò ai prezzi proibitivi fissati per l'ingresso; naturalmente se invece di venticinque lire se ne fossero fatte pagare solamente dieci per l'ingresso alla tribuna del Campo Porro Lambertenghi gli spettatori sarebbero forse raddoppiati; ma come si farà a far comprendere una volta per sempre agli organizzatori di avvenimenti tennistici che è necessario ridurre i prezzi per poter fare veramente della propaganda?

\*\*\*

Ultimi in ordine cronologico i Campionati Internazionali di Francia, chiudevano la serie degli avvenimenti del mese di maggio; il successo ch'è sempre arreso a questa manifestazione non poteva venir a mancare anche se l'indisposizione dalla quale fu colpito Cochet dopo la sconfitta di Milano impedì ai francesi di applaudire il successo del grande « Henry national ».

All'ultimo momento infatti, allorché erano già state fatte le estrazioni delle gare di doppio, giunse a Parigi la notizia dell'assenza di Cochet; non poca fu la costernazione degli organiz-



Cochet, il Campione del Mondo di tennis, che a Milano ha deluso facendosi battere facilmente da Hughes.

zatori i quali temevano una non indifferente diminuzione delle loro entrate; ma il pubblico non venne egualmente a mancare e se nei doppi i Francesi scomparvero presto dalla lotta, nei singolari invece i buoni Parigini poterono assistere con compiacimento ad una finale giocata tra due Francesi.

La rappresentanza italiana, designata ufficialmente dalla nostra Federazione, era composta da De Stefani, Del Bono, De Minerbi e De Martino in campo maschile e dalle signorine Valerio e Riboli in campo femminile; nei doppi i nostri scomparvero troppo presto dal tabellone e non fornirono alcuna prova degna di rilievo, mentre nei singolari furono i due Campioni d'Italia, Giorgio De Stefani e Lucia Valerio, che fornirono le prove migliori. Del Bono e De Martino furono presto eliminati e De Minerbi giocava una buona partita contro Kirby; ma De Stefani riuscì a fare ben di più; il campione d'Italia infatti eliminava successivamente il francese Ferrier, lo svizzero Aeschlimann, il giapponese Kawachi, l'inglese Perry, recente vincitore di Borotra, per sfiorare poi la vittoria con Boussus in quarto di finale, vittoria che, se raggiunta, gli avrebbe certamente permesso di arrivare alla finale dei Campionati Internazionali di Francia.

In campo femminile la nostra Valerio perdeva anch'essa in quarto di finale dalla tedesca Lilly Aussem che doveva poi vincere il torneo e complessivamente la partecipazione italiana ai Campionati Internazionali di Francia ci può lasciare abbastanza soddisfatti; con un po' di fortuna, e se De Stefani avesse avuto quest'ultimo sprazzo di energia che consentì ad un Bousus stanco e costretto a servire dal basso di strappare la vittoria al sedicesimo gioco del quinto set, l'Italia avrebbe forse potuto per la prima volta avere un proprio rappresentante nella finale della più classica prova francese.

Per una quindicina di giorni il pubblico parigino poté dunque ammirare all'opera un lotto sceltissimo di giocatori e di giocatrici; furono disputate prima le gare di doppio ed i Francesi non vi figurarono; furono invece gli Inglesi, gli Americani ed i Sud-africani a farla da padroni.

Nel doppio uomini infatti le due coppie inglesi Austin-Kingsley e Perry-Hughes giungevano in semifinale assieme agli americani Lott-Van Ryn e ai sud africani Kirby-Farquharson; gli In-



## AUGUSTO RADO

Augusto Rado: un nome ancora pressoché sconosciuto due anni or sono ai tennisti italiani; un giocatore ora ricercato, a suon di poderosi inviti, in tutti i tornei d'Italia ed anche in qualcuno all'estero.

Così, almeno, lo definiscono tutti concordemente: e perché non dovremmo noi accordare a Rado la fiducia che nessuno gli nega? Forse non si crede ancora ai suoi progressi perché il suo fisico non è quello d'un atleta, perché la sua figura non è di quelle che s'impongono subito all'attenzione ed alla simpatia del folla? Forse che Cochet, il campione del mondo ha le fattezze d'un Ercole o la corporatura d'un lottatore? No: il tennis non è lo sport che s'affida esclusivamente ai muscoli, ma è uno sport nel quale le doti di agilità, di scatto, di intuito debbono essere coadiuvate da un'intelligenza pronta e vivace; doti tutte che non mancano ad Augusto Rado che ha ormai acquisito tutti i meriti per passare in prima categoria e che ha raggiunto ai suoi allori di quest'anno quello non indifferente di Campione europeo degli juniores.

Dai primi colpi di racchetta al vecchio Tennis Club Domodossola, attraverso le sue prime gare al Tennis Club Buonarroti, poi alla Canottieri Olona, per finire alle sue più recenti vittorie sotto i colori dello Sport Club Italia che gli permisero di aggiudicarsi lo scorso anno il titolo di Campione italiano degli juniores, Rado ha sempre più dimostrato le sue grandi disposizioni per il tennis e le sue notevoli possibilità avvenire. Placido Gaslini, il terzo giocatore d'Italia, scegliendolo come compagno per i prossimi Campionati nazionali, ha dimostrato tutta la sua fiducia in questo giovane al quale s'apre d'avanti uno splendente avvenire.

glesì erano però battuti in semifinale e la finale si disputava così tra Americani e Sud-africani; Lott e Van Ryn non avevano eccessiva difficoltà a conquistare la vittoria finale.

Una giocatrice inglese, Miss Betty Nuthall, ed un giocatore sud-africano Spence, vincevano il doppio misto, mentre la coppia Miss Ryan-Borotra che pure era ben quotata, scompariva prima delle semifinali ed in finale giungevano due Inglesi, Mrs Shepperd-Baron e Austin.

Nei singolari, il favorito del torneo, l'americano Lott, si faceva eliminare inaspettatamente da quello stesso Hughes che a Milano aveva battuto Cochet; in finale contro Borotra, a stento vincitore del giapponese Satoh, giungeva così un altro francese, Christian Boussus, il vincitore del nostro De Stefani. Quindi battaglia in famiglia di interesse relativo che si risolveva a favore di Jean Borotra nuovamente Campione di Francia; ma Boussus disputò una volta ancora una grande partita e confermò la ben nota elevatissima della sua classe. Nonostante il risultato, i giornali francesi hanno concordemente dichiarato di aver perfettamente riconosciuto in Borotra il campione ormai consacrato che inizia, seppure lentissimamente, la propria parabola discendente, in Boussus invece la grande vedetta che progressivamente sale e si afferma.

In campo femminile la vittoria finale della tedesca Aussem costituì una sorpresa; tutti avrebbero giurato sul successo della Nuthall che aveva precedentemente battuto la tedesca Krahnkel, ma invece la Aussem, la quale in semifinale aveva battuto una giocatrice di indubbio valore come la Senorita De Alvarez, volle vendicare la sconfitta subita dalla sua connazionale e si aggiudicava anche la vittoria finale sull'inglese Nuthall, tuttora detentrica del titolo di Campionessa d'America.

\*\*\*

Come si vede, il mese di maggio è stato denso di avvenimenti, ma anche giugno e luglio con i successivi turni della Coppa Davis e la grande prova di Wimbledon offriranno ampio materiale di critica e d'osservazione. Finora gli Italiani hanno dimostrato di non usurpare la fama che ormai li precede, dovunque; auguriamoci che le successive battaglie vedano, come per il passato, i nostri rappresentanti non indegni alferi di uno sport che sta via via conquistando le masse.

SET



Mario Traverso, di Genova, vincitore del Campionato italiano di III categoria. (foto Scopese)

## TERZA CATEGORIA

Una delle più belle e riuscite manifestazioni cui abbia dato vita quest'anno il tennis italiano è stata senza dubbio la disputa dei Campionati nazionali di terza categoria svoltisi a Milano. Il singolare uomini di questa prova ha raccolto più di 120 iscritti, superando così ogni precedente « record » per la nostra nazione, poco abituata a registrare un'adesione così plebiscitaria per un torneo; questi lussi finora se li potevano permettere Francia o Inghilterra, all'avanguardia del nostro sport; non il povero tennis italiano ancora così poco considerato!

Ben riuscito dal lato propagandistico, il Campionato di terza categoria ha avuto soprattutto il merito di farci conoscere molti giovani giocatori, ricchi di possibilità avvenire e fra di essi s'è messo particolarmente in luce il neo campione italiano della terza categoria, Mario Traverso, un diciottenne genovese, appartenente alla Società Lawn Tennis Genova ed al quale non è azzardato pronosticare un brillantissimo avvenire.

Il giuoco di Traverso, non spettacolare, ma stilisticamente perfetto, risente l'impostazione datagli dall'unghere-

se Weisz, il più completo allenatore che insegna attualmente in Italia e che è stato il maestro del neo campione. Tanto il colpo diritto che il rovescio di Traverso sono perfetti come preparazione, come concezione, come esecuzione di colpo; il servizio oltre ad essere preciso, quando vuole sa anche esser forte, ma ciò che colpisce soprattutto in Traverso è la precisione e la pienezza del colpo, è la completezza del suo giuoco.

Non v'è bisogno di essere grandi competenti per capire che Traverso ha molte possibilità per l'avvenire: egli figurerebbe già bene in seconda categoria attualmente; non passerà molto tempo perchè il giovane Ligure possa aspirare anche alla prima categoria. Senza contare che il suo carattere cal-

La gara più importante di questi Campionati è stata il singolare uomini che oltre alla plebiscitaria adesione di tutti i giocatori milanesi ha visto dei concorrenti giungere da Genova, da Bologna, da Roma, da Torino oltrechè da tutti i centri minori della Lombardia.

I migliori riuscivano presto a farsi luce e così per i quarti di finale si classificavano i milanesi Baroni, Patellani, Bermond, Agazzi e Mentasti, i genovesi Traverso e Costa ed il romano Romanini. Nei quattro quarti di finale Baroni si imponeva a Patellani dopo una durissima partita, Bermond, affaticato, si ritirava di fronte a Ro-

manini, Costa riusciva, grazie ad un giuoco monotono ma regolare, ad eliminare Mentasti, e Traverso batteva Agazzi dopo tre sets combattutissimi.

Le due semifinali, fra Baroni e Romanini, e fra Costa e Traverso, non riuscirono altrettanto interessanti: tra i due Liguri la lotta in famiglia si risolveva con una piana vittoria di Traverso, mentre Baroni, stanco per le fatiche del torneo, cedeva senza difendersi di fronte a Romanini. Un Romano ed un Genovese disputavano così la finale, nonostante i pronostici della vigilia dessero i maggiori favori ai concorrenti milanesi; Traverso, di classe superiore, si sbarazzava abbastanza facilmente di Romanini che ha in un *chop* lungo di diritto ed in un *drop shot* di rovescio, pure lungo, le sue armi migliori e più efficaci.

I Milanesi si rifacevano nel doppio che vedeva in finale le coppie Baroni-Pontiglione ed Agazzi-Bermond ambedue del Circolo del Tennis: Baroni-Pontiglione avevano eliminato in semifinale i genovesi Costa-Traverso, mentre i romani Mazzitelli-Romanini s'erano fatti battere in semifinale da Agazzi-Bermond. La finale del doppio, giocata in famiglia, vedeva la vittoria di Baroni e Postiglione, i quali conquistavano così anche quest'anno il titolo che già era stato loro nel 1930. La gara femminile non ebbe storia per la netta superiorità della comparsa Tonolli.



Perfetti sotto ogni riguardo sono i nuovi campi di giuoco che all'Hotel Excelsior di Venezia radunano il fior fiore dei frequentatori del Lido (foto Giacomelli)



Ugo Frigerio, il risorto Campione Olimpionico, è ritornato alle gare e alle vittorie. Eccolo condurre in testa, con stile sciolto e armonioso, la gara dei 10 km. di marcia durante la prima prova dei Campionati italiani serie A, svoltasi a Milano. Lo segue Bosatra (N. 12).

(foto Argo)

## PRIMO BILANCIO

Possiamo stillare un primo bilancio atletico? Possiamo soprattutto, sulla base dei risultati ottenuti, fare un primo pronostico, sia per tenuissimo, su quelle che saranno le nostre possibilità future? Alle Olimpiadi, che

nel 1932 chiederanno a raccolta nella terra classica dell'atletismo, potremo inviare una rappresentanza tale da degnamente difendere il buon nome sportivo d'Italia?

Gli interrogativi sono molti, non solo, ma una risposta per molti di

essi è difficile, neppure possibile. Comunque cercheremo, in base a quanto si è fatto a tutt'oggi, di inquadrare nelle sue linee essenziali il problema atletico nostro, non solo, ma ci studieremo di vagliare i risultati tecnici ottenuti ed eventualmente di indicare quanto deve ancora farsi per il miglior potenziamento della atletica leggera italiana.

Il problema atletico in generale è un problema di massa ed insieme una questione di élites. Questa nostra affermazione potrà sembrare una contraddizione in termini, ma viceversa è profondamente vera e suffragata dalla esperienza statistica che, anche in Italia, ma soprattutto in altre nazioni, è stata fatta al riguardo.

E' noto che l'atletismo deve essere sport di masse, di folla. Se esso deve adempiere alla sua fondamentale funzione di educazione sportiva generale, di attività preparatrice, di sviluppo fisico dei giovani, è indubbio che l'atletismo deve essere totalitario, almeno nella pratica comune, all'infuori cioè di ogni possibile specializzazione. Questo hanno ben compreso i tecnici nostri quando hanno cercato di far penetrare l'atletismo italiano per ogni dove. Questo ha perfettamente intuito ed applicato uno degli sportivi più cari agli italiani, S. E. Arpinati, che volle un accordo duraturo fra Federazione del Calcio e Federazione dell'Atletica Leggera, accordo che ha portato alla istituzione dei brevetti atletici per calciatori, alla obbligatorietà delle piste podistiche attorno ai maggiori campi di calcio, all'affiliazione alla F.I.D.A.L. delle società calcistiche. Si tratta di un insieme di provvidenze che hanno il compito evidente di far diffondere il più possibile la pratica atletica per ogni dove, sapendosi che l'atletismo in definitiva dà molto più di quanto non riceva, se si guarda la generale preparazione fisica dei giovani che successivamente si specializzano in un qualsiasi ramo di sport dopo un conveniente tirocinio atletico.

Ma l'atletismo è problema di masse, non soltanto nei rispetti della educazione fisica dei giovani, ma anche in campo puramente agonistico. Ammesso che i confronti internazionali siano necessari per i successivi perfezionamenti, ammesso che i records siano anche l'indice della maturità sportiva di una nazione, logicamente si deve cercare di preparare una massa di specialisti che possa-



Franceschini, della Giglio Rosso, vince la corsa dei 5 chilometri nella prima prova dei Campionati italiani serie B, svoltasi a Bologna.  
(foto Bendini e Cantarelli).

no e sappiano imporsi, o quantomeno onorevolmente affermarsi, nei confronti degli atleti stranieri. Ora il campione, il fuori classe, l'uomo che può assurgere ai fastigi della notorietà internazionale, è il prodotto di una vasta selezione, che deve assolutamente farsi su di una superficie totalitaria nel senso che deve scegliere i migliori, in linea assoluta, della nazione tutta.

A rigore il campione grandissimo può anche essere l'eccezione, sbocciata per mero caso in un ambiente ristretto e sfavorevole. Esempi del genere abbondano in tutti gli sport, ma è anche noto che si tratta di fenomeni passeggeri e che non lasciano tracce durature. Viceversa quando il campione è il risultato di un reclutamento a larghissima base, meglio se inquadrato da una viva tradizione di gloria, abbiamo la continuità dei risultati, ed al campione in declino corrisponde il sorgere del nuovo astro che prosegue le tradizioni e le migliori.

Ora la Federazione dell'Atletica Leggera si è posta chiaramente il

problema della massa, sia come preparazione di carattere generale per la nostra gioventù, sia come premessa necessaria per creare l'élite degna di assumersi l'onore e l'onere di difendere il buon nome sportivo della nazione nei confronti con l'estero.

L'accordo con la Federazione del Calcio, la propaganda fra le organizzazioni giovanili del Partito, la diffusione delle prove atletiche fra i gruppi regionali, sono altrettanti mezzi efficaci di educazione di carattere totalitario che vanno attentamente seguiti e meditati. Ma oltre a questi scopi di carattere immediato, la Federazione si è posta chiaramente il problema del nostro miglioramento ed ecco che l'anno in corso è destinato ad essere un banco di prova delle nostre forze, non solo, ma anche a dare gli insegnamenti necessari per la condotta futura.

Il programma atletico compilato dall'On. Ridolfi è veramente poderoso e studiato con vigile amore e grande competenza. Siamo alla applicazione ed anche ai primi bilanci. La discussione è quindi interessante e certamente apportatrice dei chiarimenti e dei perfezionamenti che tutti gli appassionati oggi desiderano.

\*\*\*

La premessa ci è parsa necessaria per meglio vagliare il programma della Federazione ed anche per poter commentare i risultati ottenuti. Siamo in piena stagione, con attività che si sviluppa con un crescendo imponente, con una massa di giovani che audacemente muovono verso le mete maggiori e quindi il momento di una prima analisi ci sembra quantomai interessante.

La Federazione ha dovuto affrontare alcuni problemi di non poco conto. Abbiamo avuto negli ultimi tempi degli innegabili progressi nelle corse di velocità ed anche in taluni lanci e salti. La stasi pressochè assoluta si è manifestata viceversa per quanto riguarda le prove di fondo che pure hanno una loro importanza notevole soprattutto ai fini di prove di

carattere internazionale. Il primo provvedimento preso a questo proposito è stata l'istituzione di un Gran Premio di Mezzofondo, destinato ai giovani che non hanno ancora una notorietà in campo sportivo e che, nelle intenzioni degli organizzatori, dovrebbe servire per creare la massa dei nostri mezzofondisti da cui successivamente trarre i campioni per le lunghe distanze. Lo scorso anno, con le belle prove di Lippi e di alcuni giovani (Franceschini, Lazzarini, ecc.) alcuni miglioramenti nella nostra tabella dei records nei percorsi dai 5 ai 10 chilometri ci sono stati, ma è ancora troppo poco perchè manca la massa, unico mezzo per ottenere risultati duraturi. Oggi il Gran Premio di Mezzofondo è giunto alla base finale attraverso numerose prove di carattere provinciale, regionale, di zona, ecc. I primi risultati sono notevoli e forse avremo il vivaio che ci è necessario. Ecco un'altra prova di reclutamento che si affianca al Gran Premio dei Giovani, prova questa che ha dato risultati veramente ottimi e più ancora ne potrà offrire per l'avvenire.

A proposito delle prove di reclutamento ricorderemo che in Liguria si disputa annualmente la Coppa Bissolati, appunto su medie distanze. Ebbene la Liguria in fatto di giovani mezzofondisti è forse la regione italiana meglio dotata. L'esperienza è dunque maestra anche in questo campo.

Vorremmo soltanto che, come si è fatto per il mezzofondo, prove del genere si facessero anche per altre specialità nelle quali siamo assolutamente insufficienti, ad esempio nel salto in alto, nel salto con l'asta, nel getto del peso. Si tratta di specialità difficili e per le quali è necessario un minimo di preparazione tecnica, ma comunque, qualche provvedimento del genere potrebbe anche studiarsi.

\*\*\*

I Campionati italiani quest'anno hanno alcune innovazioni veramente interessanti e, crediamo, assolutamente opportune. Si è mantenuta la solita divisione fra cam-



Maregatti, il primo a sinistra, batte Toetti (N. 116) nella corsa piano metri 100 durante la prima prova dei Campionati italiani serie A.  
(foto Argo)

pionati seniores, juniores ed allievi, con disciplina opportuna per quanto riguarda appartenenza all'una piuttosto che all'altra categoria ed anche per quanto riguarda partecipazione a varie gare. Ma le novità notevoli le abbiamo per quanto riguarda i Campionati della massima categoria, che sono in definitiva i più interessanti perchè permettono di valutare in linea assoluta le nostre possibilità in campo atletico, soprattutto nei confronti internazionali, mentre i campionati juniores, e soprattutto quelli allievi, possono al più servire come indicazione per i nuovi elementi che si affacciano alla ribalta.

Uno dei maggiori problemi che ha sempre influito sui risultati della nostra massima prova atletica, è quello della data di effettuazione. La stagione atletica italiana è lunga, forse troppo, e quindi molti

atleti che sono perfettamente a punto nella prima metà dell'anno sono destinati ad essere fuori forma nel periodo successivo, mentre altri atleti, dopo un inizio di stagione scialbo ed inconcludente, gradatamente si riprendono per essere in perfetta forma a stagione inoltrata.

In queste condizioni assai spesso il titolo di Campione è andato all'atleta con il miglior grado di forma e forse non a quello più meritevole, o quantomeno non sempre si è avuto il risultato più consono all'andamento della stagione. Fissare una data è quindi problema grave, anche perchè così facendo si viene ad imporre all'atleta migliore una preparazione condotta per un'epoca determinata e non rispetto all'andamento di tutta una stagione. La Federazione ha quindi, con molta verità

opportuna, stabilito che i Campionati italiani abbiano svolgimento in due serie, di nove prove la prima (corse piane metri 100, 400, 1.500, 10.000; corsa ostacoli metri 110; lancio giavellotto e martello; salto in alto e triplo) e di otto la seconda (corse piane m. 200, 800, 5000; corsa ostacoli metri 400; salto in lungo e con l'asta; lancio del disco e getto del peso). Ogni serie da disputarsi tre volte ed il titolo di campione da assegnarsi all'atleta con il miglior punteggio complessivo nelle singole prove assegnando 6 punti al primo classificato di ogni gara, 5 al secondo e così via.

Le varie prove occupano in pieno tutta l'annata andando dal 24 Maggio al 4 Ottobre. Così facendo il titolo di campione potrà essere assegnato all'atleta migliore per tutta la stagione.

L'innovazione è veramente degna di lode. Si entra anche, così facendo, in pieno periodo di preparazione olimpica e le varie prove dei Campionati stanno, in certo qual modo, a sostituire le « preolimpioniche » che per il passato non hanno certamente offerto molto aiuto ai nostri atleti. Il pensiero del campionato serve poi a meglio inquadrare la preparazione e l'attività degli atleti che così sono certamente portati a prepararsi con maggiore assiduità ed anche a non esaurirsi partecipando ad ogni riunione, anche alla più modesta che si possa immaginare.

La prima prova di Campionato, sia per la serie A, che per la serie B, ha già avuto svolgimento ed i risultati sono stati notevoli soprattutto come punto di partenza per la preparazione successiva. Grandi cose non si sono ancora fatte. La stagione è tuttora agli inizi e si annuncia gravosa e quindi gli atleti tendono a raggiungere la loro forma migliore attraverso una serie graduale di sforzi, ma comunque possiamo ben essere soddisfatti per l'esito di molte prove e le considerazioni che si possono fare non sono certamente pessimistiche.

Le prove di velocità hanno visto, come protagonisti, ancora i migliori delle passate stagioni. Manca

l'elemento nuovo che possa imporsi. Si era sperato in Piva, atleta dalle magnifiche possibilità, ma forse non troppo volitivo, ed in Salvati, ma oggi dobbiamo ancora contare su Maregatti e Toetti, gli eterni rivali che stanno battagliando accanitamente per un primato che passa per tutte le alternative possibili. I cento metri sono stati vinti da Maregatti nell'ormai abituale 10''4/5, che è pur sempre limite buono anche in campo internazionale. Toetti è stato battuto di un metro, ma il suo allenamento non è ancora perfetto perchè il Milanese è militare.

Dietro a questi due campioni sono finiti Gelsomini e Castelli, ormai noti in campo nazionale e che non costituiscono certamente elementi suscettibili di sorpresa. Ci piace però il ritorno alle fatiche atletiche di Castelli, dopo una scorribanda nei meglio dotati campi calcistici. E' elemento che potrebbe migliorare ancora e costituire un ottimo rincalzo per un eventuale rimpiazzamento dei due nostri migliori.

Nei duecento metri abbiamo avuto in certo modo il risultato sorpresa. Ha vinto Carlini, atleta che passa indifferentemente dai 110 ostacoli alla velocità pura. Potremmo anche dire che la vittoria di Carlini ha mostrato una evidente impreparazione dei nostri specialisti sulla distanza. Il tempo di 22''2/5 non è certamente ottimo. Comunque la prova di Carlini è veramente degna di nota, soprattutto perchè il Ligure è il nostro miglior decatleta e che va preparato con ogni cura per ciascuna delle dieci prove che dovrà disputare. Carlini è veramente uno degli atleti nostri che hanno possibilità di ben figurare anche nei confronti internazionali e la sua vittoria ci ha gradevolmente sorpresi. Si noti però che egli non è l'ultimo arrivato in fatto di velocità e la sua vittoria odierna vuol appunto dire agli specialisti che è necessario intensificare e migliorare la preparazione se non vogliono sorprese.

Carlini ha anche vinto i 400 metri nel tempo discreto di 50''. La sua preparazione per il decathlon

è quindi in pieno sviluppo. Con queste due vittorie Carlini si è messo in bella luce per quanto riguarda corse. Ha soltanto bisogno di migliorare nei salti e nei lanci e ben presto potrà raggiungere nella specialità un punteggio notevole.

Nei 400 metri oltre a Carlini i giovani Giacomelli e Gerbella hanno segnato meno di 51''. Buon segno.

Negli 800 metri prevista la vittoria di Beccalli e discreto il tempo di 1'57''4/5. Tugnoli è finito secondo in 1'58'' e Gordini terzo in meno di due minuti. Ecco alcune indicazioni per le prove future e per la preparazione sulla distanza dei 1500 metri per la quale abbiamo assoluta povertà di quadri. In questa prova ha di nuovo vinto Beccalli in 4'2''1/5, tempo che non è certamente notevole, ma la vittoria è stata ottenuta senza impegno. In questa gara è ancora finito al secondo posto Tugnoli con 4'4''1/5, e si tratta del miglior limite raggiunto dal giovane Bolognese nella sua carriera. Dato che Tugnoli è tipicamente attrezzato per questa prova, crediamo che gli inizi siano notevoli.

Nei 5000 metri ha vinto Franceschini con un tempo mediocre (15'28''4/5) precedendo Lippi, Lazzerini e Malachina. Quest'ultimo ha vinto nei 10.000 segnando un modestissimo 33'21''. In questa gara sono scomparsi dalla prova Lippi e Franceschini. Dunque buio pesto per quanto riguarda gare di fondo. Le prove future ci daranno se possiamo sperare in un miglioramento nella esigua massa dei nostri specialisti.

Faccelli si è aggiudicato le due prove a ostacoli con tempi buoni, se non ottimi, (15'1/5 nei 110 e 55'1/5 nei 400). Però dobbiamo constatare un generale miglioramento nella massa dei nostri ostacolisti. Vi sono, nella specialità, dei giovani promettenti che molto potranno dare in seguito, come Caldana nei 110 e Cumar nei 400. Inoltre sono sulle loro precedenti posizioni De Negri e Carlini che costituiscono pur sempre elementi di primo ordine.

Nei salti il discorso è poco lieto. Tommasi Angelo ha vinto quello in alto con m. 1,80 e Tommasi Virgilio quello in lungo con metri 7,23. Quest'ultimo risultato è certamente notevole e mostra il veramente in progresso di forma. Nel salto in alto però troppi concorrenti arrivano al limite di m. 1,75 senza poi migliorare. Belle invece le prove dei giovani nel salto in lungo. Oggi abbiamo tre o quattro atleti che sono sui sette metri. Il risultato non è certamente sprezzabile se raffrontato alle posizioni di alcuni anni or sono.

Il salto triplo non ci ha detto niente di nuovo per quanto il vincitore, l'udinese Palmanno, abbia possibilità di miglioramento.

Il salto con l'asta ha visto la vittoria di un giovane, il bolognese Mazzocchi, da poco venuto alle gare e che ha superato agevolmente i metri 3,50. Poco, si dirà, ma si tratta di un giovanissimo suscettibile di miglioramento notevole ed il risultato è quindi soddisfacente, dato che viene in una specialità in cui siamo effettivamente poveri di atleti.

Nei lanci la preparazione dei gareggianti deve essere ancora in arretrato perchè i limiti raggiunti sono tutti inferiori a quelli abituati agli atleti in lotta. Notevole la sconfitta di Pighi che deve essere ancora all'inizio del suo lavoro. Il peso è stato vinto da un giovane, il genovese Rolla con metri 13,275, non molto, ma si tratta anche in questa gara di un elemento pressochè nuovo e dalla taglia atletica che molto si presta per la difficile specialità.

Il disco ha visto l'affermazione di Zemi con 42,47. In questa specialità andiamo a rilente e la nostra migliore speranza è ancora Ponzoni, giovane, dai mezzi potentissimi e che ha già raggiunto i 43 metri e che forse dovrebbe essere fra non poco la nostra vedetta. Nel giavellotto modesto il limite di m. 56,525 toccato dal vinci-



Beccalli, della Pro Patria di Milano, batte il bolognese Tugnoli nella corsa piana metri 800, ai Campionati italiani serie B.  
(foto Bondini e Cantarelli).

tore Dominiutti che ha superato di pochi centimetri Palmieri in evidente ripresa. Il martello ha visto la vittoria, non certo prevista, di Vandelli che ha superato il suo maestro Poggioli, ma comunque siamo ancora lontani dai limiti possibili ai nostri migliori. Si ricordi che il martello è la specialità dove siamo meglio attrezzati.

Da ultimo ricorderemo la vittoria di Frigerio nella marcia dei 10 chilometri e quella della Giglio Rosso nella staffetta 4 per 100. I tempi non sono certo notevolissimi, ma comunque buoni e fanno onore ai vincitori. Per queste due prove l'assegnazione del titolo si è così avuta dato che esse non si ripeteranno poichè la gara olimpica di marcia si disputerà, come è noto, sui 50 chilometri mentre la staffetta in campo internazionale è formata da elementi di varie società. Frigerio ha dimostrato ancora una volta di essere il miglior

stilista, non solo italiano, mentre la Giglio Rosso ha vinto in virtù della sua perfetta preparazione nei cambi, elemento fondamentale per quanto riguarda corse a staffetta.

Ecco in blocco i primi risultati dei Campionati. Le prove successive debbono portare ad un miglioramento assoluto, specialmente per quanto riguarda salti e lanci, altrimenti il nostro atletismo dimostrerà di essere in stasi. Abbiamo però ferma fiducia che le prove future saranno migliori di quelle odierne e tali da consentirci perfetta tranquillità per quanto riguarda confronti di carattere internazionale, ed anche per le future prove olimpiche. Soprattutto però è necessaria assoluta disciplina, fermo spirito di sacrificio, cura meticolosa per gli allenamenti e tenacia assoluta in gara. Soltanto così saranno possibili le affermazioni che tutti speriamo in campo internazionale.

C. GRATAROLA

## FRIGERIO

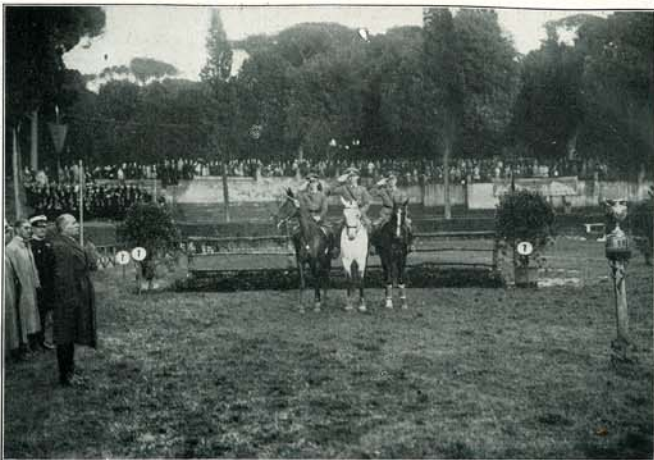
Frigerio ha ripreso la sua attività! Frigerio si allena! Frigerio è in forma! Ecco altrettante frasi che racchiudono la gioia e la speranza degli sportivi. Frigerio, il fanciullo prodigioso che seppe donare all'Italia i trionfi delle Olimpiadi di Anversa e Parigi, l'atleta esteticamente perfetto pur nello sforzo della sua fatica, il marciatore meraviglioso che seppe imporsi all'attenzione di tutto il mondo, ha risentito la nostalgia delle sane e belle competizioni atletiche ed ha ripreso l'allenamento. Non solo, ma le sue prime prove sono ottime, vanno oltre ogni legittima aspettativa e speranza, promettono grandi cose per l'avvenire. Che si voleva di meglio dagli sportivi italiani?

Ad Amsterdam la gara di marcia non fu disputata. Chi ha visto la quasi totalità dei marciatori gareggianti alle Olimpiadi del 1920 e del 1924 non può non aver provato un senso di pena per quella povera forma sportiva, caduta assai in basso, che era diventata la marcia. Il provvedimento di esclusione per il 1928 parve perfettamente giusto ed opportuno.

Però vi fu chi osservò come la marcia del nostro Frigerio fosse veramente bella, esteticamente correttissima e piacevole, e, da un punto di vista atletico, perfettamente in armonia con le generali direttive che l'agonistica si propone. Da molti stranieri si osannò al bersagliere italiano e lo si volle all'estero come esempio di bello stile. Se tutti i marciatori avessero avuto lo stile di Frigerio anche ad Amsterdam la gara si sarebbe ripetuta...

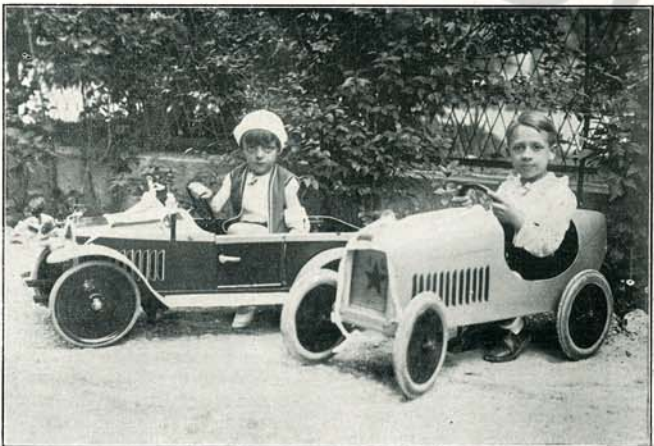
Intanto Frigerio gareggia e vince e mostra di essere in perfetta forma. Si annunciano anche i suoi propositi battaglieri contro i records delle medie distanze. Bene. Attendiamo all'opera il nostro campione che seppe far commuovere di gioia all'epoca dei suoi trionfi. Frigerio è stato sempre uno sportivo, un innamorato della sua specialità, un campione d'Italia nel vero senso della parola. Lo ricordiamo vincitore a Parigi mentre tagliava il traguardo gridando « Viva l'Italia » e non possiamo non sentirci commossi. Di fronte alla folla plaudente ed entusiasta, quel grido semplice, eppure grandioso, voleva glorificare la stirpe ed insieme lo sport. Ci auguriamo di riudirlo a Los Angeles dove i voti di tutti gli sportivi italiani certamente accompagneranno le fatiche dei nostri atleti lungo i 50 chilometri della gara.

Si dirà che Frigerio è atleta per le distanze medie, dai 5 ai 10 chilometri. Ricordiamo che il debutto del nostro campione fu invece precisamente in una prova dei 100 chilometri e questo ricordo ci conforta e ci fa sperare. In ogni caso Frigerio saprà sempre degnamente, vinto o vincitore non importa, rappresentare il tricolore nostro in terra d'America.



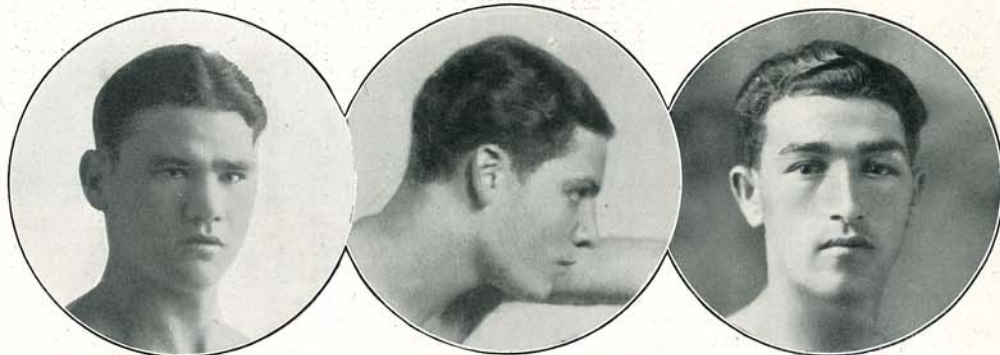
### AL CONCORSO IPPICO DI ROMA

A Roma, sul bel campo ostacoli di Piazza di Siena, si è disputato per il sesto anno il Concorso ippico internazionale. La partecipazione di cavalieri e di cavalli stranieri è stata, come l'altre volte, numerosa e di valore, sicché i risultati delle varie gare hanno rivestito un reale interesse. Particolarmente significativa fu la disputa per la Coppa Mussolini — per squadre formate da tre ufficiali per ogni Nazione. Partecipanti: Romania, Belgio, Francia, Germania, oltre l'Italia che da due anni era detentrica del trofeo. Dopo una lotta serrata, questo era vinto dalla squadra germanica; seconda l'Italia; terzo il Belgio. I vincitori, tenenti Sahla, Hasse e Momm, venivano personalmente premiati dal Duce (vedi fotografia) che aveva assistito alla riunione.



### PICCOLO GRAN PREMIO

Nei giardini del Palazzo del Governo, a Milano, durante una festa benefica, anche i bambini hanno disputato la Mille Miglia... in edizione tascabile. Il segnale di partenza dovette essere dato alla voce, ché il tradizionale colpo di rivoltella avrebbe forse... impressionato i concorrenti. La corsa ebbe per spettatori un pubblico d'eccezione, fra cui i fratelli e le sorelline dei corridori più in vista, mai stanchi di incitarli, rincorrendoli... a piedi. Alla fine ci fu la premiazione, non senza qualche lacrimucchia e qualche visino imbronciato; e poi la fotografia, che qui mostra (a destra) il vincitore Senesi, e il secondo classificato Gastone Gorrieri junior.



Fra i dilettanti campioni d'Italia 1931: il peso piuma Marfurt di Roma; il peso leggero Roma di Milano e il peso welter Casadei pure di Milano.

## CAMPIONI DILETTANTI

Il dilettantismo italiano ha dato una convincente prova della sua floridezza, del suo continuo svilupparsi e progredire ai recenti Campionati svoltisi a Ferrara. Prova che ha fatto ricredere di colpo tutti coloro che giudicavano in ribasso la nostra boxe dilettantistica dal giorno in cui gli Olimpionici di Amsterdam e i migliori Campioni del 1929 passarono al professionismo, cioè dal giorno in cui, scomparsi i fuori-classe, non restarono a difendere il buon nome del pugilato italiano che delle mediocrità.

Caratteristica notevole è stata quest'anno l'equilibrio che ha informato quasi tutti i combattimenti; si sono persino avute delle categorie in cui l'eliminato del primo giorno avrebbe figurato benissimo in finale col vincitore. Questo è il caso, per esempio, della categoria dei pesi leggeri, in cui l'ottimo romano Lucioi, uno dei più quotati per la vittoria finale, è

scomparso dalla lotta alla prima battuta, e fosse arrivato all'ultimo turno, sicuramente avrebbe dato a Roma molto filo da torcere. Un segno questo equilibrio di valori, perché sta ad indicare un miglioramento totalitario della massa. Altro fatto importante e lusinghiero è stata l'affermazione di uomini nuovi e di regioni nuove e soprattutto quella di queste ultime va accolta con piacere. I tempi della supremazia netta e incontrastata del Lazio e della Lombardia stanno per tramontare, ché in questi due ultimi anni altre regioni si sono fatte sotto minacciose: Marche, Venezia Giulia e Toscana. Questo anno, ad esse se ne sono aggiunte altre due, Campania e Sardegna, che si sono portate a casa due Campionati e due secondi posti.

Settantadue dilettanti, frutto di accurate selezioni regionali e interregionali di migliaia di elementi, han preso parte a questi Campionati, settantadue dilettanti che

rappresentavano quasi tutte le regioni d'Italia e che hanno dato vita a contese accanite ed equilibrate.

La categoria dei pesi mosca si potrebbe chiamare la categoria dei « sventoloni », ché dei quattro semifinalisti ben tre, Stella, Masella e Lombardi, basavano la loro scherma su ampi « crochets ». L'unico un po' in linea, il lombardo Baroni II, era ammalato d'itterizia ed ha perso la sua semifinale, mentre il giuliano Stella si aggiudicava il titolo, che, per la verità, è in buone mani. Stella è un ragazzo coraggioso e irruento, che ha già indossato due mesi fa e con onore la maglia azzurra. Anche il sardo Masella ha bene impressionato, mentre il suo corregionale Melis, grazie alla notevole forza e alla regolarità nella condotta di gara, si è imposto su tutti i pesi gallo, conquistando il titolo. E dire che aveva in categoria degli elementi del valore di Blasi, Saracini e Trombetta!

Il romano Marfut III, fratello dei due noti Campioni professionisti, è diventato Campione dei « piuma » senza eccessive difficoltà.

tà. Egli si è dimostrato il più fine e classico pugilatore del torneo e l'avversario più duro che incontrò fu il ligure Grisoni, un elemento che fa dell'ostruzionismo e che picchia « a ruota ». Ma il migliore della categoria, dopo il vincitore, è parso il veneto De Curtis, caduto in eliminatória. Anche il milanese De Martini, arrivando in semifinale, s'è fatto onore.

Un'altra categoria in cui il nuovo Campione è un pugilatore fine e tecnico, preciso e ben in linea, è quella dei pesi leggeri, vinta dal lombardo Roma. Il quale ha meritato pienamente l'ambito titolo, ché s'è dimostrato migliore di Fabroni, Missirini, Celegato, ecc., tutti elementi che si distinguono solo per la foga e l'irruenza. Se Roma acquistasse più in potenza, sarebbe un campione di grande avvenire.

Anche l'ottimo milanese Casadei s'è aggiudicato nettamente la vittoria, fra i pesi welters. Casadei è un elemento di valore, che ha tutte le buone doti per far carriera: sa

essere in linea, sa essere irruento, a seconda delle occasioni e degli avversari. Fra lui e gli altri competitori c'era la distanza di una classe. Noto in questa categoria la sconfitta del romano De Horatiis, ex Campione italiano dei « leggeri », che ha dimostrato d'essere fuori forma.

Ed eccoci alla maggior sorpresa del torneo: il peso medio Borzone ha perso in finale col romano Liani, un giovanissimo dai grandi mezzi che farà parlar molto di sé.

Qualcuno ha detto che il verdetto era erratissimo e che il più navigato Borzone meritava la vittoria. Quello che è certo, invece, è che i due sono finiti su una stessa linea e noi siamo contenti che abbia vinto il fine romano, che in eliminatorie e semifinali ha meravigliato tutti per la sua classe. Liani è un giovane non ancora all'apogeo della forma: perciò ha possibilità di migliorare e di divenire un Asso.

Il napoletano Centobelli s'è dimostrato il miglior medio-massimo e ha conquistato degnamente

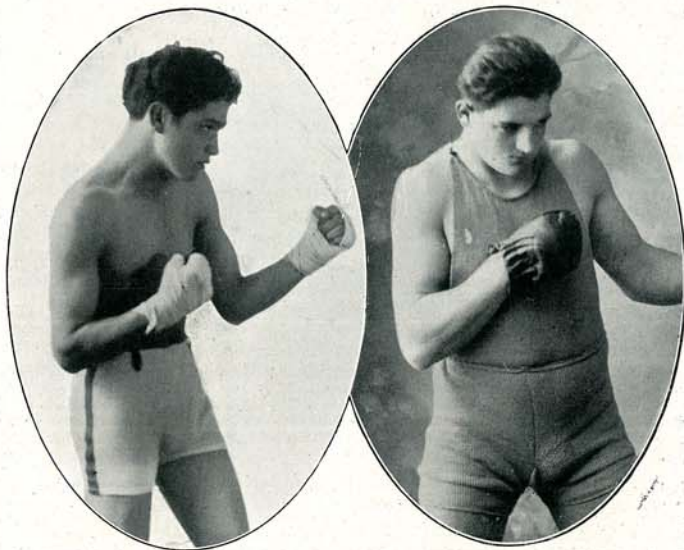
il titolo battendo, colla sua boxe veloce e improvvisatrice, il veneto Palmonella e il marchigiano Donati, i due che, dopo il Campano, hanno meglio figurato.

I pesi massimi han voluto anche essi portarsi all'altezza della situazione e per completare il successo dei Campionati han dimostrato di saper boxare. Infatti i finalisti Vecchio e Brunelli, rappresentanti della Lombardia, dopo aver eliminato con facilità irruente, sempre prima del limite, gli altri tre o quattro competitori, han disputato un match magnifico, veloce ed emozionante. Ha vinto Vecchio di stretta misura, ma la partita fra i due resta ancora aperta ed incerta.

\*\*\*

Questa, a grandi linee, la fisiognomia dei Campionati dilettantistici 1931, Campionati che hanno dato allo sport italiano una soddisfazione in più, perchè permettono di sperare e di essere fiduciosi per le Olimpiadi di Los Angeles.

GIORGIO BORIANI



Fra i dilettanti campioni d'Italia 1931: il peso medio Liani di Roma e il peso massimo Vecchio di Milano.

(foto Faràbola)



Frankie Genaro, Alf Brown e Tony Canzoneri: i tre più completi Campioni del mondo rispettivamente delle categorie pesi mosca, pesi gallo e pesi leggeri. (foto Faràbola)

## CAMPIONI DEL MONDO E CAMPIONI D'EUROPA

Una volta tanto le varie Federazioni americane di pugilato sono riuscite a mettersi d'accordo su un punto alquanto controverso: quello del riconoscimento dei Campionati mondiali. Così, per il momento, noi del Vecchio Mondo siamo in grado di sapere con precisione chi è il detentore del Campionato nella tale categoria o nella tal'altra.

Caratteristica principale di questi ultimi tempi è stato il progressivo avanzare dei negri verso gli ambiti primati e questo perchè gli Americani hanno allentato le redini della loro intransigenza.

Com'è noto, sino all'anno scorso si erano riguardati i pugilatori negri con una certa aria di superiorità e di disprezzo, non disgiunta da timore, e si era fatto di tutto per intralciargli il cammino, evitando il più possibile confronti coi campioni di razza bianca.

S'è visto così George Godfrey, spauracchio di tutti i pesi massimi, abbandonare il pugilato e andare a cercar fortuna nella lotta libera, Larry Gains costretto ad abbandonare il territorio della Repubblica stellata e venire in Europa a mettere k. o., o quasi, quei pochi *boxeurs* incontrati.

Ora invece che si è lasciati ai negri un po' di carta... bianca, assistiamo alla conquista di due titoli mondiali, quello dei pesi medio-leggeri e quello dei medio-massimi, da parte di due uomini di colore, senza contare poi che un altro negro, il prestigioso Alf Brown, detiene già da un pezzo il trofeo nei gallo. Il fatto è preoccupante per gli Americani, usi a manipolare... in famiglia i titoli mondiali, e finirà forse per determinare nuovamente una specie di serrata contro gli importuni.

Dei pesi mosca l'oriundo italiano Frankie Genaro è il Campione. Egli non è tanto tranquillo, ché il piccolo spagnolo Ferrand gli si va sempre più avvicinando attraverso

una serie di vittoriosi incontri su Americani di valore. Ferrand è il suo *challenger*, tuttavia Genaro metterà in palio il titolo quanto prima a Parigi, col francese Pladner. Qualcuno però dice che sarà una delle solite *combines*...

Il Campione mondiale dei gallo, Alf Brown, ha in programma due *matches* per il titolo: uno collo spagnolo Flix e l'altro coll'inglese Kid Patenden, ma crediamo che non durerà fatica a liberarsi sia del primo che del secondo, restando così incontrastato dominatore della categoria. Lo stesso dicasi per il Campione dei piuma, l'americano Bat Battalino che ha intorno come probabili *challengers* due o tre sconosciuti, come sconosciuto era lui stesso sino a qualche mese fa.

L'italo-americano Tony Canzoneri, il campione più completo del mondo, s'è impadronito recentemente del titolo nella categoria dei pesi leggeri battendo per k. o. alla terza ripresa il quotato Kid Berg. Siamo sicuri che anche Canzoneri manterrà a lungo il primato, ad onta che suo prossimo avversario sarà il fine pugile belga Sybille.

Y. Jack Thompson, un negro che sa il fatto suo, ha spodestato il mese scorso il Campione dei medio-leggeri Tommy Freeman, prendendone il posto. Probabilmente dovrà difendere la nuova conquista dall'assalto del belga Roth. Passato Mickey Walker nelle categorie superiori, Campione mondiale dei pesi medi è diventato Vince Dundee, il cui nome è tutto un programma. E infatti il Dundee sa tener fede al nome, ché in breve intervallo di tempo ha respinto per ben due volte vittoriosamente l'assalto portatogli dall'inglese Len Harvey. Per il momento Dundee può riposare sugli allori, dato che all'orizzonte della sua categoria non compaiono elementi di gran valore.

Ed eccoci ai medio-massimi, ove un altro negro, l'agile e forte Billy Jones, ha, preso or non è molto il titolo mondiale. E' stato

a Pittsburg che il non ancora venticinquenne Jones ha battuto prima del limite il Campione Max Rosenbloom, con una facilità sorprendente. Anche lui, come gli altri due fuori classe di colore, è probabile che mantenga lungamente il titolo.

La categoria più discussa, quella dei pesi massimi, ha per miglior esponente il tedesco Max Schmelling, miglior esponente per modo di dire, per convenzionalismo, dato che egli è il Campione ufficiale. Ma a vagliare attentamente il valore e le prove fornite dagli altri pesi massimi più in vista, c'è da anteporgliene almeno due o tre. Per esempio gli americani Jack Sharkey e Young Stribling e il nostro Carnera.

Abbiamo detto in principio che gli Americani hanno in parte permesso l'avanzata dei negri verso la roccaforte dei Campionati mondiali. Speriamo che ora facciano altrettanto coi pugilatori europei, che, se non altro, hanno il pregio di non poter essere tacciati di appartenere a una razza inferiore.

\*\*\*

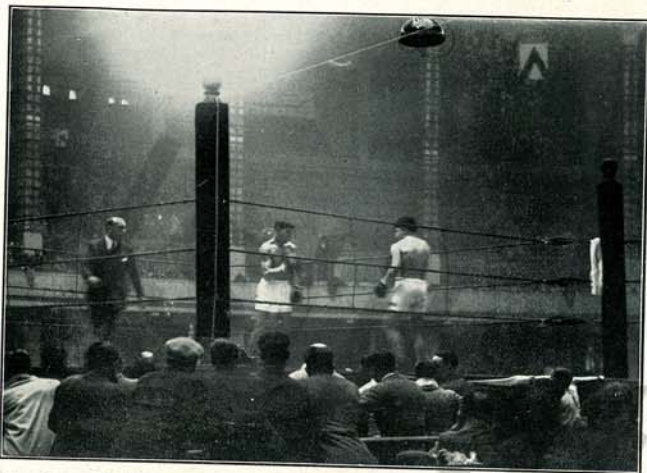
Sembrerà strano, ma mentre la grande America è unanimemente concorde nel riconoscere i Campioni del Mondo, la vecchia Europa non è tutta unita nel riconoscerli i suoi.

C'è sempre quel famoso British Boxing Board of Control, il rettore delle sorti pugilistiche della Gran Bretagna, che non vuol saperne di dare ascolto ai dettami dell'International Boxing Union e che se ne sta rinchiuso nel suo contegno riserbo, vietando persino che un suo protetto si batta con un « continentale » per un Campionato. L'assenza dei figli d'Albione dalle massime competizioni europee non ha però impedito all'I. B. U. di continuare il suo *trans-tran* e oggi chi fa il sole e la pioggia nel pugilismo europeo è proprio l'I. B. U. Perciò anche noi non diamo retta a ciò che dicono quelli del British Boxing e registriamo senz'altro come ufficialissima la lista dei Campioni stabilita dall'I. B. U.

Il rumeno Luciano Popescu è pervenuto — chissà come — alla conquista del titolo nei pesi mosca. Di lui, sino a poco tempo fa, non si era mai sentito parlare ed ora eccolo su un ben alto piedistallo. Vi saprà rimanere a lungo? Non crediamo, ché Francia e Italia hanno attualmente un paio di uomini superiori al Campione. Situazione diversa nei pesi gallo, ove lo spagnolo Carlos Flix è dominatore incontrastato. Il forte detentore del titolo nei leggeri è il belga Sybille, il quale, pur essendo un ottimo pugilatore, dovrà fare i conti fra non molto col nostro Orlandi e molto probabilmente verrà spodestato. Il risorto Mario Bosisio, fra i pesi medi europei, dei quali è Campione, non ne trova uno che gli possa dare seri fastidi. Fortunato lui! e speriamo che sia così ancora per un pezzo. Il medio-massimo tedesco Pistulla è Campione dei medio-massimi. Sfido! non c'è nessun suo pari peso in Europa che valga quattro soldi. Quei pochi che c'erano, o sono andati in America a far fortuna o sono passati nella categoria superiore. Ringrazi il cielo che non ne torni qualcuno, per esempio il nostro Bonaglia, altrimenti starebbe fresco!

Pesi welters e massimi non hanno, per il momento, il titolare del Campionato. Quello dei « piuma » è stato designato qualche giorno fa nello spagnolo Gironsès, che ha battuto il nostro Tamagnini.





Una fase del match Orlandi-Locatelli, svoltosi verso la metà dello scorso mese al Palazzo dello Sport di Milano e chiusosi con un verdetto di parità dopo 15 combattute riprese. I due avversari — Orlandi è quello di sinistra — sono in posizione d'attesa, durante il primo tempo.

(foto Bellina)

## INTORNO AL "RING,"

Un'attività sportiva che i giornali di tutta la Penisola ignorano quasi assolutamente e che invece dovrebbe essere seguita e incoraggiata al massimo grado è quella svolta dal personale dei nostri transatlantici, dai marinai delle nostre corazzate e caccia-torpediniere, che si cimentano sovente, nei porti ove sbarcano, colle squadre locali, cogli atleti locali. I nostri navigatori sono sportivi al cento per cento e colle loro vittorie in terra altrui cooperano grandemente a tener alto il nome dell'Italia: ora è la affermazione della squadra calcistica del piroscafo tale, ora è il gruppo atletico del veliero talaltro che trionfa, e via di seguito. E' tutto un susseguirsi di vittorie italiane all'estero, delle quali non abbiamo mai notizie.

Per esempio, il mese scorso si è avuto in Cina, a Tien-Tsin, una grande manifestazione pugilistica: i Campionati dilettantistici del Celeste Impero, organizzati dal Comando del corpo d'occupazione americano in Cina, Campionati che hanno avuto esito lusinghiero per la Marina Italiana.

Infatti il marinaio Salvi ha battuto ai punti Ylei del 15° fanteria americano, aggiudicandosi il titolo di Campione della Cina del Nord per la categoria dei pesi medi e il marinaio Giacomelli ha vinto ai punti Paunter, del 15° fanteria americano, togliendogli il titolo di Campione della Cina del Nord per la categoria welter, che questi deteneva da 2 anni.

Non era forse una notizia che avrebbe interessato e fatto piacere a tutti?

Del fatto che gli Italiani siano degli sportivi per eccellenza, se ne hanno quotidiane riprove. Non solo gli Italiani veri e propri, ma anche quelli naturalizzati stranieri hanno agio di farsi notare. Gli italo-americani, soprattutto, stanno attraversando un periodo d'oro nella storia dello sport della Repubblica stellata: nel ciclismo, golf, rugby e baseball i nomi dei nostri connazionali sono divenuti gli indispensabili; nella boxe si tratta addirittura di una supremazia indiscussa come lo hanno ben dimostrato i recenti Campionati dilettantistici degli Stati Uniti. In essi quattro dei nostri consanguinei si sono impadroniti di quattro ambiti titoli e precisamente: Babe Jriscono, un italiano che vive in California e che è cresciuto sotto l'influenza di Fidel La Barba, del titolo di Campione americano dei pesi mosca; Joe Ferrante, un ligure-americano tutto nervi ed energia che colla sua vittoria ha tenuto alto l'onore della tanto decantata *équipe* di Boston, della quale faceva parte, del titolo dei « gallo »; Antony Scarpatti, italiano di Nuova York, del titolo dei « piuma » e Antonio Poloni del titolo dei « medio-massimi ». Il Poloni è stato la rivelazione dei Campionati. Basterà dire che egli, che è di Reno Nevada, la città famosa per i divorzi, e che è il quattordicesimo membro della sua famiglia, è stato battezzato il Dempsey dei dilettanti. Speriamo che il nuovo nome gli porti fortuna!

Intanto prendiamo atto con soddisfazione

ne di questi trionfi, trionfi netti e convincenti, perchè ottenuti su tutti i migliori dilettanti d'America. Ognuno dei 48 Stati aveva infatti inviato i suoi rappresentanti. V'erano persino gli 8 hawaiani che per arrivare a Nuova York avevano dovuto compiere un viaggio di 8000 chilometri.

L'ultimo match Orlandi-Locatelli, vellevole per il titolo italiano dei pesi leggeri, ha sollevato una questione sulla quale molto si è già detto e tanto si è già scritto. Come si ricorderà, alla fine delle quindici bellissime riprese l'arbitro aveva tre punti a favore di Locatelli. Ma la vittoria non ha potuto essere assegnata a quest'ultimo, perchè il regolamento della F. P. I. dice che in un incontro di Campionato lo *challenger*, per essere dichiarato vincitore, deve avere al minimo 6 punti a suo favore. Se si pensa che la I. B. U. ha stabilito che nei Campionati europei lo sfidante può vincere anche con solo mezzo punto di vantaggio, si finirà per trovare esagerata la deliberazione della F. P. I. Non diciamo di applicare anche per i nostri Campionati il sistema di quelli europei; ma non si potrebbe trovare una via di mezzo? Per esempio, non sarebbe meglio stabilire che due punti e mezzo, tre punti bastano per l'aggiudicazione di un titolo?

Un Paese ove la boxe ha ripreso da poco un'intensa attività è l'Olanda. Peccato che sia un'attività non troppo per la quale, perchè molte volte si svolgono colà degli incontri tra professionisti che nella nostra sala più modesta verrebbero accolti poco simpaticamente per non dire di peggio.

E' però vero che per accontentare il pacifico Olandese ben poco ci vuole; ma potrebbe darsi che a lungo andare anche il pubblico senza pretese si stanchi di quelle riunioni per modo di dire, e allora la *boxe* olandese ritornerebbe nel buio, come lo era qualche mese fa.

L'ex-campione mondiale di boxe Gene Tunney sta ancora peregrinando per l'Europa alla ricerca di una città o di una borgata tranquilla, ove poter soggiornare in pace senza che nessuno gli vada a chiedere la solita intervista o a fargli la solita dimostrazione di simpatia. Dopo aver girato in lungo e in largo l'Inghilterra, la Francia, l'Italia e la Germania, Tunney è passato recentemente in Russia. Ma sulla sua permanenza fra i Sovieti nulla si è potuto apprendere Dalla Russia il popolare ex-Campione si è recato direttamente in Finlandia, a Helsingfors; ma anche qui, contro il suo desiderio, ha avuto accoglienze festose.

A un tale che l'ha intervistato sui suoi propositi per l'avvenire, pare che Tunney abbia esternato l'idea d'andare a metter casa al Polo Nord...

SOCIETÀ ANONIMA

# CEMENTAZIONI PER OPERE PUBBLICHE

Capitale L. 5.000.000

ROMA

Uffici: Via Vittorio Veneto, 89  
Telefono N. 43-505

MILANO

Officine: Via Eman. Filiberto, 4  
Telefono N. 90-671



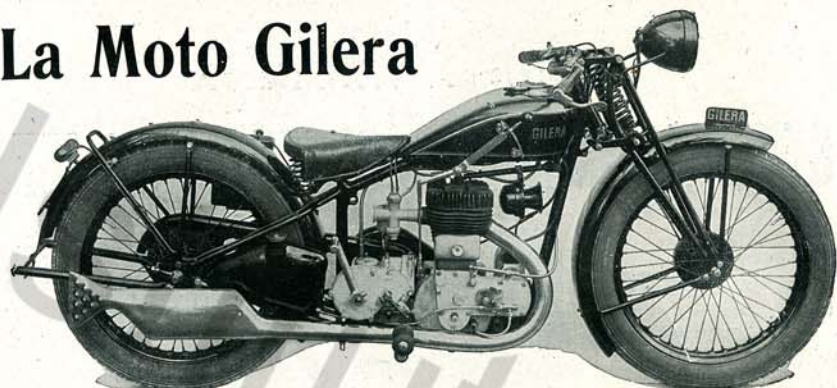
Lavoro preliminare di pulitura effettuata con martelli ad aria compressa per la impermeabilizzazione di gallerie ferroviarie da elettrificare con tensione di 15.000 Volts.

**Iniezioni** di cemento, asfalto ed altre sostanze per impermeabilizzare e consolidare: Dighe, serbatoi, gallerie, fondazioni, ecc.

**Sondaggio** per ricerche idriche, minerarie, geologiche, petrolifere.

**Palficazioni** monolitiche di diga speciale, brevettata.

## La Moto Gilera



dopo aver clamorosamente vinto LA SEI GIORNI INTERNAZIONALE 1930  
riafferma la propria superiorità

vincendo con la squadra della 79ª Legione di Reggio Emilia la **Coppa del  
Duce** (Km. 400) svoltasi il 20 Settembre e disputata da ben 90 squadre

Le macchine vittoriose erano perfettamente di serie e guidate dai rispettivi clienti.

**TELEGRAFATE**  
**"VIA ITALCABLE,"**  
CABLOGRAMMI PER TUTTO IL MONDO

Telegrammi **CELERI**  
per la Francia - Inghilterra - Germania  
Svezia - Norvegia e Danimarca

Telegrammi **LAMPO**  
fra le principali città d'Italia. - Conse-  
gna entro 15 minuti dall'accettazione.

*via Italcable*



**A. DE-PEDRINI**

\*  
**TRICROMIE**  
**FOTOINCISIONI**  
**AUTO TIPIE**  
**TRATTO**

\*  
**FOTOLITO**  
IN NERO ED A COLORI  
PER MACCHINE "OFFSET",  
SU ZINCO E PIETRA

**MILANO (114)**

VIA VALLARSA N. 6 - TELEFONO N. 51-838

SOCIETÀ CERAMICA  
**RICHARD-GINORI**  
MILANO

N. 6 Stabilimenti

N. 25 Filiali di vendita



Servizi da tavola, da Caffè e da  
The d'uso comune e di lusso

Porcellane e maioliche artistiche  
Cristallerie, Argenterie "Christofle,"

Articoli per regali

*Magazzini di vendita in tutte le principali città d'Italia*

*20/11/1916*

CONTI CORRENTI  
CON  
**ASSEGNI VADE-MECUM**

DELLA

**BANCA COMMERCIALE ITALIANA**

Nuova categoria di conti correnti che permette a tutti di valersi dell'assegno per i pagamenti, e a tutti di accettare gli assegni, sicuri che alla Banca esistono i fondi ad essi corrispondenti

TAGLI FINO A L. 250, 500, 1000

*Per l'apertura dei conti correnti "Vade-Mecum", e per chiarimenti rivolgersi a tutte le filiali della Banca Commerciale Italiana*

**VIAGGIATORI**

APPROFITTADE DELLA NUOVA OCCASIONE OFFERTAVI DALLA

**BANCA COMMERCIALE ITALIANA**

CHE VENDE ORA

**FRANCO DI COMMISSIONE E SPESA**

SUOI

**"TRAVELLER'S CHEQUES"**

ASSEGNI PER VIAGGIATORI IN LIRE ITALIANE - FRANCHI FRANCESI - STERLINGS  
E DOLLARI

OPUSCOLO SPIEGATIVO PRESSO TUTTE LE FILIALI DELLA

**BANCA COMMERCIALE ITALIANA**

# AMARO FELSINA RAMAZZOTTI



*Esigete sempre ETICHETTA ROSSA*

**F<sup>lli</sup> RAMAZZOTTI S.A. MILANO**

**CASA FONDATA NEL 1815**



*Benzina e Motor\_oils*

SOCIETA' "NAFTA" GENOVA



**SHELL**