

SPORTIVI AL LAVORO

Gli Arditi della nuova Italia

Se dai fatti quotidiani si vogliono trarre ammaestramenti e presagi per l'avvenire più o meno prossimo e riconoscimenti non esimersi di ciò che il passato ha potuto insegnare o preparare, perchè, domando, nel nostro campo non una voce si è levata per additare ed elogiare nella spedizione di Gianni Albertini all'Artide la impontanza tipicamente voluttaria e coscientemente arricchita che è propria di ogni impresa sportiva?

Un breve atto su questo aggettivo di sportivo. C'è ancora in Italia qualche dozzina di piedicicoli che confondono sport con diplo, che fanno tutt'uno di sforzo e di divertimento, di disciplina severa e di un'andatura languida e di un'andatura alla moda che fa preferire oggi il gioco del tennis, domani lo sci, nei paraggi dei grandi alberghi. A costoro sia detto una volta per tutte che nel clima che il Fascismo ha saputo creare, lo Sport non è, e non dev'essere altro che un sistema o metodo di educazione virile, una specie di didattica educativa che gradatamente, se pur non sempre gradatamente, prepara ed allena le forze fisiche e le forze spirituali del giovane cittadino alle più difficili contingenze che lo aspettano nella vita sociale e civile. Lo Sport, insomma, non è una moda né un modo come tanti altri di sdilinquirsi e di mettersi in vetrina: lo Sport come l'intendono i nostri Capi e come hanno mostrato i precursori che vi credettero in tristezza di tempi, è lavoro e studio, studio e lavoro, è rimbocarsi di maniche, è — orribile a dirsi — sudore della fronte che si terge alla brava col dorso della mano, è talvolta sofferenza, sovente stanchezza, sempre gioia e vittoria dello spirito fuso con la carne nel perfetto equilibrio dell'uomo sano e forte. E, per semplificare e per guardare a questi Capi che c'insegnano o ci ricordano il dovere, è Turati che sulla pedana suda al pari dell'allievo cui un'ora di lezione quotidiana per sempre troppo breve in confronto alla lievezza che dà la scherma, è Arpinati che trovi alle sei del mattino nuotare nelle vasche del suo Littoriale, è Maresca che si esercita i bicipiti sulle imbarcazioni da corsa; è Malini che dà il suo nome a nuove vie sulle verticali pareti delle Dolomiti. Questa è la scuola dello Sport; osare, tentare, riuscire, senza badare se le dita si gonfiano, se le ginocchia si sbucciano, se una spalla si ammacca, se il sudore cola sino in bocca. Chiusa la parentesi.

Su questa premessa, o meglio su questa fase, costruiamo un "aggiornamento" che non sarà che esposizione di fatti concatenati e conseguenti l'un l'altro.

L'esempio di Gianni Albertini è tipico. Questo giovanissimo ingegnere milanese ha ideato, preparato, organizzato un'impresa che esce dai limiti di quella che fino a pochi anni addietro chiamavamo normalità. Il lato sentimentale e umanitario di questa impresa è sovrachiaro da quel tanto di avventuroso e di rischioso che raggiunge l'eroismo; ma poiché Augusto Turati sovente si è levato con sana ironia contro le esaltazioni parolate a base di retorica che appaiono esercitazioni di scribi e non apporto di idee costruttive o documentarie, lasciamo questo ed altri aggettivi che pur sgorgano spontanei dal cuore in rispetto della *Heimen* navigando per la terra di Nord-Est col suo carico di esploratori senza paura.

Chi è questo Albertini? Chi sono, e donde vengono, lui e i suoi compagni?

Sono dei nostri, sono degli sportivi, che forse non conoscono il "frak" e gli scarpini di coppale, ma certo i calzoni corti e la maglietta da corridore e le pedule da roccia; che al bastoncino di giunco o di malacca da passeggio hanno preferito la grossa impugnatura del remo o la piccozza con cui gradinare sullo sdrucciolo di ghiaccio; che oltre a saper compiere una ricerca batteriologica al microscopio o calcolare una rotta, hanno imparato con lo Sport a non temere la paura, il freddo, il sonno, la vertigine, l'abbandono che prende un secondo prima di perdersi. Tutti giovani, Albertini e i suoi compagni, che l'esempio e la scuola del Fascismo di questi ultimi anni ha trovato appena usciti dalla guerra, alla soglia della "loro vita", pronti all'amore, pronti alla credenza, pronti alla disciplina. Sono quelli che, giovinetti, studiavano logaritmi o greco mentre la guerra di vampa va ai fronti; sono quelli che mi guidavano la penna per scrivere nel 1917 questi presagi:

"...Dobbiamo francamente riconoscere essere noi destinati a lasciare presto il nostro posto alla generazione che ora si sta formando, e vien su, silenziosamente ancora, ma certo con una riserva formidabile di energia in potenza e di pensieri aperti a quanto è praticità e utilità, animati d'uno spirito nuovo che noi, più tardi, cioè fra qualche anno, per invidia o per timore chiameremo rivoluzionario..."

E più oltre, accennando al dovere di educare i giovani secondo la cruda esperienza dei fatti scaturiti dal 1914: "...Oggi che per dovere vi è chi ci rimette la vita, con austerità se non proprio con gaudio, non vi saranno altri che opereranno nel prossimo futuro, nei giorni che incalzano perchè si educino e si preparino a forti e sane cose i fanciulli d'oggi, gli Italiani di domani? Ora non vediamo che ombre intorno e sopra di noi popolate dai fluttuanti fantasmi delle utopie e delle ideologie che per un quarto di secolo illusero la nostra generazione e furono alfine infrante dalla realtà terrificante della guerra; ma il caso è attraverso da spiragli di luce: sono le luci della fede in un domani migliore, sono le luci che illuminano la sorgente da cui scaturirà la forza riedificatrice del

la divina e prepotente giovinezza. Ora vi sono troppi vecchi intorno e in alto; quando, dopo la vittoria e nei primi anni della pace, andranno al potere, nel governo, nelle leggi, nelle industrie, coloro che oggi sono nell'età matura, i sudditi di allora — cioè gli Italiani di domani — si accorgeranno di essere ancora guidati e comandati dai vecchi — dagli uomini cioè che non furono « fatti » nella guerra, che applicheranno ancora dei metodi superati, che penseranno ancora cervelli d'una volta perchè la guerra sarà in qualche modo passata sopra di essi, i avrà sforzi, forse impressionati, ma non sarà addentato di essi siccome sarà nelle coscienze, in tutte le fibre, negli occhi (specchio dell'anima) dei fanciulli d'oggi — degli Italiani di domani."

I fanciulli d'allora sono quelli che senza lasciare gli studi vennero allo Sport dalle aule scolastiche appena la grande tormenta ebbe termine; e poco più tardi, uomini, nella Rivoluzione ancora in via di assettamento fra la conquista del potere e la conquista degli spiriti,

trovarono il clima storico che consente soprattutto la possibilità di agire e di azione.

Fuori di metafora, ma questo ingegnere ventiseienne che comanda la spedizione di soccorso, da ragazzo concorreva ai *cross countries* per studente che organizzavano nelle campagne del suburbio di Milano, e galoppava abbastanza bene se negli ordini d'arrivo sui giornali molte volte comparve il suo nome; lo si poté vedere, ancora giovanetto, esercitarsi in quella magnifica palestra d'alpinismo che è la Grignetta, per poi spiccare il volo, maturatesi la forza e l'esperienza a classiche ascensioni di ghiaccio e di roccia su itinerari ove piede umano mai s'era posato. Non basta: che nel remo e nel pugilato lo studente d'ingegneria è pure dei primi, vincendo nei Campionati italiani, altrettanto nelle gare di sci, individuali e collettive, per studenti e per tutti, dalle Prealpi lombarde al piano di Roccaraso, ovunque era un traguardo da raggiungere, una difficoltà da superare, una vittoria da conseguire mercede lo sforzo costante, la volontà tesa, lo spirito lanciato sulla mèta preparati nell'esercizio costante e nel sacrificio dell'allenamento.

E come lui, tutti gli altri, di questa spedizione di giovani, di cui uno solo — l'avvocato canavese Zanetti, — sfiora i trent'anni, e i rimanenti sono tutti giovanissimi, tutti alpinisti e sciatori, tutti sportivi al 100 per 100, fino al beniamino del gruppo — il ventiduenne Augusto Bonola, zoologo, biologo e dottore di pattuglia, bolognese e suacino, le cui «referenze» possono assommarsi dalla citazione della sua prima impresa alpinistica di rilievo effettuata a diciassett'anni nella Grande di Lavaredo, alla più recente dell'agosto ultimo — in cordata col prof. Alfredo Corti insegnante all'Università di Torino, sulla vergine parete sud del Monte Rosso di Scerscen nel gruppo del Bernina, un'impresa apice nero e liscio che sol a guardarlo farebbe rizzare i capelli ai piedicicoli di cui prima se costoro osassero avanzarsi fino al suo attacco sulla vedretta.

Questi, gli Arditi espressi dalla nuova Italia per formare la pattuglia di soccorso; questi, i giovani maturati nel clima concesso dalla formula fascista dello studio e dell'azione, della cultura e dello sport, del libro e del moschetto. E non si pensa senza gioia cosa sarà l'Italia di domani: allorché, spartiti gli ultimi uomini di ieri (quelli che noi sportivi chiamavamo salimbanchi!), la nazione conterà solo sugli Italiani nati dopo la guerra, i giovanissimi di oggi radunati sotto i nostri gagliardetti, istruiti alla scuola dell'ardimento e della maturazione, della volontà e della disciplina che matura nel suo grembo la forza per arrivare a tutti i traguardi e a tutte le vittorie.

VITTORIO VARALE

LA RIVINCITA DELLA XX TARGA FLORIO

Gli assi internazionali del volante in lotta nel quinto Premio Reale di Roma

(Circuito delle Tre Fontane - Ore 14)

ROMA, 24. Gli ambienti sportivi automobilistici sono in attesa di un'emozionante gara, il Premio di Roma, che ha raccolto, davvero, grandi campioni e che promette una magnifica giornata di sport.

I motivi di questa attesa e di questa curiosità sono facili da individuare. Basterebbe infatti la metà dei corridori iscritti al Reale Premio Roma per giustificare l'interesse più alto; e non occorrerebbe che alla battaglia dei corridori si aggiungesse anche il confronto fra le vetture. Non tanto perchè noi o gli sportivi si sia di buona bocca, ma perchè, effettivamente, anche con un numero inferiore di partecipanti e senza così numerose e potenti vetture, una gara, sia pure classica e importante, avrebbe solide basi sulle quali appoggiare le probabilità di successo.

Il Reale Premio di Roma 1929 supera, invece, le più rose aspettative. E si presenta agli appassionati in luce di grande eccezionale avvenimento. Avvenimento di carattere e di portata internazionale, promettentissimo dal lato sportivo, non meno brillante dal lato tecnico e industriale, cose che in una gara per automobili hanno la loro brava importanza.



BRILLI PERI

Se pensiamo che sul circuito delle Tre Fontane si troveranno ancora di fronte i nostri migliori corridori e che a questi nostri campioni saranno opposti alcuni fra i migliori e più attivi corridori stranieri; che a una squadra ufficiale di Bugatti contenderanno la vittoria due Alfa Romeo P. 2, e le Maserati della Casa, noi dobbiamo convenire che più di così non si poteva pretendere dagli organizzatori di Roma. I quali, per amore di questa loro gara portata in alto a prezzo di sacrifici e di fatica, anno per anno, riescono ad offrire allo sport automobilistico nazionale e internazionale giornate di eccezione. Nelle quali, con lo sport si celebra l'audacia dei campioni, con l'audacia dei campioni la potenza delle vetture, l'intelligenza, la fatica di uomini di studio e di lavoro.



DIVO



VARZI

tivo non dimentica; come non dimentica, invece, la più rose attesa, prova veda qualcosa di più di una semplice competizione sportiva.

Fra le grandi prove automobilistiche nazionali, il Reale Premio di Roma ha un suo posto ben delineato e una sua funzione ben precisa. Sta, infatti, per le caratteristiche del Circuito delle «Tre Fontane» abbastanza lontano da una Targa Florio alle Madonie e altrettanto da una gara sul cemento dell'autodromo di Monza o anche dal Circuito di Cremona, che fa categoria a parte.

Il Circuito delle Tre Fontane appartiene alla categoria dei circuiti di velocità; ma per le caratteristiche della sua conformazione rappresenta, si può dire, il prototipo del circuito stradale veloce. Cioè non il tormento e l'asprezza di un circuito delle Madonie, non la pista e le curve di Monza e nemmeno i rettilinei interminabili di Cremona. Ma un insieme armonico di curve, tra facili e difficili, qualche lieve pendio, un po' di discesa, un rettilineo lungo circa quattro chilometri chiuso da una curva ad angolo retto, un poco sopraelevata. Sui tredici chilometri e cinquanta metri del giro delle Tre Fontane nel 1928 Luigi Chiron con una Bugatti due litri, raggiunse la velocità massima di 152 chilometri circa. Media non impressionante rispetto alla velocità sviluppata dalla macchina, la quale, con i rapporti adatti per il circuito poteva certo toccare i 180-190 chilometri orari; ma tale da indicare la difficoltà e il forte coefficiente di riduzione da esse rappresentato in corsa. Insomma non il massacro delle mille e tante curve dei centotto chilometri delle Madonie, non il carosello vertiginoso di Monza o le volate sui rettilinei di Cremona. Ma una via di mezzo: che al pilota richiede abilità e polso e alla macchina parte dei requisiti di stabilità, voluti da una Targa Florio e parte della velocità e della tenuta imposti da Monza e da Cremona. Una prova che riassume un poco l'una e le altre; una prova, comunque, molto difficile per il pilota e molto severa per la macchina. In funzione della difficoltà delle strade e della velocità notevole che su di esse si deve potere e sapere sviluppare, volendo accampare probabilità di successo.

Su questo Circuito, saggiatezza delle qualità complessive di una macchina e della classe di un corridore, si sono dati convegno ottimi guidatori con le macchine più potenti e più veloci oggi in circolazione. Cioè le Bugatti, reduci da mille trionfi in tutte le gare; le Maserati, vetture degne del massimo rispetto al confronto di tutte le altre; le Talbot della scuderia Maresca, vincitrici di parecchie importanti gare nostrane; due delle poderose Mercedes, vincitrici del Gran Premio di Germania vetture sport; e, infine, a consolazione e speranza degli sportivi d'Italia, due di quelle famosissime Alfa Romeo P. 2, che porteranno la industria d'Italia ai più grandi trionfi in campo internazionale.

I corridori non hanno bisogno di presentazione. Campioni della classe e della fama di Divo, Williams, Varzi, Nuvolari, Brilli Peri, Borzacchini, Arcangeli, De Sterlich, Carracciola (se correrà), Blancas, Maserati, si presentano da soli. Gli sportivi ne conoscono le battaglie e le vittorie; i competenti ne apprezzano il valore, il coraggio, la abilità.

Fra questi campioni con queste vetture sarà disputato il classico trofeo che porta il gran nome di Roma. Per una vittoria che avrà una eco oltre i confini; per una affermazione e per un primato tecnico e costruttivo ambizioso e ben importante.

Il Reale Premio di Roma avrà, quindi, funzione di rivincita fra corridori italiani e corridori stranieri; avrà valore altissimo per il campionato italiano in quanto la gara è a punteggio triplo; avrà importanza anche per le case; perchè come è vero che Bugatti e Maserati sono in lizza con le loro *équipes* ufficiali, così è altrettanto vero che anche Alfa Romeo e Mercedes (che hanno due loro vetture in mano di corridori isolati) non sono da considerare del tutto al di fuori della contesa.

La Mercedes, che corre con il tipo più potente che costruisca oggi; l'Alfa presente con una vettura che un tempo tenne il gagliardetto



ARCANGELI

della casa e che ancor oggi può rivaleggiare e vincere con qualsiasi altra macchina più giovane e più moderna. Presso a poco come la Talbot, la quale dalle vittorie delle macchine portate in Italia dal povero Maresca ha ricavato soddisfazioni tutt'altro che disprezzabili.

Stà di fatto che la gara si presenta aperta, interessante, ricca di motivi di grande attrazione. Fra questi, in prima fila, il duello fra i nostri corridori e Divo (che ha avuto la fortuna di vincere le ultime due Targa Florio menandone fin troppo vanto in patria) e Williams, un inglese che va forte come pochi abbiamo veduto.

La minaccia più seria per una vittoria italiana, parte, naturalmente, dalle Bugatti della casa e



BORZACCHINI

da Divo e da Williams. Anche le Talbot (e specialmente Gigione Carracciola, se sarà guarito dal disturbo all'occhio) potranno dare seri fastidi, ma forse in modo meno sensibile. Le Alfa Romeo P. 2, dovrebbero essere la nostra più valida difesa. Alle Maserati, che avranno in lizza molte vetture di cui una due litri e una 1700, inscrite dalla casa, si può con fiducia affidare il compito di rincalzo. Borzacchini, che guiderà la due litri, si può, tuttavia, includere fra i favoriti. Alla pari, cioè, con Divo, Williams, Brilli Peri, Varzi e Arcangeli, che noi consideriamo i più forti oltre che i meglio dotati come mezzo meccanico. Gli altri «bugattisti», che rispondono al nome di Nuvolari, Borriano, Blancas, Tonini, Foresti, potranno fare ottime cose; così come brillantissime prove sono da attendersi da Ernesto Maserati con la 1700, da De Sterlich, Fagioli, che correrà con una Maserati 1700 montata su bronzo anziché su rulli come quella di E. Maserati, Nenzioni, Gamboni che correranno con la due litri come De Sterlich, Fisauli e il debuttante Monti. Ultima, esclusa di Maserati. I corridori con vetture di 1100 cmc. non hanno probabilità superiori a quelle di



NUVOLARI

un piazzamento onorevole. E da ultimo le Mercedes, che non crediamo possano sul circuito delle Tre Fontane sviluppare tutta la enorme potenza del loro motore, sono da considerare a parte. Non conosciamo Mombberger e poco Caffisch; ma crediamo che non si possa pretendere da loro una vittoria assoluta, anche perchè le difficoltà di guida della mastodontica vettura non debbono essere indifferenti in un circuito ricco di curve veloci come quello di Roma.

Concludendo, la lotta è impostata fra la squadra Bugatti, le due Alfa P. 2, le Maserati 1700 e 2000 e le Talbot. Chi vincerà?

Le Bugatti partono con un non piccolo vantaggio: quello della sicurezza assoluta di poter dar tutto sul circuito delle Tre Fontane, come ammonisce la media record di Chiron e il suo giro veloce. Le Alfa Romeo, che sono più veloci del Chiron ed anche più resistenti, debbono risolvere un interrogativo: quello del loro maggiore o minore adattamento, nei confronti della Bugatti, alle caratteristiche del circuito, il quale pare fatto a posta per le azzurre vetture francesi che appoggiano molte delle loro superiori risorse alle qualità dello chassis. Anche le condizioni delle strade avranno la loro importanza. Se pensiamo, tuttavia, che Campari con la P. 2 ha vinto due volte la Coppa Acerbo, su un circuito certo non più facile delle Tre Fontane; che Varzi ha vinto a tempo record ad Alessandria, che è uno dei circuiti più difficili che si conosca, vien fatto di credere in una vittoria delle P. 2. In particolare di Brilli, che ha una macchina forse più fresca di Varzi, con lo chassis leggermente modificato, più rigido e più basso per lo spostamento delle sospensioni posteriori. Ma andare oltre non crediamo possibile. Così come non si può escludere la possibilità di una vittoria della Maserati, veloce, stabile, resistente nell'organo motore e affidata al valorosissimo Borzacchini; e tanto meno delle Talbot, che hanno vinto bellissime gare per non citare Cremona dai rettilinei troppo adatti alle qualità velocistiche delle vetture del povero Emilio.

Nessun pronostico, perciò, perchè era assurdo pretendere di farlo. Una sola cosa, infatti, è certa: che a Roma, criterium di assi, non altri che un autentico asso potrà meritarsi un grande trionfo. Sapranno i nostri campioni e le nostre vetture superare i campioni e le vetture straniere? Nell'interrogativo vibra tutta la nostra fede e tutta la speranza.

CORRADO FILIPPINI

Gli iscritti:

Classe 1500
Arcangeli - Talbot
Tirassa - Maserati
Borriano - Alfa Romeo
Sartorio - Amilcar
Anselmi - Alfa Romeo
Blondetti - Salmson

Classe 1500 a 2000
Gamboni - Maserati
De Sterlich - Maserati
Foresti - Bugatti
Tonini - Bugatti
Nuvolari - Bugatti
Divo - Bugatti
Williams - Bugatti
Monti - Maserati
Varzi - Alfa Romeo
Fagioli - Maserati
Maresca - E. Maserati
Nenzioni - Maserati
Pintacuda - Talbot
Fisauli - Maserati
Brilli Peri - Alfa Romeo

Classe oltre 2000
Mombberger - Mercedes
Lepori - Bugatti
Caffisch - Mercedes
Blancas - Bugatti
Borriano - Bugatti

Premio migliore a più dal
CALLI

STABILIMENTI POLIGRAFICI RIUNITI

BOLOGNA - PIAZZA CALDERINI, 4
TELEFONO 16-16



Libri d'arte - Cataloghi - Listini
Riviste - Forniture complete per
Banche, Municipi, Enti morali,
Compagnie industriali e commerciali - Stampati réclame d'ogni genere - Opuscoli - Memorie legali - Cartelloni ecc.

Studio artistico per creazioni réclames

GALVANOTIPIA STEREOTIPIA

CLICHÉS

al tratto - a mezzatinta in tricromia ecc.

PREZZI RIDOTTISSIMI