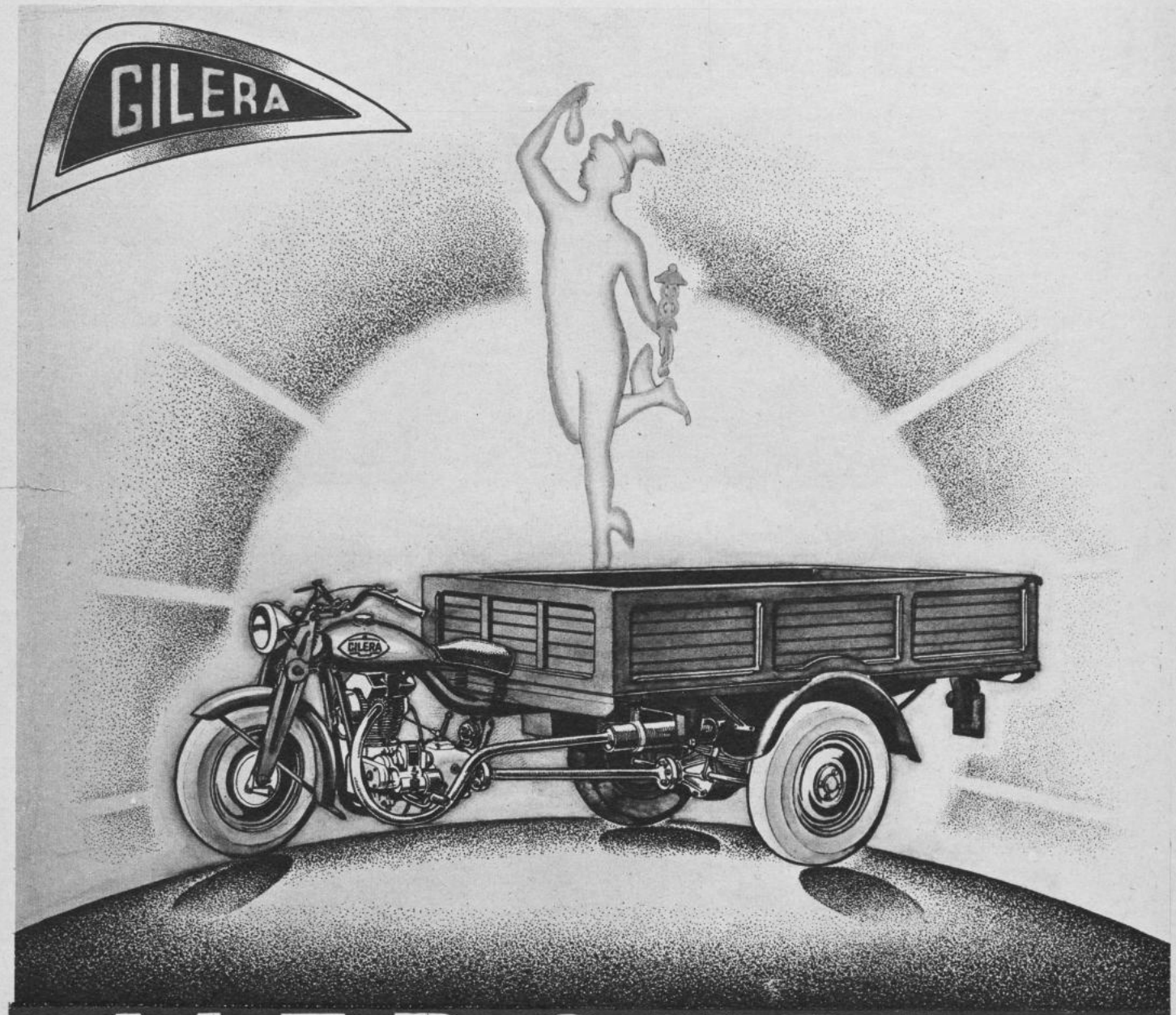
il centauro

PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELLA REALE FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA
ANNO VIII - N. 23-24 - 31 DICEMBRE 1941-XX
ROMA - STADIO DEL P. N. F. - Sped. in abbon. postale

LA GALLERIA DEI CAMPIONI

NINO MARTELLI

l' allievo di Guglielmo Sandri. Temperamento di combattente focoso ed irruente, brillantemente affermatosi in numerose competizioni, può benissimo aspirare di entrare a far parte della schiera dei campioni di primo rango.



MERCURIO

ROBUSTO — SEMPLICE — RAZIONALE

IL NUOVO MOTOCARRO GILERA

G. CAVARA

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLI GILERA - ARCORE (MILANO)

ROMA 31 DICEMBRE 1941-XX
ANNO VIII - NUMERO 23 - 24

PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELLA REALE FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Direzione, Amministrazione, Redazione, Pubblicità
ROMA, STADIO DEL P.N.F. - Tel. 390-273
Spedizione in abbonamento postale

il centauro

GRATIS AI SOCI

L'ATTIVITÀ DELLA R.F.M.I. NELL'ANNO XIX

NELLA RELAZIONE DEL GENERALE LEONARDI AL DIRETTORIO NAZIONALE

Il giorno 14 dicembre si è riunito a Milano presso la sede dell'Associazione Motociclistica, il Direttorio Nazionale della R.F.M.I. per ascoltare la seguente relazione del Presidente:

Nello scorso anno XIX la Reale Federazione Motociclistica Italiana si è venuta a trovare — in conseguenza dello stato di guerra — in una situazione di particolare difficoltà per lo svolgimento del proprio programma e la continuazione della normale attività associativa, turistica, propagandistica e sportiva. La causa principale di ciò va ricercata nel divieto di circolazione delle motociclette, fatto questo che avrebbe potuto determinare come prima e più grave conseguenza il dissolvimento delle Associazioni Motociclistiche, in quanto ridotte a forzata inattività e senza i mezzi finanziari per il funzionamento delle sedi.

La nostra massima preoccupazione è stata quella di poter mantenere integra, anche durante il periodo bellico, l'attrezzatura centrale e periferica della Federazione, onde poter conservare intatta l'organizzazione federale ed i quadri direttivi che la reggono, così da essere pronti in qualunque momento alla totale ripresa delle nostre attività.

Ben diversamente di quanto si verificò a tale riguardo nella guerra 1915-1918, si è potuto questa volta evitare la pericolosa eventualità oggetto delle nostre preoccupazioni, mediante l'assunzione da parte della Federazione di nuovi còmpiti, in stretta collaborazione col Ministero della guerra e col Comando Generale della G.I.L. Tali còmpiti hanno consentito a quasi la metà delle nostre Associazioni, la possibilità di svolgere un'utile ed apprezzata attività tecnico-professionale nel campo della preparazione militare dei giovani.

Infatti, come è stato da me già reso noto nella riunione del Direttorio Nazionale del 27 ottobre dello scorso anno, si è conclusa col Ministero della guerra e col Comando Generale della G.I.L., una speciale convenzione, con la quale la Federazione Motociclistica Italiana ha assunto il graditissimo incarico di provvedere all'istruzione motociclistica dei giovani premilitari, mettendo a disposizione di detti Enti la propria competenza ed esperienza tecnica.

Ciò — a prescindere dall'interesse per la assicurata possibilità di vita delle nostre massime organizzazioni periferiche — costituisce un titolo d'onore e di merito che la Federazione vanta a proprio orgoglio.

Ciò premesso, si può affermare che se gli eventi del tempo di guerra hanno imposto severe rinuncie ad ogni forma di attività sportiva, la vita delle Associazioni è continuata in modo confortante coi risultati che si espongono in appresso.

Numero delle Associazioni affiliate 236 con 5.279 soci, rispetto a 246 Associazioni e 8.635 soci del precedente anno XVIII.

Se la diminuzione può sembrare a prima vista sensibile, non è in realtà quale si poteva temere, atteso quel divieto di circolazione motociclistica che non poteva non ripercuotersi negli interessi degli associati.

Nè va dimenticato il richiamo alle armi di numerosissimi motociclisti quale altra causa influente sul diminuito numero delle iscrizioni.

In definitiva si può onestamente affermare che se una maggiore dispersione di forze non si è verificata, ciò è dovuto all'opera della Federazione, che attraverso continui rapporti d'ufficio con i dirigenti delle Associazioni e con visite del Presidente e del Segretario Generale, si è tenuta a contatto con gli organi periferici, stimolando l'attività dei dirigenti e dei collaboratori, la cui azione si è prodigata a vantaggio del sodalizio con un entusiasmo e con una diligenza che meritano ampia lode.

La quasi totalità delle Associazioni ha promosso nei giorni festivi gite ciclistiche, intensificando inoltre le riunioni a carattere ricreativo nelle sedi. Tali simpatiche quanto utili iniziative hanno avuto il più lusinghiero successo ed hanno contribuito a mantenere vivo ed operante lo spirito di cameratismo e di solidarietà dei soci.

Nei centri dove erano più numerose e prossime delle guarnigioni militari, le nostre Associazioni hanno aperto le proprie sedi ai camerati delle Forze Armate organizzando trattenimenti ricreativi e offerte di doni che hanno testimoniato la spontaneità dei sentimenti di devota affettuosità che la grande famiglia dei motociclisti nutrè per i nostri valorosi soldati.

Tutte le iniziative — anche le più varie e modeste — hanno contribuito alla vitalità dei sodalizi ed a tenere acceso il loro spirito di emulazione.

Precise norme sono state impartite alle Associazioni nell'intento di mantenere sempre vivi i rapporti con i soci richiamati alle armi, specialmente con quelli distaccati in zone di operazioni.

La Federazione è andata incontro alle Associazioni nel loro bisogno di mantenere l'efficienza delle sedi sociali, distribuendo contributi finanziari per un totale di lire 49.600. A guerra finita, potendo le Associazioni fare assegnamento su maggiori entrate per la ripresa dell'attività e per il sicuro aumento dei motociclisti affiliati, tali contributi saranno aboliti o ridotti.

A questo punto debbo far presente che nella diminuzione del numero delle Associazioni è compresa la mancanza delle 5 Associazioni dell'Impero, che momentaneamente hanno dovuto ammainare con onore l'azzurra fiamma sociale, nella certezza che questa tornerà a sventolare tra i canti della vittoria al sole africano, e delle Associazioni di Barce e Bengasi, depredate delle loro proprietà nella breve parentesi della occupazione inglese.

Ai valorosi centauri dell'Impero vada il saluto dei motociclisti italiani, che dalla fede incrollabile nel trionfo delle armi della Patria, traggono la certezza della non lontana ripresa dell'attività sociale di quelle sedi lontane, più vicine di ogni altra alla grande famiglia nazionale.

I corsi premilitari vengono svolti da ben 107 Associazioni con 118 scuole.

Durante l'anno XIX sono stati portati a compimento i corsi delle classi 1921 e 1922, mentre si è dato inizio a quelli della classe 1923.

Ecco i dati relativi ai corsi della classe 1921 terminati il 31 gennaio 1941-XIX:

Associazioni incaricate dei corsi svolti in 118 scuole	N.	107
Premilitari inscritti dai Comandi Federali	»	2749
Premilitari presentati agli esami finali	»	2484
Premilitari riconosciuti idonei	»	2352
Premilitari non presentatisi agli esami perchè già chiamati alle armi	»	86
Premilitari non presentatisi agli esami per motivi vari	»	179

La percentuale dei non idonei agli esami è assai bassa e limitata a poco più del 5 per cento.

Ecco i dati relativi ai corsi della classe 1922 terminati il 31 ottobre 1941-XX:

Associazioni incaricate dello svolgimento dei corsi con 122 scuole	N.	110
Premilitari inscritti dai Comandi Federali	»	2780
Premilitari che hanno ottenuto la idoneità al Campo di Pesaro	»	906
Premilitari presentati agli esami finali	»	1873
Premilitari che hanno ottenuto la idoneità	»	1652
Premilitari riprovati	»	90
Premilitari non presentatisi agli esami per motivi vari	»	130

In sintesi abbiamo che durante l'anno 1941 le nostre Associazioni hanno portato a termine i corsi di due classi per un totale di n. 5529 premilitari inscritti, con profitto positivo agli esami finali di 4910 allievi.

Il còmpito svolto a tale riguardo dalle Associazioni è degno del massimo elogio tanto più se si considera il modesto compenso corrisposto agli istruttori ed il molto tempo che essi dedicano all'insegnamento.

Con apposite relazioni sono state segnalate — sia al Ministero della guerra che al Comando Generale della G.I.L. — alcune proposte atte ad eliminare le deficienze riscontrate nello svolgimento dei corsi, nel vivo desiderio di sempre migliorare l'andamento dei corsi futuri.

Il Corso per i giovani nati nell'anno 1923 ha avuto inizio il 1° settembre u. s. e ad esso sono iscritti circa 3500 premilitari, avendo il Ministero della guerra richiesto alla G.I.L. 3000 brevettati motociclisti.

Seguendo il programma di perfezionamento e potenziamento delle motoscuole, già accennato nella relazione dello scorso anno, si è provveduto all'acquisto di 67 motociclette Guzzi tipo sport 15 di 500 cmc. di cilindrata, cedute dalla Milizia della Strada al prezzo di L. 2.000 ciascuna. Tali macchine sono state assegnate a quelle Associazioni che ancora non avevano provveduto ad acquistarne con i propri mezzi o che trovavano difficoltà a procurarsene sul posto.

Ciò è di notevole vantaggio per l'istruzione pratica dei premilitari, in quanto le macchine hanno caratteristiche similari a quelle in dotazione nel R. Esercito.

I camerati che con vivo entusiasmo e competenza, hanno assolto il còmpito di istruttori, sono stati 245, ai quali invio il vivo plauso della Federazione.

Così la nostra Federazione, provvedendo all'addestramento di migliaia di giovani che vengono incorporati nei reparti motorizzati del nostro glorioso Esercito, porta un apprezzabile anche se indiretto contributo al potenziamento delle nostre armi ed alla preparazione tecnica ai còmpiti di una guerra — come l'attuale — in cui ha tanta parte l'impiego di forze motorizzate.

IMPORTANTE: Si avvertono i soci che col 1° gennaio 1942 verrà sospeso l'invio della rivista «Il Centauro» a tutti coloro che non avranno rinnovato l'affiliazione per l'anno XX

CENTRI FEDERALI DELLA MOTORIZZAZIONE

I Campo Nazionale della Motorizzazione

In considerazione dello sviluppo già in atto nel campo della motorizzazione ed in vista del maggior impulso che si avrà a tale riguardo nell'immediato dopo guerra, il Comando Generale della Gioventù Italiana del Littorio, allo scopo di diffondere sempre più fra i giovani la passione per i mezzi meccanici, nel marzo u. s. fece presente a questa Federazione l'intenzione di voler istituire i Centri Federali della Motorizzazione, e i *Campi della Motorizzazione per gli appartenenti alla G.I.L.*

Nel corso delle conversazioni per lo studio dell'organizzazione e del funzionamento dei Campi e dei Centri della Motorizzazione, è emersa la piena comunità di intenti del Comando Generale della G.I.L. e di questa Federazione. Ho pertanto offerto al detto Comando la totale collaborazione del nostro Ente, certo che da essa l'istruzione delle giovani reclute del motorismo avrebbe tratto impulso e giovamento.

È evidente, infatti, l'utile che il motociclismo italiano potrà ritrarre da questa nuova grande schiera di giovani avviati alla pratica della motocicletta: oltre a creare nuovi praticanti motociclisti e quindi dei certi aspiranti al possesso della motocicletta, costituirà indubbiamente un vivaio di provetti meccanici per le industrie e di giovani promesse dell'agonismo sportivo.

Come esperimento iniziale nel mese di luglio u. s. si è tenuto in Pesaro il « I Campo Nazionale della Motorizzazione », al quale hanno partecipato 988 premilitari della

classe 1922, prelevati dai corsi premilitari in svolgimento presso le nostre motoscuole, in rappresentanza dei 98 Comandi Federali della G.I.L.

La Reale Federazione Motociclistica Italiana ha dato la propria assistenza tecnica, fornendo 56 valenti istruttori che hanno prestato gratuitamente la loro opera e 30 motociclette. Anche le case Benelli, Bianchi, Gilera, Guzzi e Sertum hanno prontamente risposto all'invito del Comando Generale della G.I.L. offrendo la loro collaborazione con materiale didattico, motociclette e tecnici istruttori.

I 988 premilitari, dopo aver perfezionato il proprio addestramento tecnico-militare, hanno sostenuto gli esami di abilitazione dinanzi alla speciale Commissione prevista dalla convenzione e ben 906 hanno riportato l'idoneità.

L'elogio dell'Eccellenza il Segretario del Partito, Comandante Generale della G.I.L., e del Vice Comandante Generale Bonamici, stanno a dimostrare quanto sia stato apprezzato l'apporto della Reale Federazione Motociclistica Italiana alla feconda iniziativa. I Centri Federali della Motorizzazione sono stati per ora iniziati in via sperimentale in 25 località, in attesa di poterli estendere a tutte le provincie.

A questi particolari istituti, tipici esempi dell'operosa attività del Regime, la nostra Federazione ha offerto la propria entusiastica collaborazione, mettendo a disposizione del Comando Generale della G.I.L., i mezzi e l'esperienza dei suoi organismi.

Commissione di propaganda

Nell'intento di dare alla campagna propagandistica a favore dello sviluppo e della diffusione della motocicletta il massimo incremento, specialmente sotto il profilo del mezzo utilitario di trasporto, ho istituito la Commissione di Propaganda, il cui còmpito è quello di affiancare la Federazione nell'opera che essa già svolge nel settore sportivo.

Tale Commissione, che è presieduta dal camerata consigliere nazionale dr. Renato Tassinari e della quale fanno parte valenti giornalisti del nostro ramo, si è riunita il giorno 8 dicembre dello scorso anno a Milano.

In detta riunione la Commissione ha tracciato il programma per iniziare una campagna propagandistica a favore della diffusione della motocicletta, programma che dovrà avere il suo massimo sviluppo nel periodo post-bellico.

Fra le altre decisioni prese, la Commissione aveva stabilito di distribuire nel modo seguente la somma di L. 10.000 messa a disposizione dalla Federazione, onde premiare quei giornalisti o fotografi che durante l'anno avrebbero svolto, ciascuno nel proprio campo, una particolare efficace propaganda a pro del motociclismo.

a) *I premio* L. 3000 - *II premio* L. 1500.

Ai giornalisti che durante l'anno XIX avranno scritto il miglior complesso d'articoli ritenuti utili alla propaganda della motocicletta, pubblicati su giornali e su riviste, fuori delle rubriche sportive.

Da queste assegnazioni sono esclusi i membri della Commissione di Propaganda.

b) *I premio di* L. 3000 - *II premio* L. 1000.

Ai giornalisti sportvi che durante l'anno XIX presenziando alle manifestazioni motociclistiche, avranno con maggior efficacia e precisione illustrato l'attività motociclistica.

c) *I premio di* L. 1000 - *II premio di* L. 500.

Al fotografo che invierà alla Reale Federazione Motociclistica — Roma, Stadio del P.N.F. — durante l'anno XIX una serie di fotografie inedite di carattere propagandistico per la diffusione della motocicletta.

Le fotografie non saranno restituite e la R.F.M.I. acquista il diritto di pubblicazione e riproduzione.

Data però la situazione attuale del motociclismo in conseguenza dello stato di guerra, il concorso è stato sospeso per essere ripreso alla fine delle ostilità.

Il camerata Tassinari ha pure iniziato un ciclo di conferenze di propaganda, tenendo la prima alle maestranze della Fabbrica Benelli alla presenza del Prefetto, del Segretario Federale e delle altre autorità locali.

Rapporti ai Presidenti delle A. M.

Nei giorni 22, 23, 24, 25, 28 e 30 marzo u. s., il Segretario della Federazione, dietro mio incarico ha tenuto rapporto ai Presidenti delle Associazioni Motociclistiche del Piemonte, Liguria, Lombardia, Venezia Tridentina e Giulia, Venezia Euganea, Toscana ed Emilia.

Ai rapporti sono stati presenti pure i componenti del Direttorio e della Commissione sportiva nazionale, gli Ispettori Federali e gli Ispettori Provinciali residenti nelle zone delle Associazioni convocate.

Dopo avere impartito le istruzioni per la prosecuzione dei corsi premilitari e date le direttive in merito all'istituzione del Campo della Motorizzazione, sono state esaminate e trattate altre questioni interessanti la vita dei sodalizi, fra le quali principalmente quella delle sedi sociali e della futura attività associativa e sportiva da svolgere.

Dai rapporti tenuti si è potuto constatare il fervore dello spirito di iniziativa e la saldezza dell'attaccamento alla R.F.M.I. che anima i dirigenti delle organizzazioni periferiche. Malgrado il difficile momento, essi — con l'assistenza della sede centrale — hanno saputo svolgere efficace propaganda fra i propri soci. Ciò è stato accennato in precedenza, ma giova ripeterlo poichè una così assidua opera di proselitismo e di assistenza sociale merita il più grato riconoscimento della Federazione.

Ordinamento della Federazione

Non ostante la cessazione della normale attività sportiva ed il richiamo alle armi di tre collaboratori, il lavoro della sede centrale non ha subito soste, come lo dimostra il complesso di attività che ho illustrato.

Si è provveduto inoltre all'istituzione di nuovi schedari per i ridigenti, soci e corridori, alla creazione della nuova tessera federale, studiata in modo da consentire alle Associazioni di avere, senza spesa, uno schedario uniforme a quello della sede centrale. Tale innovazione è stata accolta con favore sia dai dirigenti che dai soci, essendosi dimostrata di utilità veramente pratica.

Si è proveduto altresì alla ristampa del volumetto contenente lo Statuto Federale, il Regolamento Organico, lo Statuto tipo delle Associazioni ed i Regolamenti sportivi, opportunamente riveduti ed aggiornati dalla Commissione Sportiva Nazionale in apposite riunioni.

Esaurita la prima edizione del *Manuale teorico-pratico del motociclista*, usato nelle motoscuole, si è provveduto alla ristampa apportandovi perfezionamenti nei disegni grafici ed aggiungendovi una seconda parte relativa alla « manutenzione ed alle riparazioni della moto e registrazione dei suoi organi ». Il manuale viene ceduto al prezzo speciale di L. 2,50 la copia.

Per dotare le motoscuole di materiale didattico uniforme e di facile comprensione, è stata editata una serie di tavole murali illustranti il motore e le sue diverse parti, e che viene ceduta alle Associazioni a lire 15.

Accordo col servizio antincendi

Come già accennato nella riunione dello scorso ottobre, nel dicembre del 1940-XIX, si è perfezionato l'accordo con la Direzione Generale del servizio antincendi, accordo che non ancora portato sul terreno delle realizzazioni pratiche a causa delle difficoltà del momento, lascia prevedere per la ripresa dell'attività motoristica nazionale, larghe possibilità di applicazione nel ramo dello sport.

Rivista « Il Centauro »

Anche col parere del C.O.N.I. è stato deciso di mantenere la pubblicazione della Rivista Federale *Il Centauro*, che ormai si è bene affermata nel campo giornalistico specializzato, perchè rivelatasi efficace mezzo di propaganda atto a cementare i rapporti fra gli associati, e perchè rappresenta oggi l'unico effettivo vantaggio offerto agli affiliati, dai quali è vivamente desiderato.

Particolarmente gradito giunge ai soci richiamati, che attraverso frequenti lettere dimostrano la soddisfazione di ricevere questa pubblicazione, che pur da lontano li mantiene solidali con l'ambiente motociclistico e con la propria Associazione.

Un particolare ringraziamento vada alle Case tutte, ma specialmente alla Guzzi, Gilera, Sertum, Benelli, Bianchi, all'A.G.I.P. e per essa al consigliere nazionale Bazzini, che con la loro collaborazione pubblicitaria, concorrono affinchè le spese per il mantenimento della Rivista non gravino eccessivamente sul bilancio federale, essendo — come è noto — la Rivista distribuita gratuitamente ai soci.

Al camerata Baroncini esprimo pure il ringraziamento della Federazione, per la cordiale offerta di fornire alle Associazioni che hanno le motoscuole, una serie di candele sezionate a scopo didattico, della casa B.B. da lui presieduta.

Situazione finanziaria

La situazione finanziaria della Federazione è soddisfacente. Il movimento di cassa è stato di L. 879.208,90 in entrata e di L. 874.020,70 in uscita.

L'avanzo di amministrazione dell'anno XIX è risultato di L. 91.107,80 oltre ad essere aumentato il patrimonio della Federazione, con l'acquisto delle 67 motociclette.

Con l'inizio dell'anno XX il Presidente del C.O.N.I. ha stabilito l'unificazione dei servizi amministrativi di tutte le Federazioni.

A seguito di tale disposizione, la Federazione proseguirà a gestire il proprio bilancio interno, sotto il controllo del C.O.N.I., che provvederà direttamente a tutte le spese di carattere generale, comprese quelle per l'effettuazione di manifestazioni sportive e di contributi alle Associazioni.

Pertanto il Collegio sindacale cessa dal proprio incarico, essendo il mandato di revisione eseguito direttamente dal Collegio sindacale del C.O.N.I. Invio quindi un ringraziamento ai camerati Mori, Scalia, Camanni e Zanardelli, che in dipendenza di tale unificazione amministrativa cessano dal mandato fino ad ora lodevolmente assolto.

Prima di chiudere la relazione, rivolgo un commosso saluto ai camerati che hanno offerto la loro giovane vita in olocausto alla Patria ed un vibrante alalà a tutti i soci che in grigio verde compiono il loro dovere nelle varie zone di operazione.

Un fervido ringraziamento ed un cordiale saluto invio a tutti i dirigenti delle Associazioni, che con immutata fede ed entusiasmo collaborano per mantenere sempre vitali le organizzazioni loro affidate.

Ringrazio infine il C.O.N.I. per l'appoggio costantemente offertoci.

Sono certo che il motociclismo italiano sarà sempre pronto a riprendere e potenziare la sua attività in tutti i settori, non appena la guerra sarà terminata con l'immancabile vittoria delle armi italiane.

MOTOBICI "DEI"

98 cmc.

Motore Sachs 2 tempi
Cambio 2 velocità

UMBERTO DEI & C.
VIA PASQUALE PAOLI, 4 - MILANO

REALE FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA
COMUNICAZIONI UFFICIALI

COMUNICATO

Il Presidente del C.O.N.I. ha ratificato la formazione del Direttorio Nazionale della Reale Federazione Motociclistica Italiana, che pertanto risulta così composta:

Presidente: Generale Leonardi Ugo.
Vice Presidente: rag. Michelini Arturo.
Segretario: Colucci Ferruccio.
Componenti: Baroncini Ettore, rag. Bianchi Emanuele, seniore Brinchi Giusti Giovanni, seniore dott. ing. Giarolli Giulio, console Lufrani Oscar, dott. ing. Moscarini Flaviano, dott. Nannotti Carlo, dott. ing. Pandolfi Attilio, Peragallo Giovanni, Pesce Pietro, cons. naz. dott. Tassinari Renato, seniore Vanini Ferdinando.

Rappresentanti di Enti.

Ministero Guerra: gen. Nasi Mario.
M.V.S.N.: console dott. ing. Romagna Giovanni.
G.I.L.: Galvani Vittorio.
G.U.F.: dott. Colabattisti Mario.
O.N.D.: Moschini Domenico.
Direzione Gen. Serv. Antincendi: console dott. Barbera Gaspero.
Confederazione Industriali: dott. ing. Parodi Angelo.
Federazione Commercianti: cons. naz. Cingolani Ezio.
Federazione Artigiani: Giacomini Guido.
Produttori di Carburanti: Bazzini Edgardo.
Corridori: Manstretta Carlo.

La Commissione Sportiva Nazionale e quella di Propaganda rispettivamente presiedute dai fascisti console Lufrani Oscar e cons. naz. dott. Tassinari Renato, restano immutate.

NUOVI PRESIDENTI

Il Generale Leonardi, con la ratifica del C.O.N.I., ha provveduto alla nomina dei sottonotati Presidenti di Associazioni Motociclistiche:

Pedretti Celestino, Presidente Associazione Motociclistica di Sondrio, in sostituzione di Ettore Gola.

Lucernoni Guido, Presidente Associazione Motociclistica di Riva del Garda, in sostituzione di Filiberto Merli.

Follieri Luigi, Presidente Associazione Motociclistica di Lucera, in corso di ricostituzione.

Capranica Amedeo, Presidente Associazione Motociclistica di L'Aquila, in sostituzione di Pontani Tullio.

Bartesaghi Mario, Presidente Associazione Motociclistica di Gorizia, in sostituzione di Graziani Vittorio.

Finelli Gabriele, Presidente Associazione Motociclistica di Catanzaro, in sostituzione di Galiano Roberto.

REGGENTI ASSOCIAZIONI MOTOCICLISTICHE

Corna Guido è stato nominato Reggente dell'Associazione Motociclistica di Mezzolombardo, in sostituzione del Presidente Frascoli Carlo, richiamato alle armi.

Paganelli Filippo è stato nominato Reggente dell'Associazione Motociclistica di Tripoli, in sostituzione del Presidente Walty Renato, richiamato alle armi.

VARIAZIONI NEI CONSIGLI DIRETTIVI

Rossi Antonio è stato nominato Segretario dell'Associazione Motociclistica di Carpi, in sostituzione di Foresti Forestino, trasferitosi in altra sede.

Racugno Salvatore, Presidente Associazione Motociclistica di Taranto, in sostituzione di Messinese Francesco.

CONSIGLI DIRETTIVI

Il Generale Leonardi, Presidente della R.F.M.I., ha ratificato la nomina dei componenti i Consigli Direttivi delle sottonotate Associazioni Motociclistiche:

Aquila - Amedeo Capranica, Presidente; Botta Gino, Vice Presidente; Sabini Marcello, Fiamma Cesare, Rossi Ermanno, Fiamma Ottavio, Consiglieri.

Siena - Senesi Orsi Aldo, Reggente; Campini Germano, Vice Presidente; Chiappi Chiapo, Segretario; Menicucci Settimo, Riccucci Mario, Raveggi Mario, Bussagli Mario, Marchi Vittorio, Sani Guido, Componenti; Cenni Angelo, Cassiere; Commissione sportiva: Bruttini Amato, Fineschi Umberto, Vanni Elio, Pierini Gino, Luzzi Angelo, Marrocchi Bruno.

Taranto - Salvatore Racugno, Presidente; Loforese Giuseppe, Vice Presidente; Repici Umberto, Segretario; Galasso Gaetano, Direttore Sportivo, Carelli Antonio, Colavito Rocco, Mazzacane Saverio e Zaratta Nicola, Consiglieri.

Milano - Emanuele Bianchi, Presidente; Tizzoni Mariotti Innocente, Vice Presidente; Soncini Giovanni, Segretario; Baghetti Italo, Curli Giovanni, Grassi Cesare, Cattò Raoul, Libè Augusto, Missiroli Boero, Pirola Luigi, Colombo Paolo, Mantovani Arturo, Asciamprener Felice, Schiavo Luigi, Consiglieri.

Roma - Presidente Moscarini ingegnere cav. Flaviano; Vice Presidente Mattei Luigi; Segretario Generale Massetti Leone; Presidente della Commissione Sportiva Saini ing. Franco; Segretario della Commissione Sportiva Sogno Giulio; Presidente della Commissione Turistica Piccirilli Alberto; Segretario della Commissione Turistica Fiaschetti Tito; Segretario del Direttorio Signorelli Arnolfo. Rappresentanti di Enti: Vigili del Fuoco Dacierno ing. Attilio; Governatorato di Roma Lanzara comm. Ugo; M.V.S.N. 112. Legione Massa seniore Salvatore; RR. CC. Allievi Gandino capitano G. Battista; Agenti di P. S. Marzano gr. uff. Carmelo; 8. Autocentro Vincitorio maggiore Umberto; Milizia della Strada Pontani centurione Tullio; C.I.L. Balla avv. Ettore; Stampa Bertocco Natale; A.T.A.G. Deri dott. Carlo; Regia Guardia di Finanza Bocchio cap. Carlo.

CIRCOLARE N. 2

Si comunica che la nuova edizione del manuale teorico-pratico per il motociclista « Quello che c'è dentro » edito da questa Federazione, è pronta.

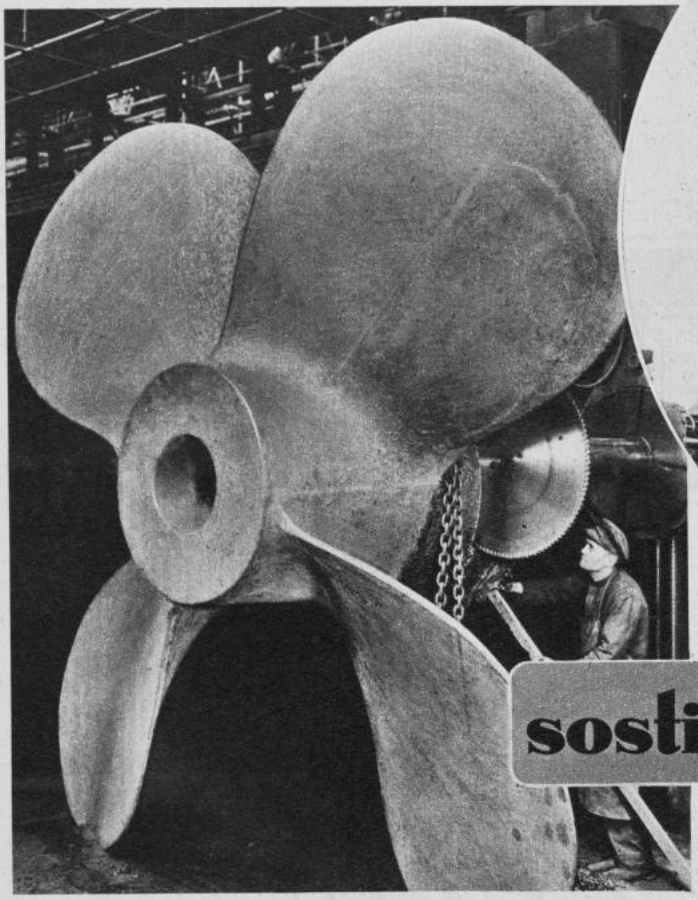
In plico a parte vi è stato spedito un esemplare della suddetta pubblicazione, che è stata ampliata nel testo con l'aggiunta della seconda parte, riguardante le riparazioni di fortuna dei guasti più semplici e la manutenzione della motocicletta, e corredata di nuovi disegni.

Dato il prezzo attuale della carta e della stampa, la nuova edizione è risultata molto più costosa della precedente.

In conseguenza questa Federazione, pur assumendosi in gran parte il suddetto maggior onere, a modifica di quanto indicato al punto 16 della circolare n. 32 del 1. settembre c. a., ha stabilito che il manuale in parola sia ceduto al prezzo ridotto di L. 2,50 ai premilitari che frequentano le motoscuole ed ai soci in possesso della tessera di affiliazione per l'anno XX. Per i privati non soci il prezzo è di L. 10 a copia.

Si prega pertanto di raccogliere le eventuali richieste e trasmetterle a questa Federazione, che provvederà immediatamente alla spedizione dei volumi ordinati.

Motori di aeroplani



Questa elica pesa 13 tonnellate e ha un diametro di 4 metri. Il materiale di cui è costruita non è attaccato dalla corrosione.

La speciale macchina recentemente inventata e messa in opera per la rapida sostituzione dei motori di aeroplano. La foto mostra l'operazione effettuata su di uno « Stuka ».

sostituiti in mezz'ora!

L'Arma aeronautica ha acquistato, con gli ultimi eventi bellici, una importanza impensata ed eccezionale. Nelle diverse battaglie sostenute dagli Eserciti dell'Asse, il suo contributo è stato sempre formidabile; ma addirittura decisivo si è mostrato nella breve vittoriosa campagna per l'occupazione dell'isola di Creta.

Sia come mezzo di trasporto, sia come potenza di fuoco (in mancanza di artiglierie pesanti) l'aeroplano ha egregiamente assolto i còmpiti affidatigli dal Comando Superiore delle operazioni riuscendo a disorganizzare le difese del nemico, a portare lo scompiglio nelle sue retrovie, a batterne la flotta e contribuendo in definitiva in modo decisivo a decidere le sorti della lotta.

Il mantenimento di una forte aviazione moderna, efficace e combattiva, esige una straordinaria capacità tecnica ed una poderosa organizzazione dei servizi.

La spedizione dei pezzi di ricambio deve svolgersi con la massima puntualità ed il *montaggio dei nuovi motori*, in sostituzione dei vecchi da sottoporre a revisione, deve effettuarsi con la massima rapidità.

A tali fini in Germania si stanno costruendo *macchine speciali* che permettono la *sostituzione dei motori sul posto* e nello straordinariamente breve tempo di mezz'ora.

Così, ad esempio, il ben noto « Junker 88 » (*Stuka*) che su tutti i campi di battaglia e nelle azioni offensive in picchiata sulle navi nemiche, ha dato prova della sua eccellenza e della sua grande capacità distruttiva, può trasformarsi in brevissimo tempo, da usato e per qualche tempo inservibile meccanismo, in un apparecchio nuovo e pronto a riprendere un'azione interrotta.

Come si vede, la perfezione tecnica ed il progresso meccanico costituiscono, nella guerra moderna, altrettanti fattori di vittoria.

Prodigi dei nuovi metalli

Nella nostra rassegna dei fantastici progressi raggiunti dalla tecnica moderna, un posto di indubbia importanza spetta ai nuovi metalli nelle costruzioni meccaniche. Altra volta abbiamo parlato del famoso « metallo duro » che ha reso possibile la costruzione di speciali macchine utensili dell'industria pesante; ora diamo notizia di una *speciale miscela di ferro* trovata in Germania (che va sotto il nome di « V. 2. A. - Guss ») e che è stata sperimentata adatta in modo speciale alle costruzioni navali nelle quali è cura costante evitare la corrosione dei metalli.

Un'elica formidabile, del peso di 13 tonnellate e del diametro di 4 metri fu costruita in Germania usando il « V. 2. A. Guss ». Questa elica montata su di una motonave della marina mercantile tedesca ha effettuato in tre anni di attività circa 190 milioni di giri, dimostrando così la grande resistenza del materiale contro la corrosione e l'incavatura.

Simili eliche fatte con questa speciale miscela di ferro vengono impiegate vantaggiosamente in diversi casi, in sostituzione delle eliche di bronzo.

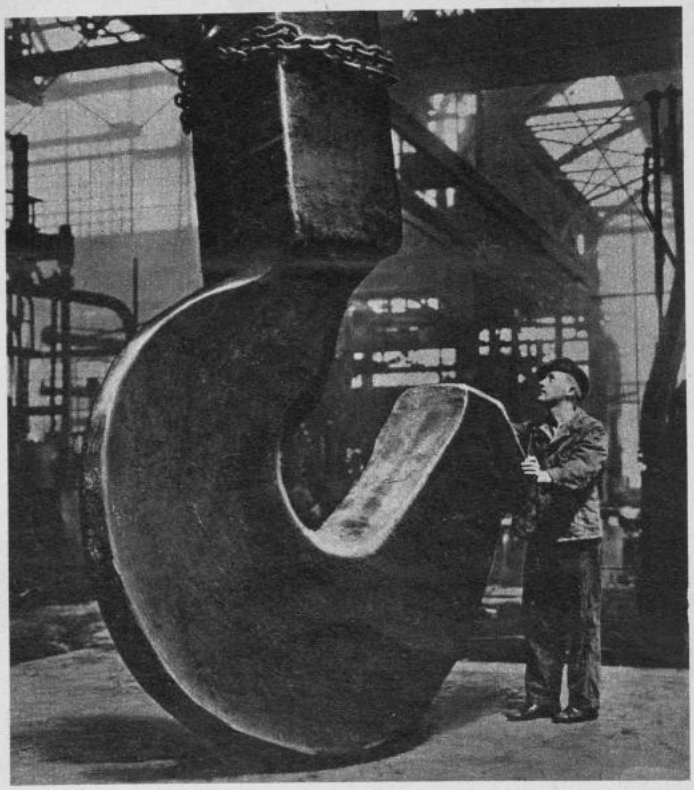
* * *

Il secondo dei « colossi » o pezzi pesanti di cui va fiera l'industria del Reich è un enorme gancio del peso di sette tonnellate e dell'altezza di 2,8 metri, costruito in un sol blocco di speciale miscela di ferro.

La gru alla quale appartiene il formidabile pezzo ha una capacità di 300 tonnellate.

Siamo anche qui nel campo del colossale, nel quale i nostri amici tedeschi sono particolarmente versati, basandosi la loro tecnica sopratutto nella sua ricerca non disgiunta, s'intende, dall'alto grado di perfettibilità dei prodotti.

S. D. C.



L'eccezionale « gancio » di 7 tonn. alto m. 2,8 costruito in un unico blocco di ferro speciale.

MOTO GUZZI

MOTOCARRO GUZZI
TIPO R - PORTATA DIECI QUINTALI
Gomme PIRELLI - Lubrificanti: SOC. NAFTA GENOVA

S. A. MOTO GUZZI - MANDELLO DEL LARIO (COMO)

LA G.I.L.

per la propaganda motoristica

Con l'apertura dei Centri Federali della motorizzazione in 26 città d'Italia, ha avuto inizio, come già abbiamo detto in altro numero della rivista, l'importante attività promossa dal Comando Generale della GIL in favore della diffusione del motorismo fra i giovani, ed alla quale la R.F.M.I. ha offerto la collaborazione tecnica attraverso le Associazioni Motociclistiche dipendenti.

A FOGGIA. - Il programma dell'attività dei Centri comprende anche manifestazioni di propaganda, fra le quali una « Settimana della Motorizzazione ». Tale manifestazione ha avuto già pratica realizzazione in Foggia per volontà di quel Comandante Federale dott. Frattarelli.

Il Segr. Feder. di Foggia esamina un monoblocco.

Infatti domenica 14 dicembre presenti il Podestà, il Vice Comandante Federale, il Comandante dell'Aeroporto, la Fiduciaria dei Fasci femminili, l'Ispettore della R.F.M.I. Lucianetti, il Vice Direttore Tecnico Cm. Valerio, il Comandante dei Vigili del Fuoco, il Comandante del distaccamento della M. d. S. e delle altre autorità cittadine, il Segretario Federale ha aperto « La Mostra della Motorizzazione » allestita in ampi locali.

L'interessante rassegna motoristica ha fatto vedere al numerosissimo pubblico di visitatori tutti i mezzi meccanici oggi in uso nel settore civile, della motocicletta, della automobile, del trattore agricolo e dell'aeroplano.

Il Federale si è vivamente compiaciuto per la perfetta riuscita della organizzazione, con i camerati Lucianetti e Valerio, che ne hanno curata la messa a punto, sempre sorretti dalla loro entusiastica ed inesauribile passione.

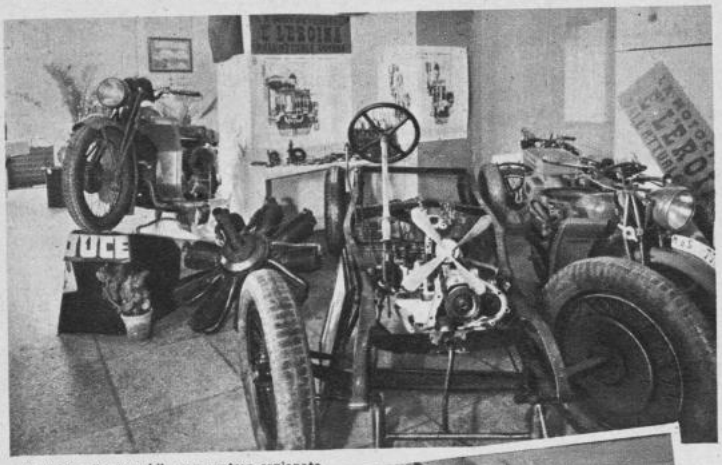
Ancora una volta il centro di Foggia, che annovera fra i suoi organismi la dinamica Associazione Motociclistica, ha voluto essere fra le prime a realizzare le direttive impartite dal Comando Generale.

A TRIESTE. - Anche a Trieste si è iniziata la « Settimana della Motorizzazione », che ha avuto quale apertura della manifestazione la prima riunione del Centro federale, presente il Vice Comandante della GIL, il Capo di S. M. del Comando Federale, il Presidente del Raci di Trieste, il Presidente dell'Associazione Motociclistica, il Comandante del 5. Autocentro, il Direttore Tecnico, il Vice Direttore Tecnico squadrista Stefani dell'A. M. Trieste, e molte altre autorità.

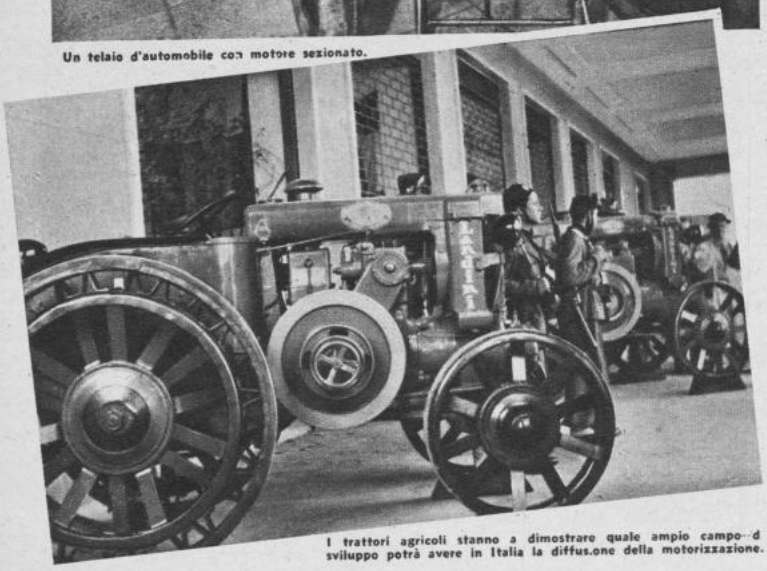
Dopo il rito di apertura, si è dato subito inizio alla prima lezione ascoltata e seguita con vivo interesse dalle due centurie di allievi inscritti al primo turno d'istruzione.

La motocicletta regina dei mezzi celeri.

Il Vice Comandante Federale di Trieste illustra gli scopi dei Centri della Motorizzazione.



Un telaio d'automobile con motore sezionato.



I trattori agricoli stanno a dimostrare quale ampio campo di sviluppo potrà avere in Italia la diffusione della motorizzazione.

UGO WEISS

MILANO - VIA SETTEMBRINI, 9 - TELEFONO 20-324

CASA ITALIANA FONDATA NEL 1900

PRODOTTI "DUEVI" — DUEVI — *PER AUTO MOTO*

MATERIALI PER FRENI
CEMENTO ERMETICO
LIQUIDO PER FRENI IDRAULICI
PASTA SMERIGLIAVALVOLE
DISCHI PER FRIZIONE
PEZZI DI RICAMBIO PER CAMBI BURMAN
UTENSILERIA

CATENA DIAMOND ITALIANA
PRODUZIONE WAY-ASSAUTO - ASTI

Motori Mercurio italiani 500 v.l. - 500 v.t. - 250 v.t.

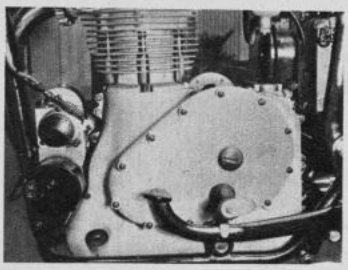
CAMBI DI VELOCITÀ BURMAN-FIAT
CARBURATORI E RICAMBI AMAL ITALIA

Prova su strada con "Gilera-Saturno"

Già altre volte abbiamo parlato in rivista di questo prodotto Gilera di gran classe, fornendone anche tutti i dati caratteristici.

Mancava di fornire ai lettori qualche ragguaglio supplementare circa il pratico comportamento di tale modello: ed è quanto ci accingiamo a fare.

Chi scrive, che nei tempi beati di libera circolazione ha avuto modo di « macinare » successivamente due « otto bulloni » (con quanta soddisfazione lo prova il fatto che, messa fuori uso la prima, a questa è succeduta una seconda, identica) ritrova nel Saturno, alleggerita, snellita, raffinata, ma pur sempre ritrova, la vecchia, gloriosa, entusiasmante « otto bulloni ».



Si notino la nitidezza di linea, la compattezza e l'armonia del blocco motore.

Questo ritrovare, in un modello di ultimissima edizione, le vecchie caratteristiche del suo predecessore, non costituisce affatto, per la fabbrica, un titolo di scarsa originalità, quando le ormai affermate e godute buone doti del vecchio trovano continuazione nel nuovo attraverso un attento, e nel caso particolare possiamo ben dire amoroso, studio di perfezionamento e miglioramento, che tende, e nel caso Saturno quasi sempre riesce, a mantenere — amplificandoli — i pregi, sopprimendo parecchi difetti...

Vediamo allora di esaminare spassionatamente e partitamente quali erano pregi e difetti della otto bulloni, ed in che modo la prova su strada testè effettuata sulla Saturno, abbia messo in pratica evidenza lo evolversi dei pregi, e lo scomparire od attenuarsi dei difetti.

La croce principale che affliggeva il possessore della otto bulloni, era il rispettabile peso della moto (oltre due quintali); peso che in marcia scompariva come per miracolo, per risorgere però con tutta la sua gravezza quando si trattava di mettere la macchina sul cavalletto. Questa, che in marcia faceva pensare all'agilità lieve della gazzella, per la facilità e dolcezza eccezionali con cui si lasciava condurre, una volta ferma o quasi ferma, diventava un ponderoso pachiderma. Bastava lasciarla inclinare un po' sul fianco perchè rovinasse pesantemene al suolo: ed occorreva farsi uno speciale allenamento atletico, oltre a costituirsi un particolare repertorio di trucchi e malizie, per issarla sul cavalletto.

Tale attitudine, rimasta acquisita nello scrivente attraverso le molte quanto felici migliaia di chilometri compiuti con le otto bulloni, ha fatto sì che quando per la prima volta egli si è accinto a mettere il Saturno sul cavalletto, si producesse lo stesso effetto di quando si solleva un fiasco vuoto credendolo pieno.

Sembra una esagerazione, ma i vecchi gileristi la troveranno confermata in pieno quando avranno il privilegio di provare il Saturno.

Eppure l'alleggerimento del modello, per quanto cospicuo, non è formidabile: si tratta, evidentemente, di una più felice postazione di masse e disegno del cavalletto.

La frenata dell'otto bulloni, senza essere deficiente, non era nemmeno nulla di straordinario: buoni freni, resistenti — questo sì — al sovraccarico, ma da adoperarsi tempestivamente e con giudizio. I freni del Saturno, che sostanzialmente appaiono immutati, presentano un'alettatura più abbondante e qualche modifica nei rapporti di leva; le quali nuove caratteristiche conferiscono alla frenata una efficacia assolutamente perentoria. Non è più il caso di parlare di sforzo muscolare necessario per ottenere un'azione più o meno efficace del freno; basta che la mano o il piede si muovano sul comando, per avere, senza sforzo apprezzabile, una intensità di frenata corrispondente allo spostamento della leva.

Interessante notare, a proposito di frenata, che il Saturno segna per la Gilera il punto fermo nella evoluzione — nei concetti di tale fabbrica — della teoria della frenata. Le prime macchine avevano il freno anteriore più piccolo del posteriore, e così anche nei modelli più recenti di minor pregio: ciò stava a significare che la fabbrica di Arcore attribuiva scarsa importanza al freno anteriore. Con lo sviluppo industriale ed il perfezionarsi della esperienza pratica della marca, le dimensioni dei freni si evolvono verso un diametro sempre maggiore del freno anteriore, sino a che si giunge a fare entrambi i freni del medesimo diametro: ciò dimostra che la fabbrica a questo punto si rende conto della importanza del freno anteriore, ponendolo nello stesso ordine di importanza di quello posteriore. L'otto bulloni, che ha segnato per la Gilera uno stacco netto dalla produzione precedente, sotto diversi punti di vista, costituisce esempio tipico anche in questa particolare fase dell'evoluzione della frenata.

Eccoci finalmente al Saturno, nel quale il freno anteriore, nonostante che per la sua naturale ubicazione si trovi in più favorevoli condizioni di raffreddamento, è più efficacemente alettato di quello posteriore. Ciò sta ad indicare che la Gilera, pur non ritenendo di dover addirittura assegnare al freno anteriore dimensioni maggiori di quelle del posteriore, stima opportuno superraffreddarlo, dimostrando in tal modo che lo ritiene ormai il più importante dei due, e cioè quello che sarà chiamato a compiere un lavoro più gravoso in quanto più continuativo.

Tali conclusioni coincidono effettivamente con i dettami della teoria della frenata, suffragati dalla pratica di guida. A quanto ci risulta, la Gilera è la prima ad aggiornarsi in tale senso: e tanto più merito le ne va reso, inquanto essa è originariamente partita da criteri del tutto opposti.

Un inconveniente che si riscontrava nella otto bulloni (dovuto però alla deficiente qualità della catena in relazione alla coppia trasmessa) consisteva nel fatto che la catena primaria « partiva » rapidamente, ed aveva bisogno, in conseguenza, di recenti registrazioni. Il cambio in blocco del Saturno gira l'ostacolo mediante l'adozione della trasmissione ad ingranaggi.

Anche la frizione dell'otto bulloni, molto dura e con tendenza allo slittamento, è diventata, sul Saturno, dolcissima; inoltre, da quanto possiamo giudicare nella breve prova compiuta, non slitta affatto.

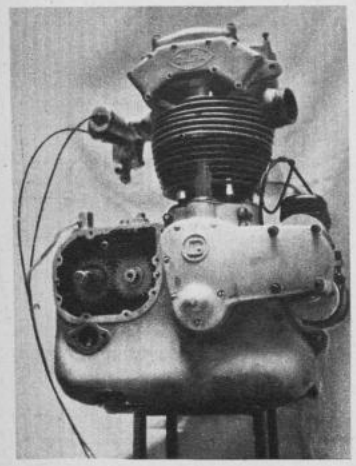
Questi sono i difetti e difettucci che affliggevano l'otto bulloni, e che sono scomparsi sul Saturno. Se si considera che, nonostante questi difetti, l'otto bulloni è stata per tre anni la dominatrice quasi incontrastata del mercato e dello sport, riscuotendo presso il pubblico un successo sempre crescente sino a divenire plebiscitario, si pensi che successo avrà la Saturno, la quale costituisce un tangibile miglioramento della otto bulloni.

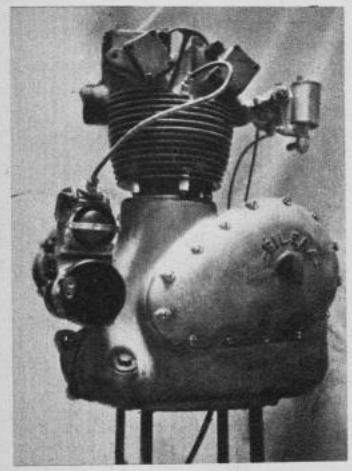
Vediamo ora di riconoscere sul Saturno i pregi che fecero la fortuna della otto bulloni. La prima cosa che si nota è la felicissima posizione di guida, l'ottima e facile « presa » che offre il serbatoio, la razionale posizione e sistemazione dei comandi.

Tutta l'impostazione del pilota sulla macchina risulta un po' più corsaiuola, come si addice alle accresciute caratteristiche velocistiche del modello: ma per chi volesse viaggiare come seduto in poltrona, nulla impedirebbe, putacaso, di montare una sella più larga ed un manubrio più accostato alla sella (conservando però i comandi, che sono un capolavoro di estetica, e — sopratutto — di razionalità).

Anche Milani ha provato la moto e, come potete constatare dal suo sorriso compiaciuto, sembra soddisfatto della prova.

ACCUMULATORI
HENSEMBERGER
TIPI PER MOTO - AL PIOMBO - IN ACCIAIO





Richiamiamo alla mente del lettore le caratteristiche generali del motore Saturno, deducibili dalle fotografie.

La tenuta di strada è degna delle tradizioni dell'otto bulloni, specialmente per quanto riguarda la sospensione anteriore, che si rivela molto migliorata nella dolcezza e sensibilità del molleggio.

I rapporti avvicinati del cambio erano e sono quanto di più indovinato si possa desiderare per una moto con caratteristiche nettamente corsaiuole: anche le marce basse sono molto... alte, e la terza è realmente « avvicinata ».

Il comando del cambio (naturalmente a pedale, del tipo a bilancere) presenta buona dolcezza e silenziosità di manovra, nel passaggio dalle marce basse a quelle alte.

Caratteristica apparentemente strana del modello è la mancanza dell'alzavalvole: basta però riflettere che la moto non è destinata al grosso pubblico, bensì al raffinato intenditore, che si fa vanto di saper mettere in moto senza adoperare tale organo, e spegne sempre il motore senza adoperarlo, conscio dei danni che tale pratica provoca alla valvola di scarico. Tanto vale, dunque abolire senz'altro l'alzavalvole: e ciò non per economia, che su una moto di pregio come questa non avrebbe — nella fattispecie — senso, ma per più che altro per togliere le tentazioni, snellire il manubrio, semplificare i comandi, ed inibire, in certo modo, l'uso della macchina agli incompetenti.

La partenza è agevole quanto immediata; l'accelerazione pronta, l'equilibrio del motore buono ai medi regimi.

Questi i rilievi particolari che ci ha messo in grado di esporre la prova pratica da noi eseguita sulla moto in esame, messa a disposizione, anche stavolta, dalla benemerita Milizia della Strada.

La prova è consistita in diversi giri per città per il disbrigo delle normali faccende, per finire con una volata a tutto gas sulla autostrada Roma-Lido, ove abbiamo incontrato il bravo e valoroso Milani. Anche lui ha provato la moto, e, come potete costatare dal suo sorriso compiaciuto, sembra soddisfatto della prova.

Durante i giri per città abbiamo avuto modo di apprezzare in altissimo grado la già lodata facilità di issare la moto sul cavalletto, la facilità di avviamento nonostante la mancanza di alzavalvole, la straordinaria docilità e leggerezza di guida e la tranquillizzante efficacia dei freni.

Possiamo insomma assicurarvi che la Saturno, nonostante tutti i suoi cavalli ed i suoi ruggiti, si lascia condurre con la stessa facilità di uno « schizzetto », prestandosi persino a marciare in quarta sotto tiro, in barba all'alto rapporto di compressione e di trasmissione, col vantaggio, inoltre, di poter fermarsi o schizzar via con una accelerazione che lo schizzetto nemmeno se la sogna.

Su strada aperta, quelle doti velocistiche che in città sonnecchiavano, per mostrarsi sporadicamente solo per qualche istante, si rivelano in pieno, dando la sensazione di ciò che la moto veramente è e veramente è destinata a fare.

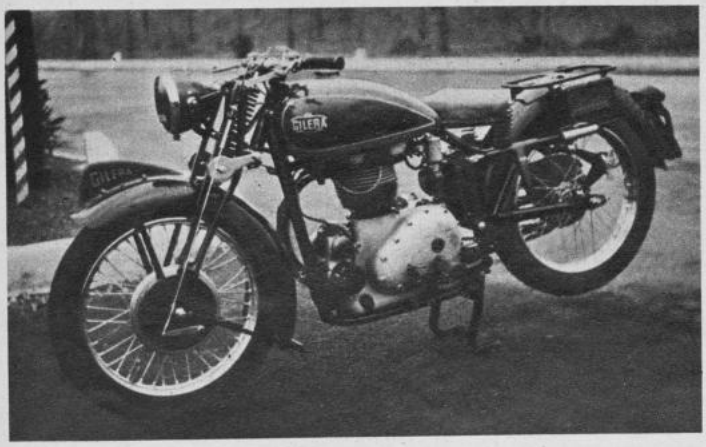
Date le caratteristiche di gran lusso del modello, e soprattutto a causa della prima altissima, non ci è sembrato il caso avventurarci a fare quattro salti fuori strada; ciò del resto non è nemmeno nel programma del costruttore: questo modello deve servire per andare a spasso a forte andatura, o fare del turismo veloce, magari su stradacce ripide e sconnesse, ma pur sempre su strada.

Tuttavia siamo certi che con la sola adozione di rapporti adatti, la Saturno, data la sua leggerezza, docilità, buona altezza da terra del basamento, frenatura, potenza, e principalmente per l'avancorsa dello sterzo indovinata in modo particolarmente felice, si presterebbe non solo ottimamente alla marcia fuori strada, ma potrebbe dare dei punti — e non pochi — ad altre macchine costruite apposta per marciare fuori strada.

Nel complesso, il collaudo è stato dunque soddisfacente, tenendo conto specialmente che il modello non è del tutto definitivo, e che prima di metterlo in serie ed inondarne il mercato, ci sarà — purtroppo — tutto il tempo di apportare quei ritocchi e modifiche di dettaglio che lo renderanno perfetto.

La linea piacevolissima e di squisita raffinata eleganza meccanica quanto estetica, la piacevole compattezza e la tranquillizzante robustezza di tutto l'assieme, infine l'alta classe del prodotto, unitamente alla garanzia della firma che lo avalla, costituiranno senza dubbio, a suo tempo, i presupposti per un successo commerciale e sportivo che supererà di certo quello conseguito dalla otto bulloni.

RODOLFO VENTUROLI



La Saturno lato sinistro.

LA MEDAGLIA D'ORO ALDO VIDUSSONI

nuovo Segretario del Partito

Il Segretario del Partito ha indirizzato la seguente lettera al Duce:

Duce, più volte ho avuto l'onore di chiedervi il richiamo alle armi, sembrandomi giusto che al Segretario del Partito fosse data la possibilità di partecipare in armi a questa guerra rivoluzionaria. Mentre la lotta divampa più vivamente e migliaia di gerarchi di ogni grado combattono sui vari fronti, vi rinnovo l'ardente preghiera di consentirmi di essere, per la seconda volta, volontario di guerra. - Adelchi Serena.

Il Duce ha accolto il desiderio del camerata Serena e ha chiamato a sostituirlo nella Segreteria del Partito il supermutilato Vidussoni Aldo, nato nel 1915 a Fogliano di Trieste, Legionario nella guerra di Spagna, decorato di medaglia d'oro e di medaglia di bronzo al valore militare, attualmente reggente la Segreteria Generale dei Gruppi Universitari Fascisti e laureando in scienze economiche presso l'Università di Roma.

A Vice Segretario del Partito è stato chiamato dal Duce il giornalista Carlo Rovasio, invalido di guerra e ferito per la Causa nazionale.

L'eroica morte di Italo Palli

Nel cielo della Marmarica è eroicamente caduto in combattimento il tenente pilota ing. Italo Palli, Ispettore Federale della R.F.M.I.

I motociclisti della provincia di Alessandria conoscevano ed apprezzavano Italo Palli quale dirigente e motociclista militante. Egli infatti era stato per circa due anni Presidente dell'Associazione Motociclistica di Casale Monferrato — che s'intitola al fratello Medaglia d'Oro Natale Palli — dimostrando brillanti doti organizzative, tanto che in breve tempo era riuscito a ricostruire l'Associazione, svolgendo notevole attività associativa e sportiva, da meritarsi la nomina a Ispettore Federale della R.F.M.I. nel novembre del 1939, appunto quale premio e riconoscimento dell'appassionata attività prestata.

Lasciò poi la Presidenza dell'Associazione di Casale Monferrato perchè chiamato a reggere la Segreteria dei Guf di Alessandria.

Nell'aprile del 1940 partecipò pure al Circuito motociclistico di Alessandria, dove in un furioso duello con Brini, risolto a suo favore, fu protagonista di un incidente che fortunatamente rimase incruente. Sul rettilineo del traguardo per l'allentamento del freno, la sua macchina s'imbarcò paurosamente e dopo inutili sforzi per rimetterla in linea, il Palli venne sbalzato di sella.

I motociclisti italiani ricorderanno perennemente Italo Palli, dirigente e centauro appassionato, che aggiunge il suo nome nell'albo d'oro dei soci della R. F. M. I. caduti eroicamente per la grandezza della Patria.

LA BEFANA FASCISTA AL "DOPOLAVORO BIANCHI"

Una elevata cerimonia si è svolta domenica mattina, 21 corr., al Dopolavoro Aziendale della Soc. An. Edoardo Bianchi in Viale Abruzzi 16, per la celebrazione della Befana fascista. Cerimonia impostata alla austerità del momento che la Nazione sta vivendo, tutta tesa al conseguimento della vittoria. A differenza degli altri anni, nei quali i piccoli beneficati venivano colmati di dolciumi, di giocattoli e di indumenti personali, questa volta il Dopolavoro Bianchi — per il generoso contributo degli esponenti della grande industria milanese — ha voluto offrire ai figli dei dipendenti della Bianchi richiamati alle armi ed a quelli delle famiglie più bisognose, dei libretti di risparmio con segnate delle cifre che serviranno a soddisfare i loro più impellenti bisogni. È stato questo un atto di altissima comprensione e di solidarietà umana, che più di ogni altro è stato apprezzato e vale a dimostrare la profonda comunanza di sentimenti e di affetto che uniscono nel lavoro e nel supremo interesse della Patria, la direzione e le maestranze della Bianchi.

La cerimonia, che si è svolta nel salone del Dopolavoro Bianchi, riccamente addobbato di bandiere tricolori e degli Alleati, ed alla quale erano presenti il gr. uff. Giovanni Tommaselli, il comm. Giuseppe Bianchi, tutti i dirigenti, il cav. Lavè, fiduciario del Gruppo « Emilio Tonoli » e il cav. Buo presidente del Dopolavoro Bianchi, si è aperta col « Saluto al Duce ».

L'alto significato politico e sociale della manifestazione è stato esaltato con profonde parole di fede e con elevate e toccanti frasi, dalla Ispettrice dei Fasci femminili Donna Aurelia Tommaselli, che di questo annuale rito è la buona ispiratrice e l'amorevole realizzatrice. E la massa dei Dopolavoristi, che sa ed apprezza, ha accolto la fine della sua infiammata perorazione con un caldo applauso, nel quale vibravano le corde del sentimento e della riconoscenza.

Seguiva, con la non comune facondia, l'avv. Amici che suscitava vampate di entusiasmo, col richiamo agli atti di valore e di sacrificio dei nostri valorosi combattenti, che su tutti i fronti e sotto tutte le latitudini affermano la grandezza della Patria fascista e l'alto significato della guerra che l'Italia sta combattendo per il raggiungimento della pace con giustizia per tutti i popoli.

La vibrante cerimonia, che ha lasciato in tutti i presenti un senso di vivissima soddisfazione, si è chiusa con vibranti acclamazioni al Duce.

SPIGOLATURE

Fiori d'arancio

Il 28 ottobre il socio benemerito dell'A. M. di Verona, Pizzamiglio Giovanni, ha condotto all'Altare la gentile signorina Nasi Carmela. Fungevano da testimoni il Generale di Divisione, Squadrista, Gr. Uff. Migliaccio Teodorico per la sposa e il Centurione Beccherle Cav. Uff. Carlo per lo sposo.

Alla felice coppia le felicitazioni e gli auguri di tutti i motociclisti veronesi.

Nastro bianco

Un piccolo figlio della lupa dal nome Gianmarco è giunto il 3 dicembre in casa Orengo per tener lieta compagnia alla piccola Gianna Vittoria.

Al dott. Gigetto Orengo e alla sua gentile signora Lisetta, Il Centauro *formula i migliori auguri per il piccolo Gianmarco.*

L'ing. G. Enrico Girola, generale

Nei giorni scorsi il Colonnello Girola ing. Guido Enrico, Direttore generale della Motorizzazione al Ministero della Guerra, è stato promosso Generale.

Al neo Generale ben conosciuto ed apprezzato nell'ambiente motoristico, che con alta competenza da oltre un anno dedica la sua attività alla motorizzazione nell'Esercito, Il Centauro *invia sentiti rallegramenti.*

La gloriosa morte di Secchi Franco e Piazza Antonino

Abbiamo notizia che il 14 aprile 1941-XIX è gloriosamente caduto in combattimento sul Mali Scindeli il caporale Secchi Franco, che era uno dei primi e più fedeli iscritti all'Associazione Motociclistica di Mariano Comense. Anche dalle lettere scritte poco prima della sua immolazione, si rilevano i suoi fermi sentimenti di combattente e la sua cosciente dedizione.

Alla famiglia dello Scomparso e alla Associazione Motociclistica di Mariano Comense Il Centauro *invia le più sentite condoglianze per la perdita del giovane camerata, che viene ad accrescere la schiera dei motociclisti caduti a servizio della Patria in armi.*

* * *

Il 12 aprile c. a. nella piana di Kopplikù cadeva eroicamente in combattimento il Ten. carrista Piazza Antonino, appartenente al 31. Regg. Carrista, Divisione « Centauro ». Alla sua memoria è stata inoltrata proposta per ricompensa al V. M.

Al fratello Nicolò ed ai dirigenti della Associazione Motociclistica di Trapani, della quale il glorioso caduto era affezionato socio, vadano i sensi di cordoglio della nostra Rivista.

Il cap. Giuseppe Cicolella fra gli eroi di Gandar

Centauro appassionato, fra i soci fondatori della A. M. Foggia, già campione regionale della ctg. 250 per la Campania Puglie, Lucania dell'anno XI, Peppino Cicolella si è arruolato volontario per la difesa della nostra Patria e della Fede Fascista.

Egli, come gli altri, ancora oggi compie gesta di valore ed è stato decorato della Croce di guerra al Valor Militare sul campo.

Al caro Peppino giunga tutta l'ammirazione e la gratitudine dei camerati dell'A. M. Foggia.

Il Vade Mecum del cronometrista

Una nuova pubblicazione si aggiunge alle già numerose edite dalla Federazione dei Cronometristi, oggi trasformata in Servizio del Coni.

Si tratta di un volumetto di 94 pagine di formato « tascabilissimo » (cm. 10 x 6) che in ottobre scorso è stato pubblicato dalla F.I.C. nel quale, con criterio pratico e semplice, sono riportati — per quanto si riferisce al cronometraggio — tutti gli stralci dei regolamenti sportivi, consigli pratici, formule e tabelle in modo succinto, conciso e chiaro.

Il Vade Mecum del cronometrista che deve accompagnare questo « ufficiale di gara » oltre a dare una unità di indirizzo sui vari sistemi del cronometraggio, permette di assolvere il lavoro dei cronometristi con facilità, prontezza e sicurezza.

Una breve prefazione del Console Romagna presenta la piccola e comoda pubblicazione.

Questi sono gli italiani di Mussolini

Al Presidente dell'Associazione Motociclistica di Milano è pervenuta la seguente lettera dal padre del socio Biraghi Annibale, caduto valorosamente sul fronte orientale:

« Con dolore ma con fiero orgoglio, vi annuncio il decesso di mio figlio bersagliere Biraghi Annibale non ancora ventenne, avvenuto sul fronte Russo nell'adempimento del suo dovere, il mese scorso.

« Desidero sia ancora presente nella famiglia dei motociclisti alla quale tanto ci teneva. Vogliate perciò accoglierlo spiritualmente nei vostri ranghi.

« Accludo quota riaffiliazione di L. 20.

« Con deferenza

dev. Biraghi Giovanni ».

La grande autostrada transeuropea

Malgrado la guerra, i lavori sulla « transeuropea », e cioè sulla grande autostrada, progettata già alcuni anni prima dello scoppio della guerra, che condurrà da Ostenda ad Istanbul via Brusselle, Colonia, Vienna, Budapest, Belgrado e Sofia, verranno continuati. Come informa l'Agenzia Centraleuropa, il tratto tedesco della lunghezza di 1100 chilometri potrà essere percorso in una sola giornata. Il tratto attraversante l'Ungheria misura 831 chilometri ed una nuova variante al progetto prevede una biforcazione a Budapest per Bucarest e Costanza. Inoltre il nuovo piano regolatore di Sofia tiene conto del fatto che la « transeuropea » attraverserà questa città, mentre la Turchia eseguirà i lavori secondo un piano decennale già stabilito.

Lutti

Il 7 dicembre in Foggia dopo breve malattia, si è spenta la giovane esistenza della signorina Giulia Pandolfi, sorella adorata dell'ing. Attilio Pandolfi membro del Direttorio Nazionale della R.F.M.I.

All'amico Pandolfi, animatore del motociclismo d'Abruzzo e delle Puglie, Il Centauro *esprime i sensi del più vivo cordoglio anche a nome dei motociclisti.*

★

Nel mese di ottobre u. s. trovava la morte il camerata Luigi Bertolotti, socio fondatore dell'Associazione Motociclistica di Sesto Calende, durante un volo di collaudo di un apparecchio da bombardamento.

Appassionato del nostro sport, era stato fervido animatore delle manifestazioni sportive indette dalla predetta Associazione e valido sostenitore del Sodalizio.

Come motorista di volo della « Savoia-Marchetti », fu il fedele aiutante di volo di Sandro Passaleva, col quale condivise un ventennio di lavoro e di vittorie.

Il Centauro, *mentre invia un reverente saluto alla memoria dello Scomparso, porge le più sentite condoglianze alla sua Famiglia e ai camerati dell'A. M. di Sesto Calende.*

Note postume sulla XXIII Esposizione del Ciclo e Motociclo

Il grandioso avvenimento organizzato con tanto buon gusto e passione dal gr. uff. Tommaselli e dal prof. Robecchi è passato alla storia e soltanto le pubblicazioni specializzate ne ricordano oramai la brillante quanto breve vita. Noi siamo, naturalmente, fra quelli che hanno il dovere di ritornare sull'argomento, non foss'altro a cagione della nostra attuale periodicità mensile che ci impedisce di poter parlare parecchie volte di seguito ed in breve tempo d'un avvenimento.

Ripetere l'abusato motivo del successo, non sarebbe di buon gusto e ci guarderemo dal farlo, accenneremo invece ad alcuni elementi di interesse che sono scaturiti dalle molteplici visite che abbiamo avuto occasione di compiere nei sempre affollati saloni della Mostra milanese.

Abbiamo già detto nello scorso numero che le novità motociclistiche nel vero senso della parola erano poche, e si limitavano al motocarro unificato della *Benelli*, alla motocicletta *Bianchi* militare ed alla motocicletta elettrica *P. M.*: mentre nel campo dei motocarri elettrici l'unica novità era costituita dal motocarro costruito a Torino dal *Moretti*, giacchè l'Autolux è già noto da tempo.

Il motocarro *Benelli* unificato meriterebbe invero una descrizione completa che ci riserviamo di fare in altro fascicolo corredandola di tutti i dati e le illustrazioni necessarie a presentare un così moderno e perfetto prodotto. Della motocicletta *Bianchi*, ridisegnata in molti dei suoi dettagli e provvista di un cambio di velocità a 4 rapporti, si può dire che essa compendia tutte le qualità richieste da una macchina d'uso militare. Il suo motore è infatti un valvole laterali a basso rapporto di compressione ed a curva di potenza piatta, tale da offrire un'elevata coppia motrice anche ai bassi regimi; il telaio basso, i freni a ceppi centrali di ottima efficacia, consentono al guidatore la massima stabilità e sicurezza su tutti i terreni, ed infatti quotidianamente giungono alla grande Casa milanese entusiastici consensi da parte dei militari che nel corso della guerra attuale usano la motocicletta *Bianchi*. Ci sembra che questa sia più d'ogni altra la dimostrazione della perfezione raggiunta in questo particolare campo costruttivo dalla *Bianchi*.

Altra casa espositrice di motocicletta (per la verità si trattava di una sola macchina) era la *Ganna*. Il costruttore varesino ha sempre guardato più alla qualità che alla quantità del suo prodotto, impegnato com'è sempre stato nella costruzione delle sue tanto apprezzate biciclette ed il modello esposto racchiudeva infatti tutte quelle perfezioni costruttive che sono caratteristiche della produzione *Ganna*: il telaio elastico di ottima fattura, di grande rigidità e di leggerezza non comune; il motore a valvole in testa potente e robusto, il cambio di velocità con selettore comandato a pedale, la finitura brillante del complesso fanno di questa macchina uno dei prodotti più ricercati da parte dei motociclisti di buon gusto.

Diamo ora uno sguardo ai veicoli a trazione elettrica: il motocarro *Moretti* per la sua monolitica ossatura, per la razionale disposizione delle batterie e del complesso motore, per la stessa eleganza della sua carrozzeria ha costituito un motivo d'attrazione della mostra milanese. Molti sono stati infatti i commercianti ed industriali che di fronte alla necessità di provvedersi di un veicolo adatto al trasporto di merci entro un raggio d'azione limitato, hanno fissata la loro attenzione sul bel motocarro *Moretti* prenotandolo per la più pronta consegna, cosa che l'industriale torinese sarà certamente in grado di fare, dato lo sviluppo notevole assunto dal suo stabilimento in questi ultimi tempi.

La ditta milanese *Autolux*, da molti anni costruttrice di veicoli elettrici, ha riscosso anch'essa il plauso dei visitatori interessati, i quali le riconoscono nello speciale campo una particolare competenza. Cenni Umberto ha presentato una interessante motocicletta elettrica *P.M.*, veicolo che è costruito con concetti veramente moderni e razionali. Il telaio costituito da un traliccio leggero in tubi saldati, porta la batteria ed un motorino collegato alla ruota posteriore mediante una catena, il tutto elegantemente ricoperto da lamiera di alluminio che dà alla motocicletta elettrica *P.M.* un aspetto piuttosto avveniristico, nascondendo telaio ed apparato motore e sottraendolo alle azioni esterne della pioggia e della polvere. Si tratta, com'è ovvio, d'una macchinetta senza pretese destinata al piccolo cabotaggio, in quanto il suo raggio d'azione non va al di là degli ottanta-cento chilometri ad una velocità media di 35-40 km. orari o poco più, ciò che rende questa macchina, soprattutto per la sua estrema pulizia e silenziosità, assai adatta per il servizio cittadino. Il grande interesse suscitato dall'apparizione di questa macchina, fa ritenere che essa non debba limitarsi soltanto a costituire un ottimo surrogato, nelle attuali contingenze, della motocicletta a benzina, ma che essa possa avere altresì un ottimo avvenire anche in tempi di circolazione libera per il servizio cittadino e vicinale, nel quale essa può avere dei numeri di superiorità, a prescindere dalla sua economia, anche rispetto alle motociclette normali.

I gruppi elettromotori *Ma-Con*, presentati sia dalla ditta *Dei* come dalla ditta *Doniselli*, sono stati ammirati da coloro che desiderano motorizzare la loro bicicletta, che sono in gran numero, ciò che lascia comprendere come sia attesa dalla massa dei ciclisti, l'apparizione di un piccolo motorino adatto ad eliminare la fatica del pedalare per tutti coloro che per ragioni di età, di salute od altro non se la sentono di emulare le gesta dei Bartali, Coppi e compagni.

* * *

Il campo dei costruttori di accessori e parti staccate è quello che non ha ritenuto opportuno disertare la grande Mostra milanese. Tutti, od almeno quasi tutti, erano presenti a cominciare da coloro che nei momenti attuali non sono in grado di vendere al pubblico, ma che all'esposizione non hanno voluto mancare per offrire una prova della loro vitalità. La grande industria nazionale *Pirelli* ha esposto tutta la gamma dei suoi svariati prodotti, sia nel settore pneumatici che dell'altra produzione di articoli di gomma. Interessantissime le gomme « artiglio » adottate su scala sempre più vasta nelle motociclette militari; oramai la ditta *Pirelli* non ha più nulla da invidiare, anche nel settore delle gomme speciali per fuori strada, alle grandi Case estere specializzate e di ciò dovranno ricordarsi tutti gli sportivi quando, a guerra vittoriosamente conclusa, riprenderanno le loro competizioni. Molto interessante anche la produzione in gomma sintetica oramai avviata verso la regolare fabbricazione.

Sempre nel settore dei pneumatici, ricordiamo le ottime gomme della *Michelin* italiana, anche essa da tempo affermatasi con i suoi copertoni a profilo speciale per neve e fuori strada. Un bel posteggio ricco di accessori e parti staccate d'ogni genere era stato allestito dalla ditta *Ugo Weiss* l'anziana casa milanese fondata nel 1900: i motori a valvole in testa e laterali nelle varie cilindrate, i cambi di velocità ed i riduttori per motocicli e motocarri, i materiali per freni e frizioni, le catene, l'utenseleria varia, presentati da questa grande ditta, rappresentano quanto di meglio e soprattutto completamente autarchico, sia stato allestito per costruire motocicli e motocarri anche nelle più piccole officine artigiane, cui la ditta *Weiss* ha fornito per tanti anni e continua a fornire alimento vitale.

La ditta *S.V.A.M.A.* con tutto il complesso dei suoi apparecchi di controllo e segnalazione per motocicli e motocarri, ha saputo allestire un posteggio veramente ammirato, che ha fornito la misura della grande capacità costruttiva dei grandiosi stabilimenti *Borletti*, oramai postisi decisamente alla testa della similare produzione mondiale.

Una conquista autarchica di notevole importanza ha conseguito la ditta *Rodolfo Galimberti* con la sua guaina flessibile trafilata in materia plastica, che sostituisce vantaggiosamente le guaine metalliche finora impiegate nei comandi flessibili per freni, frizioni, carburatori ecc. Il campionario di tutta la produzione comprendeva anche tubi flessibili per benzina ed olio, cavi sterlingati per impianti elettrici, cavi per candele, nonchè manubri, manopole girevoli e leve per tutti i comandi della motocicletta e motocarro.

La *S.A.T.A.M.V.* dei Fratelli Fossati e Maurelli, assieme alle candele *B.B.* delle quali ha assunto in questi ultimi tempi l'esclusività di vendita e che sono molto apprezzate dai motociclisti, ha presentato gli ottimi e conosciutissimi impianti elettrici per moto *F.R.* della ditta *Rabotti*, nonchè tutti gli altri prodotti di cui è da anni l'esclusivista di vendita.

La *Mabo* con la consueta signorilità ha esposto tutta la serie dei prodotti *Marelli* e *Bosch*, fra cui si notavano le nuovissime dinamo volano e gli alternatori rotanti, già impiegati con successo nella produzione motociclistica germanica e che costituiscono una notevole semplificazione nel campo delle apparecchiature d'accensione e d'illuminazione per motoleggere e motociclette.

Il noto costruttore di carrozzini *Longhi*, non potendo presentare una vasta gamma dei suoi prodotti affiancati alle motociclette, li ha costruiti in scala minore adattandoli a biciclette ed a tandem, sempre con la tradizionale accurata ed elegante linea e finitura. Abbiamo visto molti motociclisti appiedati interessarsi assai a questa nuova produzione e riteniamo che saranno parecchi coloro che, dopo aver visto l'applicazione del carrozzino a veicoli mossi dalle gambe, non mancheranno di applicarne alle loro motociclette anche se di modesta cilindrata.

Interessantissima come sempre la presentazione della serie dei carburatori e filtri d'aria costruiti dai Fratelli *Dell'orto* di Seregno, oramai postisi decisamente all'avanguardia in tale genere di costruzione, non soltanto in Italia ma anche in campo internazionale, così come altrettanto può dirsi della produzione delle *Catene Regina*, prodotto affermatosi da anni non soltanto nel campo nazionale ma in quello mondiale, avendo collaborato alla conquista dei primati mondiali della *Gilera*.

Posteggio Weiss: accessori e parti staccate.

Posteggio bicicletta elettrificata Dei.

Posteggio Carburatori Dell'Orto.

Posteggio S.V.A.M.A.: prodotti Veglia.

L'ANONIMA INFORTUNI

MILANO - P.zza Cordusio, 2

Cap. soc. interamente versato L. 32.000.000
Fondi di garanzia al 31 dicembre 1940
L. 214.674.805

Assume assicurazioni contro infortuni di ogni natura e della Responsabilità Civile. È specializzata in tutte le assicurazioni sportive.

Cura la gestione infortuni della Cassa interna di previdenza del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (C.O.N.I.).

È assicuratrice ufficiale della Consociazione Turistica Italiana (C.T.I.), della Reale Federazione Motociclistica Italiana (R.F.M.I.) e della Reale Federaz. Italiana Motonautica (R.F.I.M.).

2000 agenzie in tutto il Regno in comune con le spett. Assicurazioni Generali di Trieste e Venezia, succursali, agenzie e corrispondenti nei principali paesi d'Europa e transoceanici.

CARTE IN TAVOLA

In una nostra nota del numero scorso ci dichiaravamo d'accordo col direttore della rivista *Motociclismo* circa l'opportunità di evitare polemiche con *chi scrive col veleno in corpo* e le nostre pacate conclusioni ci lasciavano sperare che sulla base di tale generoso accordo non sorgessero altri motivi di polemica con chi del proprio veleno corporale fa penna ed inchiostro per scrivere ed offendere.

Ma è purtroppo nell'esperienza della vita la necessità di dover talvolta interrompere il tranquillo procedere per il proprio cammino perchè un Tizio cerca di sbarrare il passo e finire sotto le ruote.

Si sa quanta pazienza debba soccorrere in questi casi.

Chiedendo pertanto venia ai lettori nostri se nell'ora presente — la cui grandezza sollecita feconde solidarietà d'intenti e di opere negli spiriti generosi — dobbiamo ritornare su noti argomenti per sgombrare il passo alla verità.

La rivista *Motociclismo* in una nota apparsa a pag. 3 del n. 51 del 18 dicembre XX, afferma che il nostro collaboratore Dante Dotti non ha saputo far di meglio che *volgarmente denigrare non soltanto l'opera della rivista* Motociclismo *ma anche l'intera classe motociclistica, esclusa naturalmente la Federazione e compresi invece gli industriali ed i commercianti troppo leggermente incolpati di non fare il loro dovere.*

L'affermazione è troppo grave per non essere raccolta e confutata.

Accusati inoltre di *cambiare le carte in tavola*, vogliamo tali carte mettere proprio sulla tavola pubblicando quella parte dello scritto che — secondo l'opinione di *Motociclismo* — sarebbe imputabile di quel po' po' di roba che abbiamo riferito.

Scriveva adunque Dante Dotti sotto lo pseudonimo di « Leo » nel n. 17-18 del 30 settembre u. s. della nostra rivista:

PAROLE E FATTI

Si è assistito, in questi ultimi tempi specialmente, ad un autentico diluvio di chiacchiere sul problema della motorizzazione italiana. Parole molte anche se le idee sono state poche, giacchè, infatti, i più chiacchieroni non han fatto altro, per mesi e mesi, che ripetere lo stesso motivo iniziale, sviluppandolo in modo piuttosto puerile, quando sono stati invitati ad esporre, al fine, le loro idee. È facile chiacchierare ed è molto più difficile concludere con qualcosa di buono, quest'è cosa che tutti sanno, ma a noi sembra che prima di iniziare una tanto prolissa esposizione di parole, si dovrebbe avere il buon gusto di prepararsi un piano coordinato e si dovrebbe anche ascoltare il parere altrui, specialmente quand'è espresso da persone che se ne intendono, com'è dimostrato dalla posizione che occupano da anni nell'àmbito motoristico nazionale.

Non dimentichiamo che la motorizzazione italiana è una cosa seria, alla grande diffusione della quale si dovrà arrivare al più presto, sia perchè costituisce una delle mete indicateci dal Duce, sia perchè essa rappresenta una necessità del nostro tempo. Il problema quindi andava studiato a fondo e si dovevano esclusivamente esporre le conclusioni, senza pretendere di farci sorbire una valanga di parole che non è certamente degna dei tempi severi che attraversiamo. Non ci sarà infatti nessuno che proclamerà benemeriti della Nazione in guerra, coloro che periodicamente hanno ritenuto opportuno disturbare i lettori esponendo piani più o meno realizzabili ed esponendo dati, più o meno iperbolici. È vero che, come insegna l'esperienza, i lettori possono saltare a pie' pari tutte le chiacchiere ch'essi ritengono inutili, ma è altresì indubbio che la stampa ha dei doveri ai quali non deve assolutamente sottrarsi con tanta disinvoltura.

Ed i doveri sono precisamente questi: fare qualcosa per sviluppare la coscienza motoristica nazionale, senza la quale è inutile pensare alla creazione degli Enti, più o meno unici, ed alla risoluzione di tanti altri problemi assillanti fino ad un certo punto; lavorare sul sodo e non blaterare invano atteggiandosi a profeti o a difensori delle cause altrui.

Seguivano considerazioni di sviluppo dei dianzi esposti concetti e questa conclusione:

Camerati del C.I.M.M., dimostrate che la vostra tempestiva unione in un gruppo che può avere tutte le possibilità di successo, non è dovuta al caso, ma ad una ben studiata impostazione di problemi, che saprete presto e bene realizzare, voi meglio di tutti perchè i più diretti interessati.

A questo punto domandiamo al primo lettore che fosse tanto cortese da risponderci, dove e come in tutto ciò si possa trovare, non diciamo una imputazione offensiva, ma semplicemente un'allusione meno che rispettosa per la classe motociclistica, per gli industriali e per la rivista *Motociclismo*.

Sul problema della motorizzazione (che forma l'oggetto dell'articolo incriminato), hanno ripetutamente interloquito tutti i giornali e le riviste e non soltanto della stampa tecnica, svolgendo considerazioni analoghe e talvolta identiche nel concetto a quelle esposte dal nostro collaboratore, senza per questo che il direttore di *Motociclismo* impugnasse la spada d'Orlando e la lancia di Don Chisciotte per partire in guerra contro il *Centauro*. Il motivo di questa singolarità è palese e risiede nel noto fatto che il nostro articolista ha il grave ma unico torto di aver lasciato la rivista *Motociclismo* per il *Centauro*.

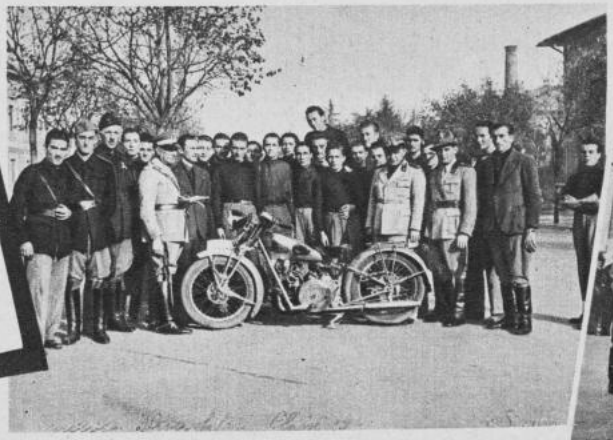
Può giustificare tutto questo le note espressioni di volgarità e di astio del direttore di *Motociclismo?*

Non ai posteri la meno che ardua sentenza, ma a quanti sappiano almeno leggere le carte messe in tavola.

Se poi il direttore di *Motociclismo* vuole di propria iniziativa identificarsi (come ha fatto) coi chiacchieroni di cui il nostro collaboratore ha deplorato l'inconcludente e prolissa verbosità, noi potremo in via di estrema condiscendenza essere ancora una volta d'accordo, e concedergli (tanto per finirla con le polemiche) il nostro consenso su tale non richiesta ma pure interessante ammissione.

MABO SOCIETÀ ANONIMA PER IL COMMERCIO DEI PRODOTTI
MAGNETI MARELLI • BOSCH • INIEX
MILANO VIA LONDONIO 2 • Filiali: ROMA VIA NOVARA 8-14 • TORINO VIA A. VESPUCCI, 52-54

I CORSI PREMILITARI MOTOCICLISTI



Allievi, istruttori e esaminatori del corso premilitare di Busto Arsizio col presidente Fontana e il col. Casile.

Un premilitare di Busto Arsizio durante la prova di guida.

I premilitari del corso dell'A. M. Crema riuniti il giorno degli esami intorno alla Commissione.

Premilitari e Commissione d'esami del corso di Novara. Al centro il magg. Francese; il Presidente della Associaz. Motociclistica Manfredi e il Cm. Ferraris.

Durante una lezione di guida impartita dall'istruttore Foggini del corso di Verona.

L'istruttore Magi del corso dell'A. M. Pavia interroga un allievo sul funzionamento del cambio.

Un premilitare del corso di Lodi viene interrogato dal colonnello Giusto presenti il Presidente dell'Associazione Motociclistica dott. Vianello e l'istruttore.

Durante gli esami di guida al corso dell'A. M. Pavia.

Le ultime raccomandazioni prima di iniziare le lezioni di guida al corso di Pavia.

ROMA

Domenica 16 novembre u. s. ha avuto luogo presso l'Associazione Motociclistica di Roma un riuscitissimo trattenimento familiare con un concerto vocale e strumentale, che ha richiamato nelle sale del Sodalizio un numerosissimo pubblico di soci, famiglie e simpatizzanti. Al concerto vocale hanno preso parte la signorina Ameriga Cocchi, soprano, la signorina Elda Girolami dell'E.I.A.R., i signori Bruno Bertoldi, basso, Bruno Pierini, tenore, Alfredo De Angelis, tenore, « Flavio », tenore, Guglielmo Cimarelli, cantante e dicitore di canzoni. Accompagnava al piano il maestro Cavanigiia ed era presente il prof. Ceccarelli, alla cui scuola appartengono alcuni degli artisti sopra indicati.

Lo spettacolo è stato completato da un quintetto ritmico del C.U.F. e dall'orchestrina diretta dal maestro Augusto Bonaventura.

L'A.M. di Roma ha offerto doni agli artisti ed altri sono stati sorteggiati fra le signore e signorine presenti.

Gli onori di casa erano fatti come sempre dal Presidente Ing. Moscarini, coadiuvato dal Vicepresidente Mattei, dal Segretario Massetti, da Fiaschetti, Sogno, Capriccioli e Primerano.

Tra gli intervenuti abbiamo notato il segretario della R.F.M.I. comm. Colucci e famiglia, il comm. Zambotti della S. A. Bianchi, il signor Passi e signora, ecc. ecc.

ROSIGNANO SOLVAY

Il Presidente Gustavo Abbatecola ha provveduto alla consegna dei diplomi di benemerenza, rilasciati dalla R.F.M.I., ai soci Chiavacci Libero, Faccenda Emilio e Guerrini Gastone, perchè affiliati ininterrottamente per cinque anni.

MILANO

La Presidenza dell'Associazione ha diramato ai soci la seguente circolare:

L'inizio dell'Anno XX trova la Nazione tutta, serrata nei ranghi del Fascismo, più che mai cosciente dei doveri che incombono per raggiungere, attraverso il massimo sforzo, la massima delle Vittorie.

Le contingenze hanno naturalmente ridotto la attività dell'Associazione, ma non perciò è venuta meno quella comunanza di vita che cementa e migliora i rapporti fra i soci, e che si è manifestata anche nell'Anno XIX attraverso la quasi totalitaria rinnovazione delle affiliazioni, e la partecipazione alle manifestazioni sociali, fra cui, particolarmente interessanti e benefiche, le gite in bicicletta.

Dovere dei Soci come di tutti è di restare disciplinatamente nelle file, pronti ad ogni evento, pronti, sia ai maggiori sacrifici che la Patria dovesse richiedere, come all'immediata e poderosa ripresa quando la Vittoria avrà nuovamente dispiegate le ali ammantata dal tricolore.

Cura costante dell'Associazione Motociclistica di Milano è stata, in questo periodo, quella di mantenere vivi e cordiali i rapporti con i Camerati alle armi, non certo secondi ad alcuno nel rischio e nell'ardimento, e da essi e dalle loro imprese è venuto al Sodalizio il conforto ed il monito a sempre meglio operare.

Saranno rinnovate nel programma dell'Anno XX le riunioni serali settimanali in Sede, le manifestazioni di carattere sportivo e culturale con trattenimenti e proiezioni, i raduni, le gite in bicicletta, le riunioni agonistiche in ogni ramo di sport che tanto furono gradite e che hanno tanto bene contribuito a consolidare i sentimenti di cameratismo fra gli affiliati.

Inoltre, aderendo all'invito delle superiori Gerarchie, l'Associazione Motociclistica di Milano ha deciso di ammettere a frequentare la Sede Sociale, nelle ore di libera uscita, i Militari del Presidio e i Militi della M.V.S.N. appartenenti ai corpi motorizzati, certi che essi troveranno in tutti i soci quell'alto senso di solidarietà che ha sempre caratterizzato i rapporti fra i Centauri.

Non v'è dubbio che la simpatica iniziativa sarà molto apprezzata e servirà a dare anche nel settore moticiclistico il giusto riconoscimento a questi benemeriti della Patria, impegnata in guerra, ed a dare loro il modo di ricordare il motociclismo e vivere qualche ora nell'ambiente preferito.

Anche per l'anno XX la Presidenza dell'Associazione Motociclistica di Milano ha deciso di mantenere la riduzione sulle quote sociali che restano pertanto fissate in L. 20 annue, per i soci effettivi e L. 40 per i soci simpatizzanti. —

Ai soci richiamati alle armi l'Associazione offrirà anche quest'anno la tessera di affiliazione alla R.F.M.I.

La grande famiglia motociclistica milanese deve conservarsi compatta ed entusiasta, sempre più fusa ed affiliata, e pertanto la Presidenza confida che nessuno dei Soci cesserà anche per l'Anno XX di militare nei ranghi del Sodalizio.

Più che il materiale rinnovamento della tessera, sarà lo spirito, con il quale ogni socio sentirà di compiere questo atto, quello che darà la certezza di un domani migliore nel quale il gagliardetto dell'Associazione Motociclistica di Milano sventolerà ancora primo nell'agone motociclistico nazionale.

AVELLINO

Sotto la presidenza del camerata dott. Franco Filoni, si è riunito il Consiglio Direttivo dell'Associazione Motociclistica, che ha tenuto la sua prima riunione nei nuovi locali scelti a sede del sodalizio.

Fra i vari problemi trattati dal Consiglio circa la futura attività da svolgere alla ripresa del movimento motociclistico, il Presidente ha esaminato quello della sede sociale, dimostrando la necessità per il sodalizio Irpino di avere una sede adeguata all'importanza dei compiti che sarà chiamato a svolgere. L'attrezzatura della sede sociale dovrà avere pure un'officina meccanica per le riparazioni delle moto dei soci, nonchè una rimessa.

L'Ufficio della Presidenza e della Segreteria dell'A. M. Avellino.

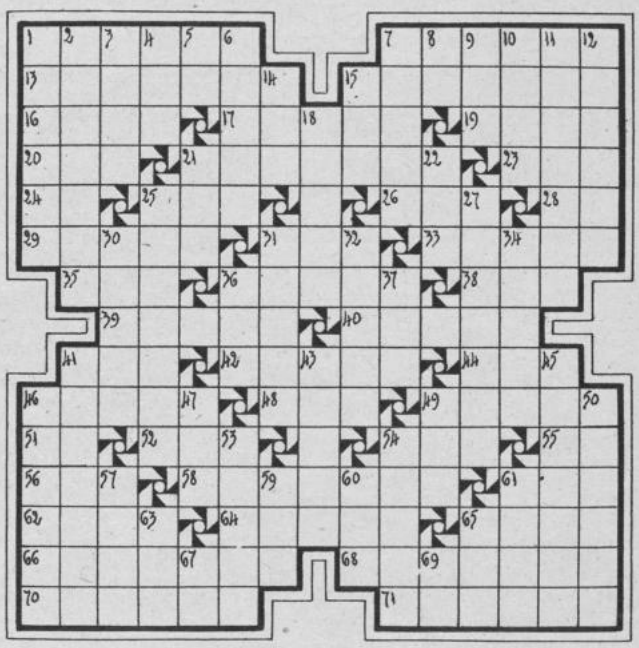
Gli attuali locali adibiti a sede del sodalizio sono intanto una prima realizzazione, che date le difficoltà derivanti dallo stato di guerra, si rivelano abbastanza sufficienti.

Il Presidente ha concluso la riunione inviando un caloroso saluto ai soci combattenti ed un poderoso alalà all'indirizzo del Duce.

L'austero rito della benedizione della fiamma sociale dell'A. M. Sassari, alla presenza del Segretario Federale, del Presidente dell'A M. dott. Vielà e di numerosi soci e loro famiglie.

Il reggente dell'A. M. Alessandria dott. Orgero consegna le tessere dell'Anno XX ad un primo gruppo di soci. (Foto Rabochin).

CRUCIVERBA n. 38



Orizzontali: 1. Parte inferiore della nave - 7. Piene di aria - 13. Scomunica maggiore - 15. Il Principe di Piemonte - 16. Limite della terra col mare - 17. Lavori dell'uomo - 19. Simili ai fiordi - 20. Bassa, profonda - 21. Divinità del mare, figlio di Nettuno - 23. Uccelli rampicanti americani - 24. La fine della salita - 25. Misura del Turkestan - 26. Parte del giorno - 28. Le trovi nell'Etna - 29. Differenti, diversi - 31. La cattiva consigliera - 33. Desiderio forte e angoscioso - 35. La dea della discordia - 36. La nostra regina - 38. Ghiaccio inglese - 39. Un nostro mare - 40. Eccelso - 41. L'eroica silurante - 42. L'ingresso della casa - 44. L'insetto laborioso - 46. Dal fornaio e dal dolciere - 48. Spiazzo avanti alla casa colonica - 49. Armadio per oggetti rari - 51. Adesso - 52. Il metallo che dà la febbre agli anglo-sassoni - 54. Lo zio spagnuolo - 55. Tre volte e poi urrah! - 56. Il creatore del sor Bonaventura - 58. Un negozio che non ha clienti tra gli astemi - 61. Altari per sacrifizi - 62. La mora di Verdi - 64. Regione della Germania 65. Personaggio di Borodin - 66. Il verbo del freddo e della paura - 68. Data in secca - 70. Uccello che vive nelle paludi - 71 Astucci per aghi. — —

Verticali: 1. Una virtù teologale - 2. Lo è la bestia, ma anche l'uomo - 3. Pianta offense mangiabile - 4. La somma degli anni - 5. Particella negativa - 6. Il dolce sentimento - 7. Gaio, lieto - 8. Il centro dell'Urbe - 9. Giorno passato (tr.) - 10. Noto castello presso Taranto - 11. Rancide, vecchie - 12. Bromo in uso nelle tintorie - 14. Le compagne del n. 44 - 15. Bue selvatico - 18. La parte più fine dell'aria - 21. La mortale mosca africana - 22. Epoca - 25. Di tutti disse mal fuor che di Cristo scusandosi col dir non lo conosco - 27. Il cartone del cinema - 30. Terreno della prima epoca mesozoica - 31. Schiavo spartano - 32. Come il n. 33 - 34. Fini a cui si tende - 36. Il nostro grido d'esultanza - 37. Le vocali del cavolo - 41. Si immolano per un ideale - 43. Sorta di uva - 45. Abitante dell'Epiro - 46. Adagiata sulla mensa - 47. Cento metri quadri - 49. In fine di prece - 50. Lavoratori manuali - 53. Azzardare - 54. In testa al pontefice - 57. Fiume della Germania - 59. Come il 21 vert. - 60. Perversa - 61. Seconda moglie di Abramo - 63. L'uncinetto subacqueo - 65. Moglie di Atamante - 67. Nel pane - 69. Egregio nella lettera.

ARGES

SOLUZIONE DEL GIUOCO N. 37.

Orizzontali: 1. Olivo - 5. Disco - 9. Oil - 10. Ora - 11. Am - 13. Elisa - 15. Me - 16. Ras - 18. Ase - 19. Mas - 20. Iran - 22. Cent - 23. Oileo - 25. Serio - 26. Aragona - 27. Patos - 29. Sonno - 32. Lion - 34. Noir - 35. At - 36. Erede - 39. Ti - 40. Gas - 42. Ere - 43. Sto - 44. Iris - 46. Caen - 47. Oeneo - 49. Canoe - 50. Dragona - 51. Elais - 53. Silos - 56. Duce - 58. Oilà - 59. Ino - 60. Amo - 62. Ain - 63. Ta - 64. Alari - 66. Oi - 67. Est - 68. Sei - 70. Ostia - 71. Isola.

Verticali: 1. Orazio - 2. Io - 3. Vie - 4. Olla - 5. Dose - 6. Ira - 7. Sa - 8. Onesto - 12. Mari - 14. Isa - 15. Mani - 17. Salato - 19. Merano - 21. Nerone - 22. Cenone - 24. Oas - 25. Sos - 27. Plagio - 28. Aitare - 30. Nitteo - 31. Orione - 33. Sera - 37. Re - 38. De - 41. Sindaco - 43. Sanalia - 45. Serie - 46. Canio - 48. Oas - 49. Cos - 51. Editto - 52. Luna - 54. Olio - 55. Sanità - 57. Ima - 60. Alta - 61. Orsi - 64. Asi - 65. Ies - 67. Et - 69. Io.

Direttore responsabile: COLUCCI FERRUCCIO • Stampatrice: NOVISSIMA - ROMA, Telefono 760-205

STANDARD - SOCIETÀ ITALO AMERICANA PEL PETROLIO - GENOVA

LA GRANDE MARCA ITALIANA VINCITRICE DEL «T.T.» 1939 CLASSE 250 CC.

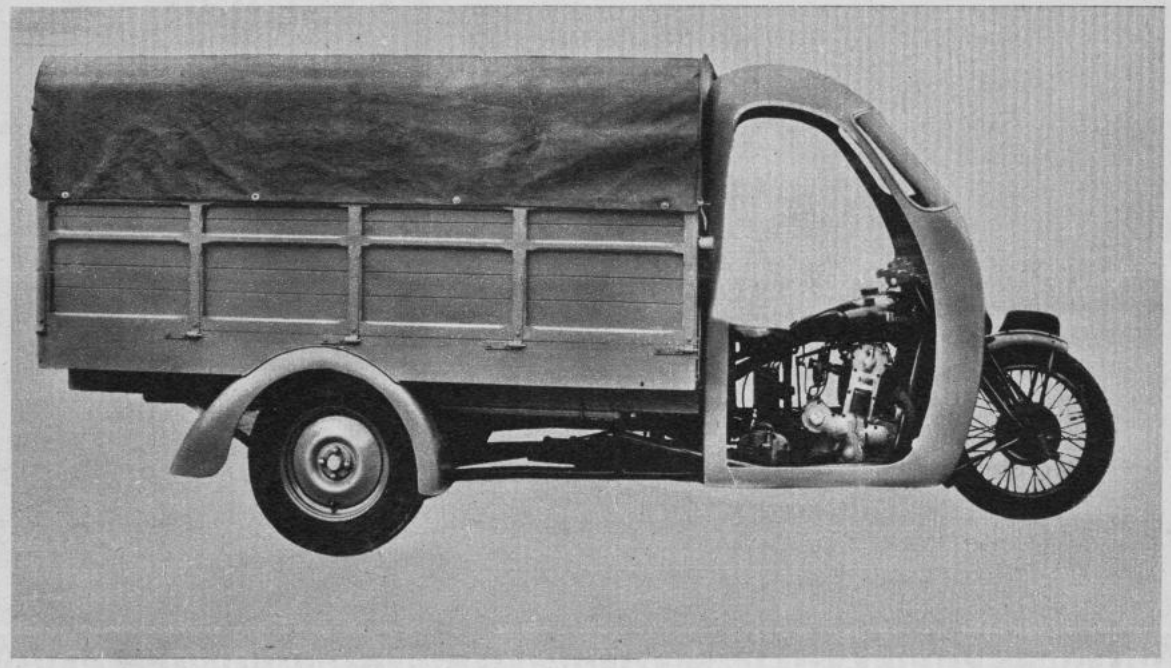
Benelli

MOTOCARRI TIPO B. 500 E BR. V. 500

ACCENSIONE A MAGNETE • CAMBIO DI VELOCITÀ A QUATTRO RAPPORTI IN AVANTI E RETROMARCIA • GOMME 5×50×15 TIPO TRASPORTO

GOMME PIRELLI - OLIO MOBILOLIO - CARBURATORE DELL'ORTO - CATENE REGINA EXTRA

CATALOGHI A RICHIESTA



FABBRICA ITALIANA MOTOCICLI FRATELLI BENELLI - PESARO