

ANTONIO CHIRIBIRI
PIONIERE DEL MOTORISMO ITALIANO
Conferenza di Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
Museo Nazionale della Scienza e Tecnologia

La relazione che mi accingo a leggere è un sunto delle ricerche effettuate in questi anni, certamente incomplete, visto che il tempo disponibile, fino all'inizio di quest'anno, era limitato. O detto "ricerche" nel senso che, purtroppo, le fonti dirette mi sono mancate; infatti Antonio Chiribiri, mio nonno, è mancato quando avevo 5 anni, e mio padre Deo Chiribiri, quando avevo solo 8 mesi.

Questa premessa è dovuta in quanto eventuali domande o precisazioni su quanto esporrò, probabilmente non potranno essere esaudite; al limite alcuni argomenti potranno essere ampliati con i risultati delle mie ricerche che, per quanto riguarda l'aviazione, sono state concretizzate nella tesi di Laurea discussa nel 1987 con il compianto Prof. Bairati, e per la parte automobilistica del primo dopoguerra, comprendono dei dati tecnici dei vari modelli, cronache sportive ed altri dati rilevati da Riviste specializzate e da quotidiani dell'epoca.

Nonostante questi limiti, di cui chiedo scusa in anticipo, si può rilevare come la breve storia della "Chiribiri" sia ricca di iniziative, di innovazioni tecniche, di successi e di primati: oltre 60 vittorie, in maggioranza di categoria, non solo in Italia ma anche in Spagna, Francia, Austria, Svizzera e Germania.

Una storia piena di entusiasmo, di vitalità, nonostante numerose delusioni e contrattempi. Una storia che rispecchia in un certo senso la personalità del protagonista, di cui vorrei riportare alcuni stralci da un giornale del 1913, che in un articolo intitolato "Un pioniere dell'industria aviatoria italiana" dice: "Papà Chiribiri" (lo chiamano così in officina) è di statura appena media, ha i baffoni brizzolati e una carnagione che ricorda quella cosiddetta pelle di Danta che serve a lucidare i metalli, il suo proprietario ve ne potrebbe dire qualcosa!

Buon Chiribiri... Eternamente fiducioso, pieno di fede e di entusiasmo come un ragazzo a vent'anni; facile ad esaltarsi al più piccolo successo, filosofo nelle avversità, buono con tutti, onesto, laborioso, è un uomo che ha queste due grandi caratteristiche, di essere un intelligente di motoristica, come ve ne sono pochi in Italia, e di disporre d'una capacità dinamica da farvi passare tutta una serata parlando sempre lui, ininterrottamente ...".

Dicevo di una storia breve, ma emblematica di quel periodo eroico del pionierismo; una storia che annovera nomi altisonanti nell'ambito di quella nazionale automobilistica sia industriale che sportiva. Al riguardo bastino due nomi: Vittorio Valletta e Tazio Nuvolari, entrambi, possiamo dire, esordienti sotto il nome Chiribiri.

Antonio Chiribiri nasce a Venezia il 25/12/1867 da Alessandro e Felicita Bernardo, secondo di sei figli, ed in questa città vive sin verso la fine del 1800. Vi forma la propria famiglia sposando Caterina Dozzo; dal loro matrimonio nascono nell'agosto 1896 Ada ed il 20/01/1868 Amedeo.

Ciò che caratterizza Antonio Chiribiri è il suo spirito di rivolta alle tradizioni di famiglia ed all'ambiente stesso. Non solo non attratto, come il padre, dal mare, ma lo abbandona completamente.

Il suo spirito di iniziativa lo porta ad avventurarsi nel campo della meccanica e dei motori, perciò deve lasciare Venezia. La decisione presa gli costa fatica e dolore in quanto, anche se tediosi per la sua indole, questi sono i luoghi dove lascia molti ricordi, tra cui quello della madre immaturamente scomparsa.

Il Veneto, prevalentemente agricolo, non offre, salvo sporadici casi, la possibilità di valorizzare le iniziative di un autodidatta qual è Chiribiri. Il primo approccio alla meccanica avviene comunque presso la Chiari & Mari Bernardi di Padova, a cui risale la prima collaborazione con l'ing. Giustino Cattaneo che, conosciute le doti del giovane meccanico, lo vorrà come collaboratore nei suoi spostamenti nelle varie Ditte.

Nel 1901, è a Firenze come operaio presso la Florentia, ove affina le proprie nozioni sulle nuove tecniche, sino a diventare operaio specializzato ed a collaborare con l'ing. Cattaneo nella progettazione.

Nel 1906, la collaborazione con l'ing. Cattaneo riprende a Milano presso Isotta Fraschini, nel nuovo stabilimento sorto nel 1905 in Viale Monterosa su 8.000 mq coperti e con un organico di 500 operai. Con la crisi del 1907, la ditta milanese, con l'Itala, è una delle poche che non chiudono in passivo, risultato ottenuto con un accordo con la Société Lorraine Anciens Etablissements de Dietrich, un'alleanza con multiformi aspetti ed un'utilità solo temporanea.

Situazione che nello stesso 1907 spinge Antonio Chiribiri a spostarsi a Torino, come Direttore Tecnico della Junior, nota anche come FITA, ditta sorta nel 1904 con il distacco di Giovanni Ceirano dalla F.lli Ceirano. La crisi ben presto interessa anche la Junior, nonostante che questa si associ alla Otav.

Nel giugno 1907, Chiribiri si trasferisce a Brescia in qualità di Capo Officina nel nuovo stabilimento della Brixia-Züst. A Brescia nasce il suo interesse per il volo. Le notizie dei successi aviatori nella vicina Francia suscitano entusiasmo ed interesse, specie negli anni ricchi di iniziativa. Lo spunto per interessarsi praticamente al volo gli viene offerto

dall'incontro con un azionista della Brixia, il comm. Achille Bertelli, che già da tempo studia il volo verticale. Studi che vengono sviluppati e messi in pratica in collaborazione con A. Chiribiri nel 1908 con la costruzione di un elicottero.

Dell'esperienza bresciana parla lo stesso Chiribiri in una sua relazione del 14 giugno del 1941 all'Associazione Pionieri dell'Aeronautica presso il Ministero della Aeronautica: "Essendo il sottoscritto, durante gli anni 1907/08/09 capo officina della fabbrica Automobili Brixia Züst a Brescia, di cui il defunto comm. Bertelli era azionista, ebbe modo di lavorare e collaborare con lui nelle molteplici ricerche e studi fatti da questi sin dal lontano 1907.

In un primo tempo si studiarono i lanciatori tarati lanciando eliche di varie dimensioni e peso a varie altezze. Poi si studiò il volo degli uccelli: a due falchi togliemmo le piume delle ali sostituendole con seta sottilissima, poi li lanciammo in volo: i falchi si allontanarono all'orizzonte.

Il sottoscritto continuò a coadiuvare il comm. Bertelli nei suoi studi e nella costruzione di un elicottero avente i seguenti particolari:

1. Un carrello in tubi di acciaio con quattro ruote mobili orientabili e comandabili, sostenute da molle per l'atterraggio.
2. Posto guida scorrevole in modo da potere, con il peso del pilota, inclinare l'asse delle eliche rispetto l'orizzonte e ottenere la marcia orizzontale.
3. Due motori a scoppio leggeri, da 50HP ciascuno, uno dei quali era di riserva. Per il comando gli alberi erano funzionanti a mezzo di ingranaggi.
4. Due eliche in legno di frassino ricoperte di tela. Diametro elica superiore 9 metri, numero di giri 90 al primo. Diametro elica inferiore 7 metri, numero di giri 140 al primo. Il tutto calcolato per evitare che l'apparecchio girasse su se stesso, dato che le eliche giravano l'una in senso contrario all'altra.

Il sottoscritto ebbe la fortuna di costruire questo elicottero, ma non quella di provarlo perché il comm. Bertelli volle portarselo in un suo possedimento dove mi risulta riuscì ad innalzarsi da terra. Seppi più tardi che sostituì la rivestitura delle eliche con lastra di alluminio, ma il suo calcolo era errato ed ai primi giri l'asse elica più grande si spezzò.

Il sottoscritto invece, comprendendo sin da allora l'immensa importanza dell'aeronautica per il progresso dei popoli, rivolse sin da quel epoca il suo costante pensiero alla nuova industria che doveva avere poi così grande sviluppo".

Nel 1909, una nuova congiuntura negativa del mercato automobilistico e l'entusiasmo per la nascente aviazione spingono A. Chiribiri a Torino come Direttore Tecnico presso la prima fabbrica aeronautica italiana,

quella dell'ing. Miller, in via Legnano. Dalla pubblicità della Ditta risulta l'attività svolta, ovvero: "Esecuzione di qualsiasi macchina per volare dietro semplice schizzo. Aeroplani, elicotteri, dirigibili, ortotteri, aerocurvi, ecc." I risultati sono però scarsi, salvo che per il dirigibile Uselli.

La genialità dell'ing. Miller non basta a sopperire alla deficienza dei progetti affidatigli, e dalla sua officina si stacca, nel 1910, A. Chiribiri "deluso dalle prove ed irritato verso l'ing. Miller perché non gli lascia pieni poteri nelle costruzioni". Così si mette in proprio iniziando la progettazione e la costruzione di un motore d'aviazione, ed in seguito di un velivolo, il tutto in un capannone affittato in Via Don Bosco 68.

Il motore da 40HP utilizza per carter e per il blocco cilindri una lega di alluminio, materiale il cui impiego è in fase di sperimentazione, ed è lo stesso Chiribiri a produrre le fusioni. Il raffreddamento è ad acqua.

In via Don Bosco l'aereo viene impostato e costruito poco alla volta, il banco di montaggio è costituito da 4 cavalletti di legno. La superficie alare è di 20 mq, l'apertura alare di 9 m e la lunghezza dell'aereo di 8m. Il motore viene collaudato in modo intensivo, durante una di queste prove gira per ben 10 ore consecutive.

Tutto procede bene ed il velivolo è pronto per il volo, ma manca il pilota. In Italia gli abilitati al volo sono pochissimi, quelli francesi costano troppo, specie per Chiribiri che ha impegnato tutte le sue risorse, o meglio i suoi "risparmi", nella costruzione del monoplano. E così, sfidando anche l'opposizione della famiglia, specie della moglie, decide di pilotare egli stesso il velivolo. Volo che avviene sulla vecchia Piazza d'Armi torinese il 9 marzo 1911.

Dopo aver sorvolato a lungo le caserme circostanti la piazza, si tratta di atterrare, ma inesperto di pilotaggio egli decide di ricorrere al volo planato, a motore spento, ma durante tale manovra un colpo di vento, 9 metri al secondo, investe il leggero monoplano che atterra capovolto, senza conseguenze per il neo pilota, che ai soccorritori preoccupati dell'accaduto, chiede per prima cosa una sigaretta.

Fiducioso del proprio lavoro, nel luglio dello stesso anno appronta il Chiribiri 2, un monoplano migliorato rispetto al primo modello e con un motore, sempre Chiribiri da 50HP, 4 cilindri in linea, raffreddamento ad acqua. A pilotare il nuovo aereo è Maurizio Ramassotto, un appassionato di aviazione, cimentatosi senza successo l'anno precedente in un tentativo di volo con un monoplano costruito con un amico.

Il volo del Chiribiri 2 si svolge sul nuovo aerodromo di Mirafiori, sorto in occasione della Esposizione Internazionale di Torino del 1911 per il Cinquantenario dell'Unità d'Italia. Ed è su questo campo che Antonio Chiribiri apre la prima scuola di aviazione torinese nell'agosto 1911. Maestro e direttore è lo stesso Ramassotto. La collaborazione tra

Ramassotto e Chiribiri viene consolidata con la costituzione di una Società, la CHIRIBIRI & C., con atto del 23/09/1911 presso il Notaio dott. Baricco. Il capitale viene suddiviso nelle seguenti quote: Chiribiri 28.500 lire, Ramassotto 20.000 lire, per complessive 48.500 lire.

Il monoplano Chiribiri 1 è da considerarsi il primo aereo italiano a volare costruito completamente dalla stessa Ditta. (Faccioli ricorre ai motori della SPA, Darbesio per i suoi Asteria usa motori Gnome). Un altro primato della Società e della sua Scuola è ottenuto da Ramassotto il 14 ottobre 1911 con il conseguimento del primo brevetto di pilota a Mirafiori.

Nell'autunno del 1911 delle officine di via Don Bosco esce un nuovo modello, il Chiribiri 3, un monoplano completamente ridisegnato e dotato di un motore Chiribiri 80/100HP, con 8 cilindri in due file parallele, raffreddamento ad aria, alesaggio corsa 102x145 mm.

L'Italia è la prima nazione ad impiegare l'aviazione in azioni belliche, anche se solo come ricognizione, in Libia. Molti giovani si offrono come volontari aviatori, per cui le scuole di pilotaggio sono oberate di allievi, provenienti spesso anche da altre Armi, e tale lavoro interessa anche la Scuola Chiribiri.

Il 1912 è caratterizzato dal fenomeno aeronautico. L'aereo Club d'Italia lancia una sottoscrizione nazionale "Pro Flotta Aerea". La Società Chiribiri aderisce subito mettendo a disposizione del Comitato 3 apparecchi ed i rispettivi piloti, Ramassotto, Paolucci, e De Dominicis, per voli di propaganda su tutto il territorio nazionale a favore dell'iniziativa. In questa attività gli aerei Chiribiri sono i primi a volare a Faenza, Modena, Cagliari, Bassano e Mantova, altri voli avvengono a Genova, Cuneo, Bologna, ecc.

Nel raid Faenza - Piacenza Ramassotto, con un tempo di 1 ora e 43 primi, ottiene una media di 110 km orari. Il volo è contemplato nel trasferimento da Faenza, sede di una manifestazione aerea, a Mantova nell'ambito del programma di propaganda aerea. Sulla Stampa del 30 agosto 1912 possiamo seguire il volo di Ramassotto:

"La partenza avviene il 29 agosto, in una mattinata caliginosa; prima Paolucci alle 5,30 e poi Ramassotto, alle 5,37, spiccano il volo a bordo dei propri monoplani. In breve scompaiono in direzione di Bologna, seguendo la via Emilia. Raggiunta Bologna Ramassotto prosegue il volo, mentre Paolucci atterra fuori Porta Aurelio Saffi.

Ramassotto, alle 7,30 giunge nel frattempo a Piacenza, dove atterra alla periferia della città.

Il pilota non mostra di risentire della stanchezza di questo suo primo raid. Si lamenta solo per la nebbia prima di Bologna e delle raffiche di vento che lo hanno investito dopo il capoluogo emiliano: per superare una gola dell'Appennino si è dovuto alzare alla quota di 1300 metri.

Per quaranta minuti il suo volo è stato disturbato, tanto da fargli smarrire la direzione, a causa delle nubi sottostanti, poi con il ritorno del sole e lo schiarirsi dell'atmosfera, può orientarsi ed avviarsi decisamente su Piacenza. Il volo dura un'ora e 43 minuti, ad una velocità di 110 km all'ora. Il monoplano Chiribiri, per tutta la mattina costituisce la curiosità del pubblico, più tardi viene smontato e spedito a Bozzolo, presso Mantova".

Paolucci dopo la sosta a Bologna riparte, ma deve fermarsi a Castelfranco a causa della nebbia fittissima. Il racconto dello stesso pilota, viene riportato da Mario Cobianchi nel suo libro "Pionieri dell'aviazione in Italia" (Roma, 1943):

"Partiti da Faenza, raggiunte l'altezza di 600 metri, prendemmo la via di Bologna, mettendoci tra il nastro bianco della via Emilia e la Ferrovia Bologna - Rimini, alla distanza di mezzo chilometro uno dall'altro. Il tempo era ottimo e verso le 6,30 giungevo a Bologna, ove atterrai sui Prati di Caprara per rifornirmi di benzina. I bolognesi rimasero assai meravigliati ed udendo il ritmico rombare del motore, volgevano gli occhi in aria e si affacciavano alle finestre.

Giunto in Piazza d'Armi atterravo con volo librato. Intanto Ramassotto continuava senza atterrare.

Alcuni volenterosi, quando tutto fu pronto, trattennero l'aeroplano. Allora montai sul seggiolino, dopo aver messo in moto l'elica, e dato l'ordine di lasciare, mi innalzai rapidamente con due ampi giri a 400 metri, ed in breve mi ritrovai sulla via di Modena.

Attraversato lo sbocco della valle del Reno, sono stato avvolto improvvisamente da una densa nebbia che mi fece perdere la strada ed anche un po' la bussola. Mi sono alzato a 700-750 metri per sfuggire al nebbione in vicinanza di San Giovanni in Persiceto; poi, siccome la nebbia non accennava a diminuire, avendo visto sotto di me un paesetto, mi sono abbassato, senza incidenti, su un campo del cav. Stagni. Erano le 8 e mezzo.

Nel pomeriggio sono venuto a Modena, come avete pubblicato. Tornato a Castelfranco, fissai la partenza per stamane. Poco prima delle 6 ho ripreso il volo dirigendomi su Modena, e tenendomi sulla via Emilia. Mi guidavo nel volo con la guglia biancheggiante della marmorea Ghirlandina.

Traversai tutta la città ed alle 6 e 12 atterravo felicemente sul prato delle Manovre in Piazza d'Armi, dove mi si fecero incontro gli ufficiali, soldati e cittadini accogliendomi in modo commovente. Sono contento di questo mio volo, anche se necessariamente interrotto a Modena, non tanto per me, quanto per la mia Patria e la mia Casa".

La produzione del 1912 vede il Chiribiri 4: si tratta sempre di un monoplano, la cui apertura alare è di 9 metri, la lunghezza di 7 m, la

superficie alare di 19 mq, ed è dotato di un motore Chiribiri 50HP che dispone di 4 cilindri con raffreddamento ad acqua; alesaggio corsa 102x145 mm.

Ma nonostante l'entusiasmo per i successi della produzione italiana, e particolarmente torinese, (Chiribiri, Asteria, LUCT, SIMGER, FIAT - le ultime tre per i motori) il Ministero della guerra si rivolge soltanto all'estero per fornire i mezzi all'aeronautica Militare Italiana (Blériot, Farman, Newport).

Gli industriali italiani si mobilitano, chiedono garanzia ed aiuti concreti, ma non ottengono alcuna soddisfazione, e si verificano i primi abbandoni, tra cui quello di Miller. Antonio Chiribiri è combattuto tra il proseguire con l'aeronautica o ritornare all'automobile. Di tale situazione approfitta l'ing. Ottavio Fuscaldo per la realizzazione di un suo progetto, già rifiutato, da altri.

Si tratta di un veicolo con le 4 ruote disposte ai vertici di un rombo, e tale è il nome del veicolo che viene costruito dalle Officine Chiribiri. Ma è un prototipo che non può avere futuro, perché ritenuto troppo avveniristico, e tale giudizio viene dato dai tecnici della Fiat, ai quali viene mostrato dallo stesso Giovanni Agnelli che, notato il veicolo in una delle sue prove cittadine, si fa accompagnare sulla Rombo in Corso Dante.

La vettura monta un motore Chiribiri e offre una manovrabilità eccezionale, potendo girare su se stessa. Le sospensioni sono di estremo comodo, potendosi considerare le 4 ruote indipendenti fra loro. Inoltre si riscontra una grande leggerezza ed economicità di costruzione grazie al gruppo unico motore-trasmissione-freni. Si registra un basso consumo ed un alto rendimento. La vettura viene costruita in tre mesi nelle Officine Chiribiri con un finanziamento di lire 10.000 fornito dai fratelli Carello di Torino.

Nell'aprile 1912, nella Società fa il suo ingresso un nuovo socio: Gaudenzio Verga, un ottimo disegnatore progettista.

Il mancato sviluppo della Rombo ed il Concorso Militare indetto dal Ministero per la primavera del 1913, convincono Chiribiri a tentare ancora con l'aviazione, ed a tale scopo viene progettato e costruito il Chiribiri 5, un monoplano completamente diverso dai precedenti. La fusoliera è più panciuta e completamente rivestita di tela e permette una più agevole sistemazione di 2 persone, l'ala non è più alta, ma media, con una superficie di 21 mq, apertura alare di 9,3 m ed una lunghezza di 7,5 m; il motore è il Chiribiri 50HP.

Nella primavera del 1913, al Concorso Militare molte sono le defezioni, specialmente per quanto riguarda il Concorso per Motori, dei 10 iscritti solo 2 partecipano: il Fiat a V, 8 cilindri di 80HP, concorso conclusosi senza vincitori.

Il 1° Aprile inizia il Concorso per Velivoli a cui sono iscritti 30 mezzi: 4 Caproni, 2 Bobba, 3 SIA, 2 SIT, 1 Asteria, 2 Chiribiri, 2 Garbarini, 1 SALM, 2 Macchi, 3 Wolsit-Jacchia, 1 Castellani, tutti monoplani, e 3 biplani Asteria.

Al primo controllo della commissione militare vengono esclusi alcuni aerei, tra cui i 2 Chiribiri, in quanto i meccanici stanno registrando alcuni tiranti, una semplice messa a punto. Una rimostranza piuttosto vivace di A. Chiribiri ottiene la riammissione degli aerei.

A questo punto, il costruttore, soddifatto del riconoscimento delle proprie ragioni, ma poco fiducioso dell'obiettività del giudizio durante il concorso, ritira i suoi monoplani. Decisione che con il "senno del poi" si dimostra indovinata, in quanto, dopo alcune settimane di prove costellate di gravi incidenti, di cui due mortali, al vincitore Bobba di Novara, non rimane che l'interesse delle cronache e l'applauso di chi ha seguito le prove.

Nessun riscontro hanno i premi stabiliti: 100.000 lire e l'ordinazione di 10 velivoli al vincitore e 5 velivoli al secondo classificato.

Nuova delusione per l'industria aeronautica, promesse che tali rimangono da parte governativa, mancanza di aiuti, tutti motivi che segnano la fine di speranze ed iniziative, anche perché l'unico cliente per il mezzo aereo è lo Stato, a differenza dell'automobile che ha ormai un suo mercato.

Antonio Chiribiri pensa nuovamente all'automobile, e l'occasione si presenta con il conte Brunetta d'Usseaux che gli propone di finanziare la costruzione di vetturette ultraeconomiche, di piccola cilindrata, per permettere ad altri strati sociali l'accesso al mercato automobilistico, ancora privilegio di pochi.

Ben presto la SIVA è disegnata e costruita in alcuni esemplari. L'impegno sostenuto per l'acquisto di nuovi macchinari, per la progettazione e per la campagna pubblicitaria, non trova il sostegno finanziario promesso dal conte, ormai in rovina per alcune operazioni errate. Per recuperare il danno economico, la Società prosegue nel lavoro intrapreso, anche perché le vetturette trovano il gradimento del pubblico. Le caratteristiche sono:

SIVA

Motore:	4 cilindri, valvole laterali
Cilindrata:	980 cm ³
Alimentazione:	a caduta, carburatore Zenith
Accensione:	magnete Bosch
Frizione:	a secco
Cambio:	tre marce avanti e RM
Trasmissione:	cardanica
Ruote:	metalliche, pneumatici Continental

Passo: 2400 mm
Carreggiata: 1200 mm
Carrozzeria: 2 posti
Velocità: 65 km/h
Consumo: 6 litri/100 Km

Nel 1914, sull'Europa si stanno addensando le grigie nubi del conflitto. L'Italia è ancora fuori dalla mischia, ma inizia a preoccuparsi del ritardo della sua aviazione, non tanto sotto l'aspetto numerico, quanto per quello qualitativo e progettativi, e quindi della sua indipendenza dagli altri paesi presso i quali finora si è rifornita, trascurando il prodotto italiano, paesi che domani, in un conflitto, potrebbero essere nemici.

Questo timore convince il Ministero competente ad aiutare concretamente l'industria aeronautica italiana, e nel gennaio del 1915 viene istituita la Direzione tecnica dell'Aviazione Militare (DTAM) a Torino, il cui compito è di coordinare l'attività delle industrie aeronautiche nell'assistenza all'aviazione militare.

Nella DTAM opera anche il tenente del genio aeronautico Vittorio Valletta, con il compito di tenere la contabilità relativa al flusso degli stanziamenti statali e a tutte le ordinazioni che il Ministero delle Armi e Munizioni assegna alle diverse imprese.

La DTAM per la costruzione di 26 velivoli ricorre ad una ventina di imprese, dalla Pomilio alla Fiat, dall'Ansaldo alla Chiribiri. Durante il periodo bellico l'industria torinese fornirà all'esercito il 50% del materiale aviatorio.

All'inizio della guerra la produzione italiana è di un motore al giorno e ben presto diventa di 90. Nelle officine mobilitate si produrranno, nel 1918, 20.000 motori, 10.000 aerei e 35.000 eliche. (In tutto il periodo bellico la produzione totale sarà di 35.000 motori, e 20.000 aerei).

Tra gli stabilimenti dichiarati "ausiliari" vi sono anche le officine Chiribiri, dove vengono prodotti i motori rotativi Le Rhône. Nel periodo bellico ne saranno prodotti alcune migliaia.

La mole di lavoro richiede nuovo spazio. In un primo tempo (1916) vengono occupati nuovi locali in via Don Bosco 71/73 e via Fossano 4, poi, sul terreno di una ex polveriera, in zona San Paolo, a settembre 1917, inizia la costruzione di un nuovo stabilimento. La carenza di materiale edilizio obbliga la Società Chiribiri a costruirsi da se stessa i mattoni, ed a tal scopo acquista una cava a Monteu da Po ed una fornace a Brozzolo.

Circa la costruzione e gli ampliamenti successivi del nuovo stabilimento è interessante leggere i giudizi della rivista **Ali e Ruote**, Supplemento della Stampa Sportiva dell'Ottobre 1917:

"Gli Stabilimenti Chiribiri & C. – Torino"

Non tarderà molto che gli Stabilimenti Chiribiri & C. subiranno notevoli trasformazioni. Si capisce subito che essi saranno ingranditi, ampliati in modo da poter essere all'altezza del magnifico sviluppo preso dalle officine, guidate da quell'industriale intelligente, attivo e pronto a tutte le innovazioni dell'industria, che è il signor Chiribiri.

Se oggi gli ordinati ed ampi stabilimenti sono quel che sono, vale a dire una serie di officine modello, il merito essenziale di codesto superbo sviluppo risale alla mente che ha disciplinato mirabilmente energie e cose, portandole al successo, tanto più meritato quanto preparato lentamente, superando tutte le inevitabili difficoltà che incontra il progredire di uno stabilimento industriale che batte la via dove tanti altri già procedono vittoriosamente ed altri tentano di farsi largo.

Il signor Chiribiri fa parte di quella piccola schiera di tecnici italiani che devono essere considerati come i pionieri della nostra aviazione.

Non bisogna pensare a quello che è oggi l'aviazione italiana, ma ricordare come essa è nata, come per qualche anno essa non è stata che la passione di pochi, direi quasi, un'industria di eccezione, una specie di industria sportiva nel senso più dilettantistico possibile; un'industria che tendeva le sue energie non soltanto per la realizzazione dei massimi guadagni, ma più specialmente mirava al perfezionamento della più audace e bella invenzione della nostra epoca, alla sua applicazione pratica. E gli studi, gli esperimenti non ricevevano eccessivi incoraggiamenti; suscitavano entusiasmi ma lasciavano più che freddi, perplessi.

Vi era un non so che di oscuro nell'avvenire dell'aeroplano e non si poteva assolutamente prevedere che sarebbe stato il trionfatore della meccanica a pochissimi anni di distanza.

Bisogna elogiare oggi senza riserve, senza restrizione quei pochi che non tralasciarono mai allora di studiare i problemi ardui dell'aviazione.

Ad essi spettano molti meriti anche se le loro concezioni sono superate.

Se all'automobilismo alcuni anni orsono era facile predire un sicuro avvenire, una larga applicazione in tutti i rami della vita ed in un certo modo si comprendeva come gli sforzi dei suoi tecnici dovessero raccogliere non tanto tardi i frutti del paziente lavoro, non altrettanto si può dire per l'aviazione. Coloro che le dedicarono attività e denaro non potevano logicamente attendersi un certo risultato prossimo che avrebbe premiato i loro sforzi. Procedevano un po' verso l'ignoto e se ora quell'ignoto si è illuminato in una realtà magnifica, il merito è sempre altissimo per gli studiosi dell'aviazione della prima maniera.

Il signor Chiribiri – come abbiamo già detto – appartiene a questa piccola schiera. Infatti fin dal 1911..." (segue un breve cenno agli apparecchi prodotti).

“Ma soprattutto ai motori di aeroplano egli dedicò le sue cure continue, cosicché oggi è in grado di fornire un eccellente ed apprezzatissimo tipo di motore ai vari stabilimenti costruttori di velivoli.

(Dopo un accenno alla costruzione della SIVA, l'articolo prosegue).

I grandiosi ampliamenti che giorno per giorno subiscono le officine Chiribiri daranno ben presto a Torino un nuovo grande stabilimento degno di stare accanto ai migliori torinesi, che sono considerati modelli dell'industria nazionale”.

L'insegna del nuovo stabilimento è significativa delle intenzioni di A. Chiribiri circa il futuro, infatti spicca la dicitura Velivoli – Chiribiri - Automobili. In effetti, pur producendo motori per l'Aviazione, in un piccolo reparto egli prosegue i suoi progetti automobilistici, elaborando la piccola Siva. Tra il 1915-1917 vengono prodotti alcuni modelli Tipo 2 al termine del conflitto la Società Chiribiri presenta il nuovo modello, Tipo Unico 12HP al salone di Parigi nel 1919.

Tipo 2

Motore:	4 cilindri, monoblocco, valvole laterali
Ales x corsa:	65x98 mm
Cilindrata:	1300 cm ³
Accensione:	magnete AT
Potenza:	12 HP
Cambio:	3 marce avanti e RM
Trasmissione:	cardanica
Passo:	2450 mm
Carreggiata:	1250 mm
Carrozzeria:	2 posti
Velocità:	70 km/h

Tipo Unico 12 HP

Motore:	4 cilindri, valvole laterali
Ales x corsa:	65x120 mm
Cilindrata:	1593 cm ³
Alimentazione:	carburatore Zenith
Accensione:	magnete Bosch
Potenza:	12 HP fiscali; 19 HP
Frizione:	pluridisco a secco
Cambio:	4 marce avanti e RM
Trasmissione:	cardanica
Ruote:	disco smontabile; pneumatici 700x90
Passo:	2600 mm
Carreggiata:	1250 mm
Carrozzeria:	torpedo

Velocità: 70 km/h
Consumo: 6 litri/100 km
Peso totale: 700/800 kg

Riguardo al modello 12HP, è da rilevare l'originalità dell'impostazione meccanica, consistente nel fatto che il cambio è montato al retrotreno, in blocco con il differenziale, uno schema che sarà ripreso in Italia da alcuni modelli dell'Alfa Romeo a partire dal 1935 e, nel secondo dopoguerra, dalle Lancia "Aurelia" e "Flaminia" ed ancora dalle Alfa Romeo "Alfetta", "Giulietta", "90" e "75".

Nell'opera di riconversione che impegna tutta l'industria nazionale, la Chiribiri si avvale dell'opera di un uomo che nel futuro dell'automobilismo avrebbe lasciato la sua impronta, il prof. Vittorio Valletta, al quale con atto siglato nella sede di Via Caraglio davanti al notaio dott. Corradi il 27/12/1917, viene conferito un ampio mandato come procuratore generale.

I primi approcci di Valletta con il mondo industriale risalgono al gennaio 1915, quando viene ampliata e riorganizzata la Sezione del Corpo Aeronautico e, come detto in precedenza, nasce la Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare con sede a Torino. La scelta della sede è dovuta a due ragioni prevalenti: la distanza dall'eventuale fronte e la struttura industriale del settore aeronautico esistente a Torino.

Vittorio Valletta inizia così un nuovo rapporto con il mondo industriale, diverso da quello finanziario e legale avuto sino ad allora. I contatti scendono anche nel campo tecnico e nasce un rapporto più stretto con gli interessi industriali.

Ed è proprio in questo periodo che Valletta conosce Antonio Chiribiri. Il fatto che la Società Chiribiri sulla base di un esemplare di motore di un aereo abbattuto, sia in grado in pochissimo tempo di costruirne in serie altri, non può che avere lasciato una buona impressione nel tenente d'aviazione e, al tempo stesso, uomo lungimirante Valletta.

Tra gli innumerevoli incarichi che la nomina a procuratore generale comporta, vi è quello di gestire il personale. Uno dei primi compiti è infatti quello di reperire il personale di cui la Società ha bisogno per far fronte ai nuovi impegni organizzativi e produttivi nel nuovo stabilimento di S. Paolo. Compito svolto meticolosamente e di persona dallo stesso Valletta con giri di ispezione in varie ditte, particolarmente in quelle in crisi ed obbligate a licenziare il proprio personale. Egli si interessa sul lavoro svolto dai singoli ed è subito in grado di valutare le loro capacità, decidendo sul momento l'eventuale assunzione presso la Chiribiri.

L'ambiente alla Chiribiri nel primo dopoguerra pare essere al di fuori del tempo burrascoso di quegli anni. "Lavorare con Valletta era un piacere... Antonio Chiribiri era un papà, trattava tutti come suoi figli". Questi

ricordi rilasciatimi il 31/03/1987, sono della signora Marcella Gruppi, assunta da Valletta dall'Italia, allora in crisi.

Da questi ricordi ritorna l'immagine di "Papà Chiribiri" già ricordata dall'articolo citato nella presentazione di questa relazione.

Infatti una delle caratteristiche di Antonio Chiribiri è quella di frequentare assiduamente l'officina, sia per interessarsi direttamente dei vari aspetti della produzione, specialmente del montaggio motori, sua vera passione, che per mantenere un rapporto diretto con i propri dipendenti, verso i quali è prodigo di consigli ed insegnamenti. Significativo di tale aspetto è il caso di un operaio intento ad affilare una punta elicoidale per trapano, Chiribiri nota una certa difficoltà nell'esecuzione della delicata operazione, per cui si fa consegnare l'utensile e dimostra come deve essere effettuata una perfetta affilatura. (Il figlio Adelmo Balagna).

Questa presenza assidua nell'officina è propria di un uomo come Chiribiri, pervaso da una vera passione per la meccanica, una passione che lo spinge a sempre maggiori traguardi, da semplice operaio a direttore tecnico, da progettista ad imprenditore. Ma anche in quest'ultima veste non rinuncia a vivere nell'ambiente in cui progetti ed idee si concretizzano, un ambiente che costituisce praticamente l'essere stesso della sua vita.

A. Chiribiri non fa mancare incoraggiamento ed assistenza anche ai tecnici ed ai piloti impegnati nelle varie manifestazioni sportive, sia aeronautiche prime che automobilistiche dopo. Le cronache dei giornali lo segnalano presente in varie parti della Penisola, dalle gare aviatorie di cuneo, a quelle di Cagliari, dal Circuito automobilistico di Monza a quello del Garda, alla Vermicino - Rocca di Papa, e così via.

Valletta rappresenta dal 1919 la Chiribiri in seno alla Lega Industriale di Torino, ove ritrova Giovanni Agnelli, già conosciuto nel 1915 (DTAM). Circa il clima esistente alla Chiribiri alcune testimonianze sono emblematiche. Nella primavera del 1920, durante lo sciopero di aprile, A. Chiribiri giunge in piazza Sabotino (zona S. Paolo) colma di scioperanti che subito si avvicinano e circondano rumoreggiando l'automobile; ma gli operai della Chiribiri riconoscono il conducente e lo scortano sino alla Fabbrica (Giovanni Cerrato, 1960, testimonianza oculare).

Qualche mese dopo, con la fabbrica occupata, Verga può entrare ed uscire liberamente nelle officine, non solo gli operai non si oppongono, ma lo invitano ad unirsi a loro, mentre da altre fabbriche giungono notizie di sequestri di dirigenti e tecnici.

All'inizio del 1920 giunge per A. Chiribiri il riconoscimento dell'opera svolta in un decennio, riconoscimento ufficializzato in una lettera del Ministro per l'Industria, il Commercio e il Lavoro del 9 febbraio:

“Sua Maestà il Re, con decreto del giorno 8 febbraio, degnandosi di accogliere la mia proposta, ha nominato la S.V. Cavaliere della Corona d’Italia”.

Superato il burrascoso 1920, alle vetture di serie viene affiancata la produzione di quelle sportive.

Dopo anni di guerra la gente si appassiona alle nuove sfide delle battaglie sportive, e Chiribiri, accetta la sfida! Il debutto avviene il 16/01/1921 nel G.P. d’Inverno da Frascati a Rocca di Papa con due vetture affidate alla guida di Deo Chiribiri e Ramassotto. I buoni risultati ottenuti nella corsa romana contribuiscono al nome dato al modello, ovvero Roma Sport, che dispone di una cilindrata di cm³ a 3.200 giri, con una potenza effettiva di 25HP ed una velocità di 98 km orari, pistoni in alluminio speciale, peso dello chassis di 550 kg, allestita su telaio del Tipo Unico 12HP.

Vettura con cui, dopo ottimi piazzamenti alla Parma – Poggio di Berceto, alla Coppa del Garda ed alla Targa Florio, 3° con Tuccimei, il 21/06/1921 Deo Chiribiri ottiene la prima vittoria assoluta al Circuito delle Cascine a Firenze, ribadendo la superiorità del mezzo il giorno seguente sul km lanciato.

La settimana seguente, nella Corsa in salita Biella – Oropa, sulla Roma Sport fa la sua comparsa la sorella di Deo, Ada Chiribiri, che si difende bene, diventando una delle prime donne a cimentarsi nelle gare sportive. Interessante è la scelta del meccanico da parte di Ada: infatti è il padre Antonio.

Ma proprio mentre avviene il debutto sportivo, la Società perde il suo procuratore, che molto ha operato nel breve arco di tre anni. Dal febbraio 1921 la nuova destinazione di Valletta è in Corso dante alla FIAT.

A sostituirlo vengono nominati procuratori speciali Mario Ugonino e Ada Chiribiri con atto del 22/02/1921, registrato a chiasso dal dott. Notaio Annibale Gennaro.

Il bilancio sportivo del 1921 vede 5 vittorie e parecchi piazzamenti.

Nel 1922 la Chiribiri privilegia la produzione di serie, e nel campo sportivo si affida al modello precedente ma con alcune varianti. Con tale vettura John Scales ottiene una vittoria di prestigio nell’Aosta – Gran San Bernardo.

Roma Sport 5000

Motore:	4 cilindri monoblocco, valvole laterali
Ales x corsa:	65x113 mm
Cilindrata:	1499 cm ³
Alimentazione:	a caduta, carburatore orizz. Zenith
Accensione:	magnete Erickson – Dixie

Potenza:	12 HP fisc.; 25 HP
Frizione:	a secco
Cambio:	4 marce avanti e RM
Trasmissione:	cardanica
Passo:	2600 mm
Carreggiata:	1250 mm
Carrozzeria:	sport 2 posti
Velocità:	90 km/h
Consumo:	9 litri/100 km
Peso chassis:	550 kg

La novità del 1922 è costituita da Tipo 12HP TAXI, costruito sul telaio del Tipo Unico 12HP. Le caratteristiche sono analoghe al modello base, ma con un'attenzione maggiormente rivolta all'economia di esercizio, alla robustezza e resistenza per renderlo adatto all'uso cittadino. Questo Taxi trova un vasto impiego nelle più importanti città italiane. Il motore risulta meno spinto, con minore velocità e minori consumi: 4,5 litri di benzina ogni 100 km.

Un altro prodotto della Chiribiri, sempre costruito sul telaio del tipo Unico 12HP, è il tipo Spider:

Tipo unico 12 HP Spider

Motore:	4 cilindri, valvole laterali
Ales x corsa:	65x120 mm
Cilindrata:	1593 cm ³
Alimentazione:	carburatore Zenith o Eureka
Accensione:	magnete Bosch
Potenza:	12 HP fiscali; oltre 19 HP
Frizione:	pluridisco a secco
Cambio:	4 marce avanti e RM; cuscinetti a sfere
Trasmissione:	cardanica
Ruote:	disco smontabile; pneumatici 710x90
Passo:	2600 mm
Carreggiata:	1250 mm
Carrozzeria:	torpedo
Velocità:	70 km/h
Consumo:	6 litri/100 km
Peso chassis:	700/800 kg

Nella seconda parte del 1922 viene posta una nuova attenzione alle macchine sportive, quelle da Gran Premio, sempre nell'ambito della categoria 1500 cm³. Il nuovo modello, chiamato semplicemente Gran

Prix, debutta il 03/09/22 nella corsa inaugurale del nuovissimo circuito di Monza con il G.P. Vetturette.

Le Chiribiri al via sono tre, pilotate da Deo, Scales e Ramassotto. "Per la Chiribiri la giornata inizia molto male, sin dalla sveglia, quando alla Cascina Sa Giorgio, nei box improvvisati della Chiribiri, si ha la sgradita sorpresa di accorgersi che la pioggia caduta nella notte non è stata senza conseguenze per le macchine". (Gazzetta dello Sport 04/09/22). "La rimessa si è praticamente allagata e le vetture risultano danneggiate, il che obbliga i meccanici ad un penoso ed affrettato lavoro di smontaggio e rimontaggio, nonché di revisione delle macchine stesse, un lavoro che dura gran parte della notte..." (Motori Aero Cicli e Sport 31/08 – 06/09/22).

"... Nonostante questo imprevisto inconveniente, Scales, Deo e Ramassotto si dimostrano in campo magnifici campioni della Chiribiri". (La Gazzetta dello Sport 04/09/22). (1° Bordino FIAT, 5° Ramassotto).

Il nuovo modello partecipa il 15/10 al circuito del Garda e si ripresenta in gara il 05/11 a Barcellona nel G.P. di Spagna. In entrambe le gare Deo ottiene il giro più veloce, ma per incidenti deve ritirarsi mentre sta conducendo le prove, in Spagna Ramassotto ottiene il 3° posto.

Le caratteristiche di questo modello sportivo sono:

Gran Prix 1922

Motore:	4 cilindri, valvole in testa a 45 gradi
Ales x corsa:	65x112 mm
Cilindrata:	1487 cm ³
Camere di scoppio emisferiche	
Stantuffi in alluminio	
Albero motore su 5 cuscinetti a sfere	
Distribuzione:	2 alberi a camme in testa, comandati da ingranaggi cilindrici; bilancieri a dito
Alimentazione:	2 carburatori
Accensione:	2 magneti (uno di riserva)
Lubrificazione:	parzialmente forzata
Frizione:	monodisco a secco
Cambio:	4 marce avanti e RM; cuscinetti a sfere
Trasmissione:	cardanica, con 2 giunti
Freni:	a tamburo sulle 4 ruote
Ruote:	710x90
Passo:	2490 mm
Carreggiata:	1200 mm

Nel 1923, con ulteriori modifiche, specie nella carrozzeria più allungata, le doti di velocità si pongono in luce l'8 febbraio nel chilometro lanciato a

Sesto S. Giovanni, in cui Deo ottiene il record di 162,963 km/h. record non omologato a causa di un errore di misurazione del percorso da parte dei tecnici: 1.110 metri anziché 1.000. Questo avvenimento determina un vivo disappunto non solo nell'ambiente della Chiribiri, ma anche nella stampa specializzata.

L'ottimo risultato ottenuto sul Vialone di Monza e il piazzamento ottenuto nel settembre dell'anno precedente sul Circuito di Monza, ispirano il nome da assegnare al nuovo modello, appunto MONZA Spinto.

Tipo Monza Spinto

Motore:	4 cilindri, 4 valvole in testa per cilindro a 45 gradi
Ales x corsa:	65x112 mm
Cilindrata:	1487 cm ³
Camere di scoppio	emisferiche
Stantuffi	in ghisa
Distribuzione:	2 alberi a camme in testa, comandati da ingranaggi cilindrici; bilancieri a dito
Alimentazione:	carbурatore Zenith
Accensione:	magnete Bosch
Lubrificazione:	forzata con pompa
Potenza:	20 HP fiscali; 50 HP
Frizione:	a secco
Cambio:	4 marce avanti e RM; cuscinetti a sfere
Trasmissione:	cardanica
Freni:	a tamburo sulle 4 ruote
Ruote:	Sankley a raggi smontabili
Pneumatici:	Englebert 710x90
Passo:	2600 mm
Carreggiata:	1250 mm
Carrozzeria:	Sport 2 posti
Velocità:	150 km/h
Consumo:	9 litri/100 km
Peso totale:	800 kg

La velocità e la maneggevolezza della vettura permettono ai piloti della Chiribiri di mietere successi a ripetizione sia in Italia che all'estero: 9 vittorie, 10 piazzamenti, giri più veloci e record di velocità. In particolare il 6/5 sul Circuito di Cremona, Ramassotto ottiene il record mondiale sui 10 km con una media di 161,296 km/h e di 172 km/h sul km lanciato.

Il 1923, oltre che essere una stagione sportiva ricca di successi, segna un'altra tappa significativa, non solo per la storia della Chiribiri, ma anche per il mondo automobilistico in generale, cioè l'incontro di Deo

con Tazio Nuvolari, già affermato come motociclista, ma non ancora emerso come automobilista. Con i risultati ottenuti dal tipo Monza alla mano, Deo non fatica a convincere Tazio all'avventura sulle 4 ruote, e così Nuvolari entra a far parte dell'equipe della Chiribiri impegnata in autunno in Spagna, il 21/10 a Barcellona per il G.P. del Penya Rhin, ove giunge 5° ed il 5/11 nel G.P.: Vetturette a Sitges. Il 25/11, nel Circuito del Garda, ottiene il giro più veloce.

Nel 1923, dal tipo Monza da corsa viene derivata una versione di serie, il tipo Monza Torpedo, le cui caratteristiche sono analoghe al tipo Spinto, varia la carrozzeria, che è del tipo Torpedo a 4 posti, e la velocità è di 120 km orari con 4 persone a bordo.

Nel 1924, la produzione comprende ancora il Tipo 12HP Taxi, il Monza Torpedo ed il Monza Spinto per le corse, un campo che ancora una volta offre alla piccola Casa Torinese moltissime soddisfazioni, specie con Alete Marconcini: 25 sono le vittorie conseguite, coronate da numerosi piazzamenti, giri più veloci e record di velocità. Un albo d'oro eccellente cui contribuisce anche Tazio Nuvolari, primo della categoria 1500 cm³ e secondo assoluto sia a Ravenna (Circuito del Savio) che a Rovigo (Circuito del Polesine) sempre alle spalle della Alfa Romeo 3000 cm³ di Enzo Ferrari.

I successi sportivi e le lodi della stampa specializzata non sono sufficienti a superare le difficoltà nascenti. La Fiat ormai si manifesta sempre più per quel colosso che è, le linee di montaggio del nuovo stabilimento del Lingotto sfornano un numero di auto impressionante, con costi che mettono in difficoltà i costruttori tradizionali.

Per far fronte a questa situazione, la Chiribiri pensa a un nuovo chassis, il tipo Milano, sul quale concentrare la produzione di modelli più economici rispetto all'elegante e sportiva Monza Torpedo. Sul finire dell'anno inizia la produzione del Milano Torpedo, non più come prodotto della Società Chiribiri & C., ma sotto una nuova ragione sociale: Autocostruzioni Meccaniche Chiribiri, società che annovera un nuovo socio, il sig. Uberti.

Tipo Milano

Motore:	monoblocco 4 cilindri, valvole laterali
Ales x corsa:	65x112 mm
Cilindrata:	1487 cm ³
Distribuzione	albero a camme laterale
Alimentazione:	a caduta
Accensione:	dinamo - magnete
Lubrificazione:	forzata con pompa
Frizione:	pluridisco a secco
Cambio:	posteriore, 4 marce avanti e RM

Trasmissione:	cardanica con giunti Hardy
Freni:	a tamburo sulle 4 ruote
Passo:	2600 mm
Carreggiata:	1250 mm
Carrozzeria:	torpedo 4 posti
Velocità:	80-85 km/h
Consumo:	meno di 9 litri/100 km
Peso chassis:	800 kg

L'economicità del nuovo modello non significa scarsa qualità del prodotto, e ciò è evidenziato dal "Giro d'Italia" che Deo Chiribiri e Luigi Rigat compiono nell'aprile del 1925, percorrendo con il tipo Milano, con una marcia ininterrotta, 3.551 km in tre giorni, sotto il controllo dell'ACI e con il motore sigillato.

Nel 1925 sullo stesso chassis Milano vengono prodotti una Berlina, quindi un Landulet Taxi, ed un camioncino. Produzione che prosegue sino al 1926-27.

Sul versante sportivo si ha una versione più spinta del Monza Torpedo, ovvero il Monza Sport, che partecipa con successo alle gare nelle categoria "Turismo" di serie. Inoltre in gara scende il Monza Gran Premio.

Monza Sport

Tipo sportivo stabilizzato nel 1925 in modello unico, più brioso e con alcune varianti tecniche rispetto al Monza Torpedo (1923-24) tra cui la più notevole è costituita dal sistema di frenatura che prevede i freni sulle 4 ruote rinforzati. Rispetto al precedente modello il Monza Sport mantiene la stessa carrozzeria Torpedo 4 posti e le solite caratteristiche, come motore a 4 cilindri 65x112 con valvole in testa a 45° comandate da 2 alberi a camme, l'impianto di frenatura sulle 4 ruote, in gran parte simile al Milano, tranne che nel ponte posteriore che, privato del cambio, possiede invece un comodo coperchio posteriore per l'immediata accessibilità al gruppo differenziale.

L'alimentazione avviene con serbatoio posteriore ed alimentatore. Le dimensioni del telaio sono analoghe al tipo Milano, tranne che nel peso, lievemente superiore: 700 kg. La velocità del Tipo Monza Sport a 4 posti è superiore ai 120 km/h.

Le ruote a raggi del tipo "Rudge - Withworth". Pneumatici 760x90.

Monza Gran Premio

Creazione veramente nuova del 1925, presenta le seguenti principali modifiche rispetto al tipo Monza Spinto:

Telaio più basso di 7 cm e rientrato nella parte posteriore. Freni anteriori di diametro più grande con alette di raffreddamento simili ai frani posteriori. Sospensione Harford doppie. Bielle lavoranti su cuscinetti a rulli di grandi dimensioni. Carrozzeria a 2 posti a forma di siluro, in frassino e lamiera di alluminio. Serbatoio in lamiera saldata a ossigeno, con una capacità di 50 litri. Radiatore a punta per l'olio, posto davanti ed in basso rispetto al radiatore - acqua, fornito i quattro elementi comunicanti, in modo che l'olio, prima di arrivare al motore, percorre 2,4 m. Velocità 150 km/h, ruote Straight - side di 28 "x3" 1/2.

Nelle gare disputate nel 1925, la Chiribiri raccoglie ancora diverse affermazioni: 11 vittorie, 13 piazzamenti, oltre ad altre performance.

Nel 1926 il nuovo modello Monza Corsa si dimostra "un vero bolide di velocità eccezionale...". Con esso la Casa ottiene altre 10 vittorie e 11 piazzamenti. Le modifiche essenziali rispetto al Monza G.P. sono il telaio ed il motore più spinto.

La novità del 1926 è costituita dal Monza con compressore, il primo passo nell'adozione dell'alimentazione forzata in produzione di serie.

Il compressore tipo Roots è costruito dalla Chiribiri stessa e la velocità raggiunta è di oltre i 180 km orari.

L'ultima novità di Chiribiri: anche i 150 km/h sono largamente superati nel nuovissimo tipo con compressore che, da tempo allo studio, ha ormai superato felicemente le prime prove al banco e su strada.

Al banco di prova il motore, ad un regime di 5500 giri al minuto, fornì la bellezza di 93 cavalli e fu montato su di un affusolato e speciale chassis.

Motore con 4 cilindri, cilindrata 1500 cm³. Le valvole sono disposte in testa, e così pure i 2 alberi a camme: la disposizione è la stessa del tipo Monza con valvole inclinate in acciaio ad altissima resistenza, del tipo "tulipe", mentre i pistoni sono in alluminio. Alimentazione forzata, ottenuta con un compressore tipo "Roots", costruito dalla Chiribiri stessa. Essendo il compressore disposto a monte del carburatore, apposite tubazioni equilibrano le pressioni nella camera a livello costante e nel serbatoio.

Il rapporto di compressione è pari ad 8 circa. Per renderlo possibile si è ricorso naturalmente per l'alimentazione a carburanti speciali; fu scelta così l'Elcosina, che ancora una volta dimostrò le sue ottime qualità. Il regime massimo di rotazione è di 5700 giri al minuto, normalmente tenuto a 5500, con la potenza di oltre 90HP.

Questo motore venne montato su uno speciale chassis che, simile in sostanza a quello del tipo Monza Corsa, ne differiva per la disposizione resa necessaria dal suo irrobustimento in vista delle maggiori velocità cui era destinato. La scocca era completamente costruita in frassino e lamiera di alluminio, e pesava soltanto 34 kg!

Velocità: nelle prove su strada il nuovo tipo raggiunse i 180 km/h, le modifiche apportate in seguito al motore e la perfetta messa a punto permetteranno però di superarli.

Dopo le difficoltà del periodo 1926/27, la crisi ha il sopravvento e la Chiribiri cessa la produzione. Viene posta in liquidazione. Lo stabile viene acquistato dalla Lancia. Antonio Chiribiri si trasferisce in via Vigone 44 per vendere, fino ad esaurimento, il materiale di ricambio e due vetture. Nel 1928 A. Chiribiri crea la Società Anonima Automobili Brevetti Chiribiri (ABC) e ritorna ad interessarsi alla motoristica, in particolare modo ai motori d'aviazione, con un progetto di multimotore che per varie ragioni, anche politiche, non ha seguito.

La delusione per il mancato brevetto del multimotore, che gli preclude il suo reinserimento nel mondo industriale, accompagna gli ultimi anni di Antonio Chiribiri. Inoltre un grande dolore familiare, la morte del figlio Deo, nell'ottobre del 1938, intacca la sua forte fibra.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale, viene ospitato dalla figlia Ada e Rosignano Monferrato. La sua salute ormai è minata, viene ricoverato presso l'ospedale di Alessandria, ove muore il 13 aprile 1943.