

LA STAMPA SPORTIVA

ABBONAMENTI

ANNO L.10 ESTERO L.15-
SEMESTRE .. 5 .. " 7.50

RIVISTA SETTIMANALE

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA
TORINO
Via Davide Bertolotti, 3

INSERZIONI

Una pagina L.200 $\frac{1}{4}$ di pagina L.50
 $\frac{1}{2}$ " " 100 $\frac{1}{10}$ " " 10



SPORT CICLISTICO TEDESCO

Nuovo tipo di monociclo che attraversa la piazza di Potsdam a Berlino.

AUTOMOBILI

nuove e d'occasione da L. 2000 a 10.000.
Camions, Omnibus nuovi e usati. Chie-
dere listino n. 90. Garage STORERO,
55, Via Madama Cristina — TORINO.

Gli articoli e gli abbigliamenti

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

BOSCO & MARRA - Torino - Via Roma, 31
(Entrata via Cavour).

Già **Negozio VIGO**

La fornitrice delle maggiori Società sportive,
dei campi sportivi al fronte, dei clubs. - Export section.



LA FIAT ha un capitale versato di L. 200.000.000.

LA FIAT copre coi suoi stabilimenti una superficie di 1.300.000 mq.

LA FIAT occupa 25.000 operai e 2.500 impiegati.

LA FIAT fabbrica ogni giorno 100 veicoli automobili (vetture,
camions, trattrici agricole).

LA FIAT fabbrica anche aeroplani, motori per aviazione, motori
per imbarcazioni, gruppi motori per ogni applica-
zione, materiale ferroviario, acciai speciali, ecc. ecc.



Carello & De-Marchi

TORINO - MILANO - ROMA

Apparecchi di segnalazione per auto elettrici
ed a mano.

Trombe per auto e per moto.

Fari e fanali per auto e per moto.

Dinamo e Batterie per impianti illuminazione
ed avviamento.

Cinghie in gomma per motocicli.

Accessori per Auto - Moto - Cicli.

FABBRICHE PROPRIE

Il più grande e completo assortimento

ESPORTAZIONE

CARELLO & DE MARCHI - TORINO

Il più piccolo aeroplano del mondo

(Triplanino R⁶ 40 HP da turismo - Brevetto Ingg. F.lli Ricci)

L'aeroplano è composto di una cellula triplanaria a piani *decalé* ad apertura eguale con un traliccio di fili d'acciaio ed un solo montante ad un terzo dell'ala.

Al centro della cellula, fra i montanti centrali, sotto il piano intermedio vi è fissata la fusoliera che porta anteriormente il motore, al centro i serbatoi ed il pilota, posteriormente la coda.

Il pilota si trova completamente racchiuso nella fusoliera sebbene questa abbia una sezione di centimetri 50-60.

Il motore è l'*Anzani* 40 IIP 6 cilindri ed è fissato con una robusta piastra di duro alluminio alla fusoliera.

Gli apparecchi di controllo sono in posizione visibile al pilota ed a sua portata di mano.

L'insieme dell'apparecchio dimostra una grande eleganza ed una linea estetica.

Le caratteristiche sono le seguenti: Apertura ala ml. 3,50; lunghezza ml. 3,75; altezza, ml. 2,20; superficie alare mq. 11; peso a vuoto kg. 150; peso a pieno carico kg. 260; peso utile 110; IIP. *Anzani* 40; velocità minima Km. 30-40 ora; velocità massima Km. 160 ora; ore di volo 3; monoposto; coefficiente di sicurezza 8.

Il disastroso bilancio del Raid Roma-Tokio.

La cronaca ha registrato in questi giorni tristi notizie.

Il 13 aprile l'*Agenzia Reuter* riceveva da Bagdad: Gli aviatori italiani Gordesco e Grassi arrivati ieri hanno dichiarato al *Pioneer Allahabad's* che due aeroplani partiti con essi sono stati abbattuti dal fuoco di mitragliatrici arabe nelle vicinanze di Aleppo. Gli arabi si sono impadroniti dei due aeroplani, ma hanno permesso agli avia-



Il più piccolo aeroplano del mondo. - Il triplanino Ricci R⁶ 40 HP. - Pilota Albertazzi Bruno.

tori di tornare in patria per la via di Costantinopoli.

Un successivo dispaccio al *Pioneer Allahabad's* dice che un solo aeroplano è stato abbattuto dagli arabi e cioè quello del capitano Ranza e del tenente Marzari. Gli arabi si sono impadroniti dell'apparecchio e lo hanno trasportato verso Aleppo.

L'apparecchio S.V.A. con il capitano Ranza, partito da Aleppo per Bagdad, a cinquanta chilometri da Aleppo è stato fatto segno a vivo fuoco da parte delle mitragliatrici delle bande curde ribelli.

L'apparecchio colpito fu costretto ad atterrare.

Il pilota incolume, fatto prigioniero, è stato liberato dal pronto intervento della cavalleria sceriffiana. Dopo un combattimento durato tre giorni, l'apparecchio, che aveva subito pochi danni, fu recuperato dalle truppe sceriffiane.

Il 14 aprile la stessa *Agenzia Reuter* riceveva da *Karakl*:

Un messaggio da Bushire annuncia che gli aviatori italiani Gordesco e Grassi sono giunti a Bushire nella mattina del 13.

Al momento di atterrare l'apparecchio si è sfraccellato al suolo presso il consolato di Francia. Tutti e due gli aviatori sono rimasti uccisi e sono stati sepolti nel cimitero.

I due ufficiali, che pilotavano a vicenda un apparecchio S.V.A., stavano compiendo la tappa del raid Roma-Tokio: Bassora-Bender-Abbas. Secondo le scarse notizie giunte finora si ritiene che l'incidente sia stato cagionato in seguito ad una *panne* del motore, che avrebbe costretti i piloti ad atterrare presso il Consolato di Francia e quindi in località fabbricata e non adatta all'atterraggio.

Il capitano Mario Gordesco, nativo di Spezia e di soli 35 anni, era uno dei più vecchi e quotati piloti dell'esercito — egli conseguì il brevetto di pilota nel 1911 — aveva durante la guerra coman-

dato prima una squadriglia e poi un gruppo da caccia, guadagnandosi più di una decorazione al valore per aver abbattuto apparecchi nemici e per numerose ed audaci operazioni aeree. Durante il 1917 il capitano Gordesco fu pilota da caccia di scorta alla squadriglia di Gabriele D'Annunzio, che lo citò, in un suo recente scritto.

Con lui l'aviazione italiana perde uno dei suoi più valorosi e audaci campioni.

Il sottotenente in congedo, Giuseppe Grassi, siciliano e non ancora trentenne, era collaudatore della ditta Ansaldo. Dopo essersi distinto come pilota di squadriglia sia da ricognizione che da caccia, congedatosi prese parte al raid Torino-Madrid, che compì trionfalmente. Anche il Grassi era stato più volte decorato al valore.

Giuseppe Grassi era noto inoltre come uno dei più agili e temerari acrobati dell'aria.

L'inchiesta sul raid Roma-Tokio.

In seguito alle pubblicazioni dei giornali ed alle interrogazioni presentate alla Camera sugli sperperi di pubblico denaro, il ministro on. Bonomi ha nominato una Commissione d'inchiesta per il raid Roma-Tokio. La Commissione è composta del consigliere di Stato Gatti cav. Salvatore presidente, del professore della Scuola superiore di commercio di Bari Luigi Lordi e del comandante della regia marina Valli Giulio. La Commissione ha pieni poteri e si è posta al lavoro da vari giorni sperando di esaurirlo in poco tempo. La Commissione ha già esaminato molti documenti e procede rapidamente ad alcuni interrogatori.

Il Campionato Italiano di foot-ball.

La presidenza federale della F. I. G. C. ha così stabilito le partite per domenica 25 corr.: Padova-Casale; Legnano-Genova; Doria-Novara; Enotria-Torino; Juventus-Brescia. Per quest'ultimo match si attende però una decisione del Consiglio che avrà luogo sabato a Milano. Il match Novara-Torino si giocherà il 2 maggio.

ONORIFICENZA.

Il cav. uff. Emilio Bozzi, il noto e apprezzato industriale milanese che costantemente incoraggia le manifestazioni ciclistiche e che non manca mai di dare il proprio appoggio ad ogni opera in pro dello sport, è stato insignito in questi giorni di un'alta onorificenza dal Ministro dell'Industria Commercio e Lavoro, che di motu proprio lo ha nominato commendatore della Corona d'Italia.

BIANCHI-BIANCHI

La Bicicletta

apprezzata e diffusa in tutto il mondo.

Le Biciclette BIANCHI sono montate da gomme PIRELLI

BIANCHI-BIANCHI

Società Anon. EDOARDO BIANCHI Viale Abruzzi, 16-MILANO
Capitale Lire 14.000.000 interamente versato.

AMERICAN BOSCH

MAGNETI-AVVIAMENTO-ILLUMINAZIONE-ELETTTRICA

VIA CANOVA 36-MILANO **ING. M. FERRARIS** TORINO-VIA ROMA 20
TEL. 10.994-10.363 AGENZIA ESCLUSIVA CON DEPOSITO TEL. 8.21

CORA

la classica Marca
del Vermouth

Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

≡ TORINO ≡

Esigete ovunque



La grande marca preferita

Lucida presto e facilmente dando un perfetto nero brillante.

S. I. PARMA LANDRIANI & C. I - MILANO - Via Cagnola N. 10

Fabbrica di Accumulatori Elettrici
per tutte le applicazioni

SOCIETÀ ANONIMA

Giov. Hensemberger

Milano-Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta

G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour
Telef. interc. 34-83 - Telegr. BOERO-ARMI - Torino

Grande deposito armi da fuoco
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Articoli per Scherma - Scaccia cani per Automobilisti

Casa di fiducia.

Verso Anversa.

L'impresa e il suo condottiero.

Vi è stato un momento di titubanza. Confessiamolo. Si riteneva a tutta prima da molti quasi un assurdo pensare che l'Italia dovesse partecipare quest'anno alle Olimpiadi e quando si indisse la prima riunione del Comitato Olimpionico Italiano vi furono molti anche fra i nostri colleghi, che si dimostrarono perplessi nel giudicare della riuscita dell'impresa di questi volenterosi che danno con non piccolo sacrificio personale tutto il loro entusiasmo, tutta la loro esperienza di convinti fautori dello sport, per il successo dell'impresa. Qualche giornale volle entrare nei particolari dell'organizzazione dimostrando una diffidenza quasi particolare verso il presidente. Per fortuna dello sport italiano siamo persuasi che questa volta la direzione è stata rimessa nelle migliori mani. Se non fosse così chiederemmo ai nostri colleghi della critica, se in Italia si sarebbe potuto trovare altra persona che non fosse l'on. Montù e che lo superasse per onestà, entusiasmo, indipendenza, intelligenza, praticità ed attività. L'uomo che è stato scelto per l'impresa, non si è impressionato degli attacchi, ma, da persona navigata nella politica, ha persistito nella propria sua. Ed è riuscito pienamente. Per merito suo l'Italia andrà ad Anversa.

L'on. Montù ha con una larghissima relazione esposta ultimamente alla Commissione data nuova, convincente prova della sua precisione e previdente organizzazione studiandola nei minuti particolari — ha dimostrato di avere convinto anche i più restii a seguirlo. Ha fatto di più. Ha ottenuto, con una propaganda tutta personale, i fondi necessari all'impresa. E dal governo è passato al banchieri, alle case industriali, per rinforzare la sottoscrizione nazionale specialmente indetta e circoscritta al campo sportivo. Il mezzo milione è garantito ed un altro mezzo per arrivare. Di tutto ciò ha preso atto il Comitato Olimpionico nella sua ultima seduta, approvando ed elogiando unanime l'opera del suo condottiero.

Il Re ha fatto tenere all'on. Montù il suo personale concorso di L. 10.000 per la preparazione e partecipazione dei campioni italiani alle Olimpiadi di Anversa, esprimendo il suo alto compiacimento per i risultati finora ottenuti, e formulando i più fervidi auguri per la piena riuscita della impresa.

Seguendo la preparazione.

Il Comitato Olimpionico Italiano è ora rappresentato ad Anversa dal delegato ing. Lambertini.

Per gli Atleti il Comitato Belga ha posto a disposizione del Comitato Italiano un bellissimo locale scolastico costituito da varie aule capaci complessivamente di contenere circa cento Atleti: in questo locale troveranno posto i bagni a doccia, la cucina, la mensa, ecc.

Tutti gli accordi e le trattative condotte in Belgio per gli alloggi e per il vettoviaggiamento dei nostri Atleti, vengono implicitamente ed esplicitamente subordinati alla condizione che il Comitato Olimpionico Italiano abbia ad Anversa un suo incaricato ufficiale colle funzioni di direttore delle operazioni, sicchè alla vigilia di ciascun giorno sia noto e precisato il numero dei convinti per il giorno successivo, che le ore dei pasti siano prestabilite e regolarmente osservate, e che dei materiali avuti in consegna vi sia effettivamente chi risponde.

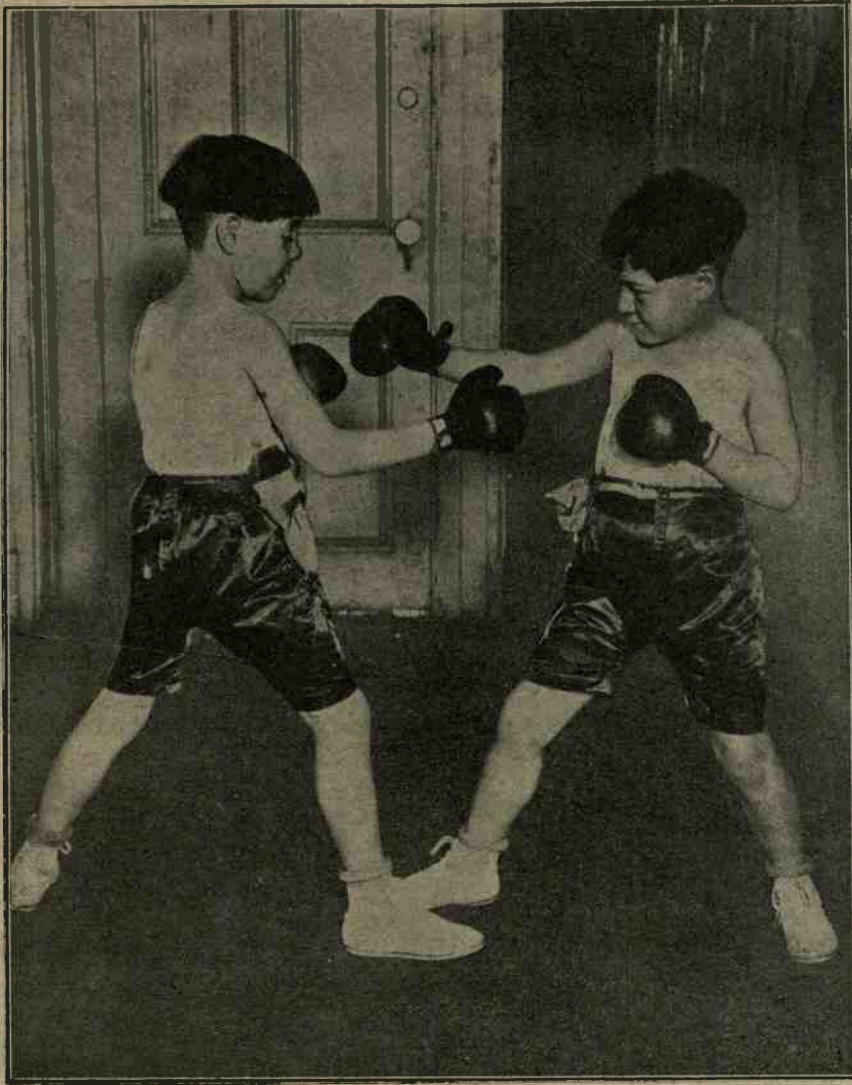
In Belgio si prevede che per il fatto delle Olimpiadi vi sarà un grandissimo concorso di forestieri non soltanto ad Anversa ma in tutte le città del Belgio, tanto che si prevede che anche a Bruxelles mancherà ogni e qualunque mezzo di trovare alloggio, e perciò il Comitato organizzatore consiglia che

i canottieri abbiano ad alloggiare a Villevord: in questo senso furono anzi già prese le necessarie intese con la nostra Federazione di Canottaggio.

Sarà bene d'altra parte si sappia che delle altre nazioni l'America e l'Inghilterra accamperanno i loro atleti sotto le tende.

A costituire un permanente servizio d'onore e d'altra parte a disimpegnare i servizi di collegamento che saranno continui e continuati il Comitato Italiano ha pensato di dislocare durante il mese di agosto ad Anversa un certo numero di nostri giovani esploratori con due graduati. Essi dovranno essere alle dirette dipendenze del Direttore delle operazioni, e dovranno dai loro Dirigenti essere scelti fra i più seri, i più educati, possibilmente conoscitori della lingua francese, e meritevoli di un tale onore.

Così come fu ammirato per rappresentanze di parecchi altri Paesi nelle Olimpiadi passate, il Comitato italiano intenderebbe che tutti gli Atleti ricevessero una giacca ed un pantalone di panno



La boxe dei piccoli. — La fotografia riproduce un assalto fra due piccoli ragazzi in una scuola americana di boxe. — (Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

bleu ed una maglia come quella della Squadra Nazionale di foot-ball. Questo naturalmente sarebbe l'abito ufficiale che si consiglierebbe di portare sempre durante la permanenza in Belgio; che essenzialmente dovrebbe essere obbligatorio per le funzioni ufficiali.

Verranno provveduti i distintivi e bandierine indispensabili per il riconoscimento e per le manifestazioni di vittoria.

Salvo impedimenti di politica internazionale il ministero della marina manderà durante il mese di agosto qualche nave-scuola nel mare del nord e quindi ad Anversa.

Così noi avremo una ufficiale rappresentanza dello Stato che assisterà alle Olimpiadi ed anzi, così come fu fatto per le altre nazioni, coll'intervento delle predette navi si celebrerà ad Anversa la festa

nazionale italiana nel giorno del 18 agosto onomastico della Regina d'Italia.

A proposito delle Giurie il Comitato organizzatore belga comunica che per quanto riguarda le giurie di terreno, poichè è il Comitato organizzatore belga che deve formarle, esso dà assicurazione formale di soddisfare il Comitato italiano che per quanto riguarda le giurie d'appello, esse devono essere formate dalle Federazioni Internazionali rispettive.

In conseguenza l'on. Montù ha avvisato le singole Federazioni di mettersi immediatamente in relazione colla rispettiva Federazione Internazionale per esigere la rappresentanza italiana nella giuria di appello. Ha chiesto alle singole Federazioni nazionali la designazione di qualche nome da segnalare immediatamente al Comitato organizzatore belga per costituire le giurie di terreno. noi.

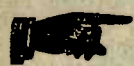
Federazione Atletica Italiana.

Il Consiglio federale rivolge a tutte le Società Italiane che praticano gli sports atletici pesanti, un caldo invito a federarsi. Il numero di quelle attualmente federate, è troppo esiguo e ciò è di serio nocumento a questa parte importantissima dello sport. Certe regioni non sono affatto rappresentate nella Federazione, e tal stato di cose è assai doloroso. Il nuovo Consiglio è animato dal più vivo desiderio di fare, ma occorre assolutamente che le Società Italiane lo confortino in questa sua volontà. Si deve modificare lo Statuto; i regolamenti esigono la purificazione a quelli internazionali; le Olimpiadi si avvicinano e bisogna scegliere e preparare i campioni che ci rappresenteranno; si deve studiare la convenienza a formare dei Comitati regionali, ecc. Occorre che tutti i cultori e praticanti degli sports atletici pesanti si sentano assistiti da un organismo giovane, fattivo e forte. A ciò si deve arrivare, ma bisogna essere uniti, compatti e di conseguenza federarsi. Il Consiglio federale nutre ferma fiducia che il suo appello non sarà lanciato invano. Le domande di affiliazione (accompagnate dalla tassa di L. 5, con vaglia intestato al cassiere) devono essere inviate alla F. A. I., via Frugone, 7, Genova.

La S. U. C. A. I.

Nel 1905 la piccola Sezione di Monza del Club Alpino appoggiò con rischio pecuniario e con notevole attività un gruppo di studenti che intendevano fare dell'alpinismo e nacque la «Sucal» con carattere spiccatamente nazionale che pose salde radici in tutte le Università del Regno. Diventò la fucina delle più belle energie studentesche le quali si temprarono nella scuola dell'alpe, portarono all'alpinismo italiano un contributo notevole e offrirono anche in diverse occasioni pratici esempi di ardire e disinteresse. Colla guerra i Sucalini volontariamente si mobilitarono, furono preziosi in ogni impresa montana, e i più sicuri e baldi capitani nell'attacco.





I Modelli 1920



d'illuminazione ed avviamento elettrici **BLÉRIOT-PHI** studiati e messi a punto da molti anni, comportano una serie di perfezionamenti brevettati che assicurano alle nuove installazioni **BLÉRIOT-PHI** una grande superiorità su quanto finora esisteva in Italia ed all'Estero.

*Costruttori, Agenti, Automobilisti troveranno nella nostra sala di esposizione un eccezionale assortimento d'installazioni, fari e lanterne originali **BLÉRIOT***

Agente esclusivo per l'Italia e Colonie della **Société Phares Blériot - Paris**

A.L.A. - Corso Vinzaglio, 26 - TORINO



Lo SPORT si riprende sulle piste di Berlino.

La partenza di una corsa stagers sulla Pista Fürstendam. (Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

Lo Sport in tempo di sciopero

Il lettore compatirà se in questo numero non possiamo parlare della Milano-Torino. Questa classica corsa è destinata a subire le conseguenze della politica del proletariato torinese. Le agitazioni di carattere politico ed economico che dopo l'armistizio susseguono spesso degli scioperi generali, danno luogo da parte delle autorità a disposizioni restrittive le quali si traducono pure a completo danno della vita sportiva della capitale piemontese. Il ritardo della pubblicazione dell'ultimo nostro numero, la mancata effettuazione della corsa ciclistica Milano-Torino, l'annullamento dei matches di football basati sotto la stessa data del 18 aprile, sono dovuti ad una nuova stasi della vita torinese. L'agitazione dei metallurgici per il riconoscimento del Consiglio fabbrica si è allargata con lo sciopero generale ad ogni classe di lavoratori. Lo sciopero generale ha provocato da parte delle Autorità torinesi disposizioni tali da rendere impossibile lo svolgimento di qualsiasi manifestazione dello sport poiché furono severamente proibite tutte le pubbliche riunioni. Mentre andiamo in macchina lo sciopero non è ancora definito e probabilmente anche il 25 aprile i concorrenti alla corsa dalla capitale lombarda a quella piemontese dovranno nuovamente ritardare la loro partenza. Speriamo e ci auguriamo che un definitivo accordo fra Industria e Lavoro, fra padroni ed operai, riporti presto Torino a quel suo d'onore che in sua grande industria automobilistica le aveva fatto conquistare nel mondo intero. Abbiamo più volte rilevato i pregi di questa industria e nell'ultimo nostro numero abbiamo accennato chiaramente al serio pericolo in cui potrebbe venire a trovarsi l'industria automobilistica nel ripetersi di queste agitazioni. Terminata la guerra da ogni parte del mondo e dalla stessa America dove pure una grande industria fiorisce, gli occhi dei tecnici e dei più grandi commercianti sono rivolti alla città dove centomila operai sono ormai specializzati nella costruzione dei veicoli a trazione meccanica, alla Torino che racchiude cento e più fabbriche metallurgiche. In un attimo ogni energia fattiva si è arrestata. Chiuse le fabbriche, fermate le macchine, la produzione automobilistica è completamente cessata nel momento forse in cui stava per aumentare di intensità, quella necessaria per alimentare maggiormente la nostra esportazione all'estero da cui il Paese potrebbe ripromettersi il migliore contributo

per accrescere quelle riserve auree che rappresentano la ricchezza di una Nazione. Lo sciopero d'altra parte mentre ha limitato le concessioni di circolazione, proibendosi da parte delle autorità l'uso volontario di automobili e motocicli e biciclette, ha offerto alle stesse responsabili dell'ordine pubblico, con l'uso di tali veicoli da parte dei militari e degli agenti della forza pubblica, il migliore mezzo per il più celere controllo in ogni punto della vasta zona comunale. In Toscana, in Liguria e nel Bolognese i ferrovieri si rifiutarono di condurre treni recanti truppe alla capitale piemontese. Ma arrestate le locomotive ferroviarie, l'ordine pubblico non doveva in alcun modo risentirne il danno e così vari reparti di truppe dirette a Torino, e fermate lungo il tragitto proseguirono su navi da guerra da Livorno a Genova e di qui per mezzo di lunghe colonne di camions furono trasportati a Torino.

Dove sono andate ad alloggiare queste nuove truppe giungendo a Torino? Esse furono indirizzate allo «Stadium».

Vi potete o lettori immaginare con quanto piacere degli sportivi, i quali da un anno e più lottavano per la liberazione completa da parte dell'Autorità militare di questa grandiosa palestra. Ci permettiamo di usare questa parola poiché secondo i nostri maggiori organizzatori dello sport torinese, lo Stadium in futuro non sarà, come tanti vorrebbero credere, demolito, ma in esso ed attorno ad esso vi avranno sede tutte le nostre società alle quali sta a cuore in modo speciale l'educazione fisica della nostra gioventù.

Il problema delle abitazioni si fa sempre più difficile a Torino ed in questi giorni sappiamo che una commissione della Camera del Lavoro che si interessa in argomento, ha pure pensato alla possibilità di usufruire dello Stadium. Da un sopralluogo fatto, la cosa non fu ritenuta di pratica attuazione e lo Stadium è ormai nella convinzione di tutti che dovrà in futuro essere la sede vera e propria di tutti gli sports, di tutte le società sportive. Così in... tempo di sciopero generale, e sempre in argomento, abbiamo appreso che la palestra di via Magenta potrebbe mutarsi in futuro in un grande albergo popolare e che i ginnasti torinesi e la scuola di Magistero di Educazione fisica dovrebbero trovare nuova sede attorno allo Stadium. Chi ha veduto maggiormente con dolore la nuova entrata dei soldati allo Stadium è stato il buon amico cav. Neri il quale come consigliere delegato della Società, aveva appena terminato il lungo inventario dei danni arrecati dall'occupazione militare — ed ora dovrà riprendere in esame ogni elenco e... fare purtroppo nuove aggiunte. Il lettore non può farsi

un'idea, se non con una visita, dei danni arrecati allo Stadium durante l'occupazione militare.

Siamo all'inizio dello sciopero generale! A qualcuno si affaccia la brutta idea di... rimanere affamati.

Nulla di tutto ciò. La Lega Industriale ha fatta una vera mobilitazione per l'occasione. Dispone di mezzi di trasporto ad esuberanza con cui in caso estremo si può supplire alla deficienza dei trasporti ferroviari. Ironia dello sciopero. Quei bellissimi veicoli che l'opera dei metallurgici aveva creato prima dello sciopero, quelle splendide macchine che attendevano il turno di partenza per passare le frontiere ed avere il giusto apprezzamento sui mercati esteri sono ancora qui con ben altri scopi. Gli stessi metallurgici ne hanno indirettamente causato la loro permanenza in Italia. Conseguenza: nessuna nuova produzione ed improduttiva ogni merce già pronta.

Siamo in tempo di sciopero generale. In alto rotano i grossi motori. Grandi aeroplani, quegli stessi costruiti dai metallurgici scioperanti (forse quelli nuovi destinati ai nuovi orizzonti dell'aviazione civile e non quelli che già servirono per la guerra) volano a bassa quota su Torino e sulla provincia. Da essi si lanciano a migliaia i manifesti invitanti alla concordia, alla ripresa del lavoro. Gli affissatori municipali scioperano e la pubblicità che scende dal cielo supplisce quella che ordinariamente appare a chi rimane per terra — e circola per le vie della metropoli piemontese.

Noi uomini di sport non siamo i migliori giudici in materia politica specie quando uno sciopero non ha il solo e puro carattere economico. Per sapere però apprezzare il valore della grande industria metallurgica torinese che alla locomozione automobile ed all'aeronautica ha fornito quanto di migliore possa avere creato genio umano, possiamo comprendere le aspirazioni degli artefici di questa grande industria, sia che essi facciano capo alla Lega Industriale, sia che appartengano alla organizzazione delle forze lavoratrici. Speriamo e ci auguriamo il più completo accordo fra le due parti ricordandoci come i nostri industriali siano forse stati i primi nel mondo a riconoscere ed apprezzare il contributo della mano d'opera.

FRUSTINO.



(Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

Criterion primaverile Genovese.

Genova-Recco e ritorno.

Arrivano: I Cavassa, II Canepa.

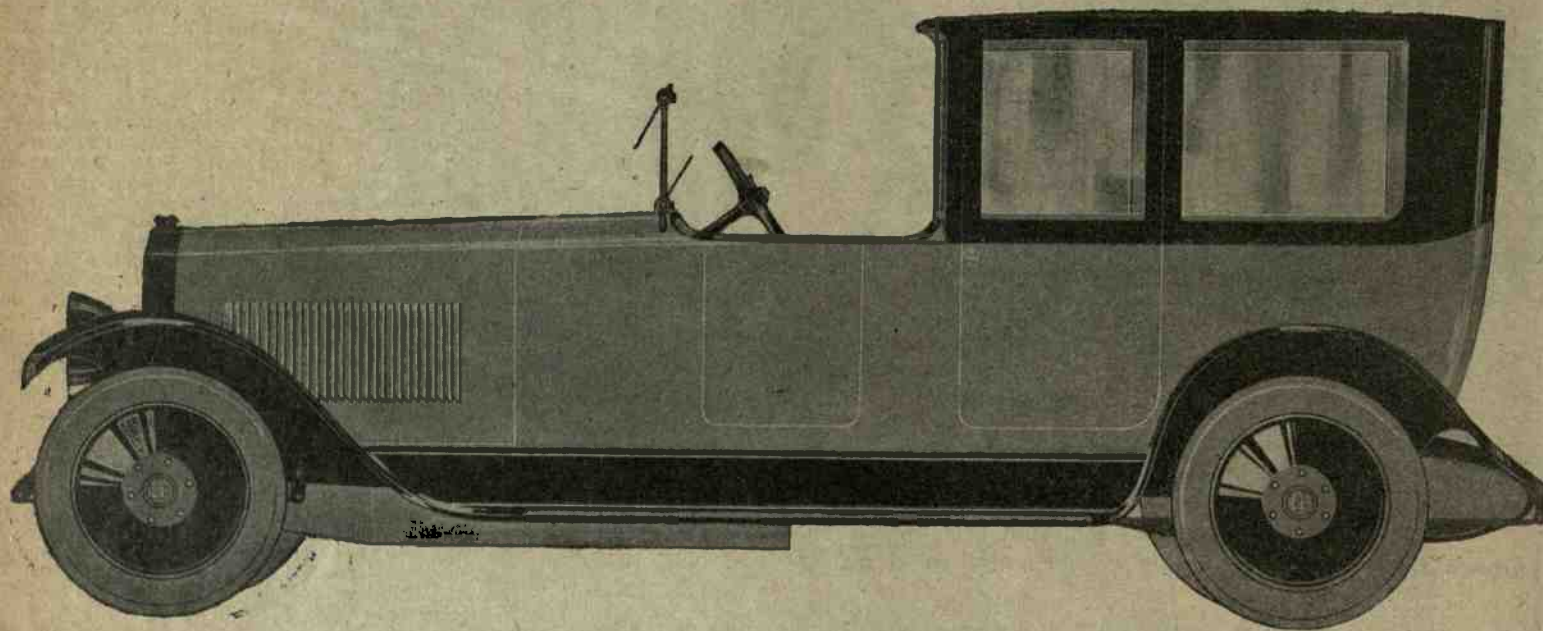
Nelle asprissime corse in montagna si confermano le doti dei

CARBURATORI FEROLDI

CARBURATORI FEROLDI - Direzione Ufficio Esperienze: Corso Regina Margherita, 4 - TORINO — Officine in BORGOSIESA

La vettura di gran lusso 1920

“Isotta Fraschini,”



TIPO UNICO 40 HP - 8 CILINDRI VERTICALI
TUTTI GLI ULTIMI PERFEZIONAMENTI

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - Via Monterosa, 79.

PEUGEOT

Cicli - Automobili

Camions - Catene

La Marca di gran Lusso

Rappresentante generale per l'Italia :

Ditta G. e C. F^{lli} Picena

DI

CESARE PICENA

TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO

P NEUMATICI

P IRELLI

per **AUTO**
VELO
MOTO
AEREO

Gomme piene per camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

Gioco del calcio Considerazioni sulle finaliste.

Il campionato italiano di prima categoria sta per volgere finalmente al termine, essendo finaliste le squadre del Genoa Club, dell'Internazionale di Milano e della Juventus di Torino. Dopo quanto si è detto nel corso delle semifinali non resta molto a dire su queste compagini che stanno per misurarsi nella disputa del titolo di campione per l'anno 1919-1920.

Indubbiamente la squadra del Genoa è quella che ha lasciato durante tutta la stagione l'impressione migliore, l'unica che non abbia subito una sconfitta, l'unica che abbia dato prova di avere linee equilibrate ed un costante, preciso sistema di gioco.

Poderosa nella difesa estrema e nella linea d'attacco, questa squadra ha nella linea di sostegno, se non una superiore, pur sempre una notevole forza, e che paragonando queste linee con quelle delle avversarie Internazionale e Juventus chiara ed evidente appare la superiorità loro.

La prima linea forte di uomini ben messi, possiede in qualcuno di essi elementi di classe superiore; il razionale allenamento ha fatto poi del trio centrale un potente coefficiente di penetrazione al quale non è certo paragonabile il trio Internazionale che pur conta Cevenini III, Agradi ed Aebi, abilissimi ma poco redditizi, anzi nulli di fronte a difese poderose, né pure è paragonabile quello della Juventus che tuttavia è più efficace di quello nero azzurro, in quanto, anche se non in stile perfetto, travolge spesso le più agguerrite difese.

Le linee di sostegno sono per lo più della stessa forza nel Genoa e nella Juventus, meno forte quella dell'Internazionale e mentre nella difesa estrema eccellono particolarmente il Genoa e la Juventus, l'Internazionale in essa rivela il punto veramente debole. Questi i valori risultanti dalle prove date dalle tre squadre finaliste e dai quali si può dedurre che il Genoa riuscirà a guadagnarsi il campionato. Al secondo posto, sempre in base alle prove date e non alle condizioni in cui oggi si può trovare una squadra, non esitiamo a porre la Juventus appunto perché ci sembra più organica, meglio inquadrata in difesa e più pericolosa all'attacco, che possiede alcuni uomini di gran foga e sicuri tiratori che non impressionano della mole degli avversari.

Non abbiamo che scarsa fiducia nel nero-azzurro milanese, poiché la prova fatta dalla loro prima linea trapiantata cerveloticamente nella nazionale, nonostante il concorde diverso parere di tutti i commentatori, basta ad avvalorare il nostro giudizio.

Considerando invece le conclusioni attuali delle squadre che dovranno scendere in campo per le finali, noi comprendiamo pienamente i timori che hanno i genoani al riguardo della Juventus.

La squadra rosso-bleu ha Sardi ancora non completamente a posto; può mancare dell'incommensurabile aiuto di Santamaria, gravemente contuso ad Alessandria e non ancora ristabilito ed ha, oggi, un punto debole in Ghigliano che sembra demoralizzato per la cattiva prova fatta a Berna e che fu una disgrazia imputabile a nessuno, mentre della grazia della prima linea, se avran pudore, do-

vran rispondere... andandosene, i tecnici che ancor oggi siedono in Federazione.

Non a torto adunque il Genoa teme una qualche sorpresa juventina e noi riteniamo infatti che data la forma attuale dei bianco-neri e tenuto conto delle risorse di animo che questi hanno, la gara Genoa-Juventus assurgerà ad un interesse speciale.

Con tutto ciò noi teniamo ugualmente per il Genoa, al quale seguirà la Juventus e poi l'Internazionale.

Quanto agli arbitri che dovranno dirigere le finali, poiché quelli delle contendenti comunque devono essere esclusi, riteniamo che uno solo potrebbe bastare e vorremmo fosse Milano I. *Accipiter.*

La seduta del Consiglio della F. I. G. C.

Sabato si è riunito il Consiglio della Federazione italiana gioco del calcio, per la prima volta dopo il famoso « referendum ».

Erano presenti l'ing. Mauro, l'avv. Mauro, l'avv. Minoli, l'avv. Lombardi, Levi, Bianchi, Varisco, Trinchieri, Carri, Bianchetti, Olivo, Varetto, Olivetti, Zambelli. Altri consiglieri erano rappresentati per delega.

Tutta la discussione si è imperniata sul « referendum » per le elezioni della presidenza, che alla fine non venne ritenuto valido per il modo con cui esso fu bandito e perché hanno votato società che non ne avevano il diritto.

Per intanto si addiverrà ad una nuova revisione delle schede pervenute, ed il Consiglio si riunirà sabato prossimo, 24 aprile a Milano. In questa seduta verrà svolto l'ordine del giorno di ieri.



**ESTRATTO DI CARNE
"SOLE"**

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO



La forte Juventus, una delle tre finaliste del Campionato Italiano di 1ª Categoria.

(Fotografia G. Abba - Torino).

BLENORRAGIA

antero-posteriore - acuta e cronica

IN POCCHI GIORNI

GUARIGIONE RADICALE - SICURA
SENZA DOLORE

AGON

UNICO FRA I RIMEDI ESISTENTI
RICONOSCIUTO IL MIGLIORE
DA TUTTI I MEDICI ITALIANI E STRANIERI

Per posta antelapate o presso le Farmacie
Flacone L. 9,70 - Flacone grande L. 16,70

A RICHIESTA: CERTIFICATI MEDICI
Innumerevoli Attestati di Guarigione

PRODOTTI "AGON", - TORINO, Via Botero, 16

Ogni giorno un nuovo giudizio su "AGON",

Ho avuto occasione di sperimentare i campioni di Agon ottenendone un insperato successo in un caso di blenorragia che durava da oltre 10 mesi.

Dott. B. POLLANO
Medico Chirurgo Ostetrico.

Ivrea

Poiché le critiche compendiate in un ordine del giorno che ha avuto una lieve maggioranza in grazia alle deleghe, colpivano specialmente l'operato della Segreteria federale, il segretario avv. Bianchetti ha presentato le sue dimissioni. Per ora l'ufficio di segreteria resta affidato ai consiglieri Levi, Lombardi e Varetto.

Dal complesso della seduta, che come si è detto fu assai agitata e non concluse a nulla, è apparso che il Consiglio attuale resta in carica soltanto pro forma, o meglio per portare a buon porto il match Olanda-Italia. A breve scadenza verrà infatti convocata l'assemblea generale delle Società per le elezioni di tutto il Consiglio.

L'unica deliberazione presa nella seduta di ieri è quella riguardante la Commissione tecnica per la formazione della nostra squadra nazionale. In seguito alle critiche mosse da tutti i giornali sull'operato della precedente Commissione, ed al risultato del match di Berna, il Consiglio ha affidato ad altri uomini l'incarico della composizione della nostra squadra rappresentativa. La nuova Commissione tecnica è stata così formata: Presidente avv. Minoli; membri: Rietman, Bianchi. A questi vengono aggregati, con voto deliberativo, Milano I e Cali.

Una coppa di S. A. R. il Duca d'Aosta alla Società delle Corse al galoppo.

S. A. R. il Duca D'Aosta ha offerto una splendida Coppa d'argento da assegnarsi al cavaliere che monterà il cavallo vincitore del « Premio Duca D'Aosta » (L. 3000, m. 3000, gentlemen riders, handicap ascendente, steeple chase). Lo « Steeple Duca D'Aosta » verrà corso domenica 6 giugno, settimo giorno della riunione. Le iscrizioni per detta corsa si chiuderanno martedì 1° giugno, alle ore 12.

La Direzione della « Società corse al galoppo » in attesa che il Municipio aderendo anche alle insistenti richieste dei numerosi abitanti di Mirafiori e località limitrofe, si decida a prolungare fino al Campo di corse la linea tranviaria N. 11, sta intanto combinando uno speciale servizio di autobus con partenza da Piazza Castello.

Allo scopo poi di rendere maggiormente attraente il Campo di Mirafiori e di offrire al pubblico tutto il comfort possibile, la Direzione ha concesso il servizio di buffet al comm. Balbis, del « Parc des Ambassadeurs », con l'obbligo di servizio di ristorante non solo nelle giornate di riunione, ma per comodità dei signori proprietari, « gentlemen » e « trainers », tutti i giorni, per la durata della stagione.

MENTRE SI RIFORMA L'ESERCITO

Educazione Fisica e Tiro a Segno.

I lettori ci hanno seguiti nella questione del nuovo ordinamento da darsi alla Educazione Fisica. Abbiamo proposto, sostenendone la necessità, l'istituzione di uno speciale ministero. Oggi un competente, il ten. col. Muredda Pietro, ispettore provinciale del tiro a segno di Roma, si aggiunge a noi e così si esprime, prendendo occasione dal nuovo ordinamento dell'Esercito, proposto dal ministro Bottoloni.

«Chi ha tenuto dietro a tutto quello che si è scritto e si scrive nei periodici militari e sportivi e negli stessi giornali politici circa il nuovo indirizzo che dovrà darsi all'educazione fisica della gioventù, deve essersi convinto che, se tutti sono d'accordo sulla necessità di subito provvedervi, manca però ancora un criterio esatto di quello che occorre fare perché questo indirizzo risponda alle esigenze della Nazione.

Il nuovo ordinamento dell'esercito segna un grande passo verso la Nazione armata, perché la guerra europea ha dimostrato che ormai non si avranno più guerre tra eserciti permanenti ma, quando esse avverranno, saranno cozzi di popoli e avrà la vittoria chi è moralmente e fisicamente meglio preparato alla lotta. L'educazione fisica della gioventù deve essere quindi nel pensiero di tutti e deve avere la stessa importanza di quella intellettuale e morale; ma è mestieri che si lascino le palestre oratorie e si studi subito quali siano i mezzi più efficaci per riuscire nell'intento, affidandone l'incarico a chi ne ha la competenza e la capacità, eliminando tutto quello che può dar luogo a competizioni, a contrasti nelle direttive per l'attuazione.

L'Educazione fisica è ora ancora in parte al Ministero dell'Istruzione, in parte a quello dell'Interno (Tiro a Segno), in parte a quello della Guerra (Divisione di Tiro a Segno ed Educazione fisica), e manca qualsiasi unità di azione e i vari uffici si paralizzano a vicenda nelle iniziative. Vi sono organi che non funzionano, come le Direzioni Provin-

ciali di Tiro a Segno presso le Prefetture, le attribuzioni sono mal definite, tanto che spesso vediamo un ufficio paralizzato nel prendere delle iniziative, o doverle prendere scavalcando le attribuzioni degli altri, per riuscire a concretare qualche necessario provvedimento.

L'istituzione del Tiro a Segno, come è attualmente, asservita alle Prefetture che hanno cose più pressanti da curare, non funziona e non può vivere. I bilanci dormono negli scaffali, i progetti dei campi di tiro sono sbalottati dal Genio Civile del Genio Militare, dalle Prefetture al Ministero della Guerra e, intanto, le Società non possono funzionare. Le armi, ritirate alle Società per la guerra, non sono ancora restituite, e intanto la gioventù non può esercitarsi.

Si chiedono fondi per istituire Palestre ginnastiche, e vengono negati o concessi a dosi onicopatiche, e intanto si fanno circolari sopra circolari per dare impulso all'educazione fisica, al Tiro a Segno ed ai corsi premilitari, senza dare poi i mezzi necessari.

Ad eliminare questo stato di cose occorre, a parer mio, creare anzitutto un ente unico che abbia l'incarico di studiare e concretare i mezzi per dare alla educazione fisica l'indirizzo e lo sviluppo che è necessario.

E, siccome essa ha una importanza capitale per il nuovo ordinamento dell'Esercito, proporrei che venisse affidato esclusivamente al ministero della Guerra tutto quanto riguarda l'educazione fisica, formando una Direzione Generale di Educazione Fisica presso il medesimo, integrando l'attuale Divisione con personale tecnico preso fra le più note competenze dei vari rami.

La Direzione Generale dovrebbe studiare l'indirizzo che deve darsi alla educazione fisica della gioventù e coordinare i programmi col nuovo ordinamento dell'Esercito, e di essa dovrebbero far parte scelti ufficiali dello Stato Maggiore, i più competenti educatori e i più noti cultori delle varie discipline sportive e del Tiro a Segno.

Gli attuali Ispettorati dovrebbero essere gli organi provinciali alla dipendenza della direzione, essi pure con personale misto composto di un ufficiale superiore in congedo, di vari subalterni e di membri civili di speciale competenza.

Soltanto così potrebbe aversi quella unità di concetto e di direttive indispensabile per raggiungere lo scopo.

La Francia ha ben compresa questa necessità ed ha affidato l'incarico ad uno speciale Ministero dell'Igiene e Sanità Pubblica, che ha l'incarico di provvedere allo studio di quanto riguarda l'educazione fisica, compilare i programmi e curarne l'attuazione.

Non parlo dell'Inghilterra e dell'America che sono alla testa di tutte le Nazioni a tale riguardo, e l'America specialmente che ha messo l'educazione fisica al di sopra di ogni altra cosa, e che ha potuto, per ciò improvvisare quel magnifico esercito che tutti abbiamo visto alla prova.

Noi non dobbiamo quindi indugiare a seguirne l'esempio e fare in modo che nelle famiglie e nelle scuole venga data all'educazione della gioventù la massima importanza per modo che anche il popolo nostro si appassioni a tutti gli esercizi virili per formare delle generazioni coscienti della propria forza e valore che sono il principale requisito per avere il rispetto e la considerazione altrui e impedire che siano conculcati i propri diritti, ostacolate le proprie giuste aspirazioni.

Ghiberti, il crack di Tesio, vince il Derby.

In una giornata magnifica di sole e di entusiasmo, che richiamò al Parioll una folla enorme, venne disputato il 37° Derby. Ghiberti vi trovò la sua completa riabilitazione, dopo la sconfitta fortuita toccata a Firenze, rivelandosi un soggetto di classe eccezionale; infatti, dopo aver atteso che Andrea Del Sarto, il compagno di scuderia, provasse con un'andatura sostenuta le forze dei concorrenti, il puledro scattava con facilità e distaccava in poche folate il gruppo, per vincere fermato. Ecco il dettaglio:

Derby Reale L. 50.000, metri 2400: 1. Ghiberti, F. Tesio (F. Regoli); 2. Astico, Razza Padana (Lomb); 3. Nonio, Rozza di Besnate (Blackburn); 4. Andrea del Sarto, F. Tesio (L. Regoli). Np. Vale



IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

DORANDO

il taooo di vera gomma più ricercato

DORANDO

la migliore crema per calzature

DORANDO IMPORTING COMPANY - Torino, Corso Siccardi, 12 ter

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

Telegrammi: LANCIAUTO - Telefoni: 27-75 - 59-52

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette

Massima rapidità e trasparenza

Vendita ovunque **44** Esportazione

Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano



La marcia dei 100 Km. a Milano. - (Fot. Strazza - lastre Cappelli).
Pavesi? Donato appena arrivato circondato dai famigliari ed amici.

Corridori). Cinque lunghezze facili, una
lunghezza, tre lunghezze. Totalizzatore v. 5,50,
7-10.
Premio *Andreina* (hand. discend.) L. 5000, metri
1600: 1. Pierrefitte (Wright); 2. Santa Brigida (Cor-
ridori); 3. Japiglio (Blackburn). Np. Purley, Plum-
mer, Fadiase. Due lunghezze, mezza lunghezza. To-
talizzatore v. 14,50, p. 9,50-11.
Premio *Triumvir* (a vendere) L. 5000, m. 1200:
Mageddo (Kennedy); 2. Her Oh (Picchi); 3. An-
dola (Caprioli). Np. Oleis. Una lunghezza, una lun-
ghezza. Totalizzatore v. 14, p. 7,50-8.
Premio *Castel S. Angelo*, L. 5000, metri 1600:
Fronelles (Patrick); 2. Primmo (Blackburn);
Lag (E. Rossi). Tre lunghezze, due lunghezze.
Totalizzatore v. 6.
Premio *del Municipio di Roma* L. 6000, m. 2100:
Fiorindo (Blackburn); 2. Renifant (Hobbs);
Ned (Patrick). Una lunghezza e mezza, due lun-
ghezze. Totalizzatore v. 7.
Premio *Cecilia Metella* (hunters, gentl. rid. hand.
scand.) L. 3000, metri 1600: 1. Bon Ami (Cocchia);
Kim (bar Gautler); 3. Silvano (Massicci). Np.
Pino (68 Serventi). Due lunghezze, quattro lun-
ghezze. Totalizzatore v. 6,50, p. 6,50-7,50.
Premio *Anzio* (hand. ascend.) L. 5000, metri 2100:
Lascarilla (Cockeran); 2. Etolo (Picconi); 3. Il
Pino (Hobbs). Np. Quellaltro, Palombino, Soviet,
Grella. Mezza lunghezza, due lunghezze. Totaliz-
zatore v. 13,50, p. 7,50-12,50-7.

Il Giro ciclistico d'Italia in otto tappe.

giornali sono la *Gazzetta dello Sport* dava notizia
che l'ottavo Giro d'Italia sarebbe disputato in 11
tappe e precisamente: Milano-Bellinzona-Biella-To-
rino-Genova-Spezia-Lucca; Lucca-Livorno-
Pistoia-Viterbo-Roma; Roma-Capua-Caserta-Saler-
no-Salerno-Potenza-Altamura-Bari; Bari-Barletta-
Canosa-Campobasso; Campobasso-Isernia-Sulmona-
Perugia; Perugia-Pesaro-Ravenna-Ferrara-
Bologna; Bologna-Rovigo-Mestre-Treviso-Monfalcone-
Trieste; Trieste-Udine-Vittorio-Feltre-Trento;
Trento-Edolo-Sondrio-Lecco-Milano.
Questo itinerario aveva preoccupato le case co-
struttrici, specialmente per quanto riguarda l'orga-
nizzazione dei rifornimenti, resa difficile dalla crisi
si attraversa. Infatti in una apposita riunione

gli industriali esposero ai promotori la necessità
che il numero delle tappe fosse ridotto ad otto, ri-
ducendo il percorso a km. 2500 circa. L'accordo
fu raggiunto facilmente perchè, riconosciute le dif-
ficoltà prospettate, venne deliberata la riduzione da
undici ad otto le tappe sul percorso da stabilirsi con
l'affidamento che le Case parteciperanno ad una ma-
nifestazione speciale che in autunno sarà organizza-
ta nell'Italia meridionale.
Ecco il nome dei primi corridori che hanno in-
viata la loro iscrizione al Giro Ciclistico d'Italia:
1. Girardengo C., Novi Ligure - 2. Calzolari Alfonso,
Bologna - 3. Santhlà Giuseppe, Cavaglià - 4. Suter
Henri, Graenichen - 5. Suter Max, Graenichen -
6. Corlaita Ezio, Bologna - 7. Canepari C., Pieve
P. Morone - 8. Annoni Luigi, Milano.

Il record dell'ora battuto con Km. 247.525.

Telegrafano da Hartford (Stati Uniti) che a
Dayton Bach (Florida) Jimmy Murphy ha battuto
sabato nel pomeriggio il record dell'ora di Raffaele
Di Palma su vettura Dusemberg. Accompagnato da
Tommy Milton ha coperto nel 60 minuti 153 miglia
8/10 (pari a km. 247,525) ad una media di 23"4/10
per miglio. Barney Oldfield, Raffaele Di Palma
e Milton tenteranno prossimamente di battere que-
sto nuovo record.
Per le corse d'Indianapolis Barney Oldfield ha
iscritto una vettura che sarà dello stesso tipo di
quella che ha vinto il Gran Premio nel 1910.



La marcia dei 100 Km. a Milano. - (Fot. Strazza - lastre Cappelli).
L'arrivo a Sesto del primo arrivato D. Pavesi con un vantaggio sul secondo di quasi un'ora.

Leggete e diffondete "La Stampa Sportiva"

ESIGETE OVUNQUE

IL

LION NOIR

CREMA PER CALZATURE

La GRAN MARCA

MILANO - Via Trivulzio 18

Montate esclusivamente i
**PNEUMATICI
 DUNLOP**

Perchè:

- SONO I PIÙ ELASTICI
- SONO I PIÙ SCORREVOLI
- SONO I PIÙ RESISTENTI
- SONO I MIGLIORI

Il pneumatico campione
 campione dei pneumatici

DUNLOP

FONDATORE DELL'INDUSTRIA DEL PNEUMATICO

SEDE: Via Castro Pretorio, 116 - ROMA

Filiali:

MILANO - TORINO - ROMA - BOLOGNA

OFFICINE

DI

Villar Perosa

**Cuscinetti a sfere
 Sfere di acciaio**

VILLAR PEROSA



(Pinerolo)



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI
 PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
 TIPO DAMLER-NIDO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
 RIPARAZIONI

ACCOTTINO & C

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
 TORINO - Via Monti, 24 - TEL. 22-75 - TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898



La corsa sulla salita Cernusco-Montavecchia - (Fot. Strazza - Lastre Cappelletti).
(A sinistra) durante il percorso; (a destra) il vincitore Vailati dopo l'arrivo.

NEL MONDO AUTOMOBILISTICO

(Note settimanali)

Il presidente dell'Automobil Club di Marsiglia ha fatto delle proteste presso la Commissione dell'A. C. F. per ottenere che il Grand Prix di Francia nel 1922 sia disputato nella regione di Marsiglia, in occasione della Grande Esposizione Coloniale.

Due circuiti sono già stati studiati e proposti: l'uno più lungo, forse troppo lungo perchè misura circa 70 chilometri, parte da La Malle, raggiunge Aix, La Fare e ritorna a La Malle; l'altro invece di circa 40 chilometri, passa da La Malle-Aix-Les-Bains.

Solo dunque la scelta definitiva della Commissione sportiva dell'A. C. F., il Grand Prix 1922 si correrà certamente in territorio marsigliese.

Indetta ed organizzata dal «Veloce Club Milano» e dal «Moto Club Lombardo», col concorso della *Gazzetta dello Sport*, avrà luogo in Milano, il 15 maggio al 2 giugno, la seconda Esposizione Internazionale di Motociclismo. L'Esposizione, che si propone di volgarizzare un pratico ed economico mezzo di trasporto e di far conoscere le innovazioni e i perfezionamenti introdotti dopo la guerra, delle principali Case italiane ed estere, avrà sede nelle sale del «Veloce Club», in via Conservatorio, 9. Partecipazioni attrattive, quali una interessante Mostra internazionale di Ciclo e del Motociclo, convegni di Società motoristiche, aggiungeranno interesse alla manifestazione. Fanno parte del Comitato d'Onore della Commissione Esecutiva tutte le maggiori Autorità e personalità sportive cittadine.

L'Auto ha da Los Angeles che il famoso guidatore italiano, Raffaele De Palma, che portò alla vittoria la «Flat» e poi altre marche americane, in tutto recentemente ritorno allo sport preferito e sulla pista di Los Angeles in alcune prove d'assaggio ha coperto il miglio ed un quinto in 39 secondi, vale a dire alla velocità di 115.300 all'ora, pari a 185.550.

Gli industriali svizzeri dell'automobile hanno chiesto al Consiglio Federale di vietare l'importazione di automobili stranieri, tenendone la propria patria a breve scadenza. Specialmente le vetture tedesche e austriache, grazie alla situazione dei cambi, si possono acquistare in Svizzera a prezzi inferiori.

La *Frankfurter Zeitung* si lamenta di tale richiesta, ma finisce con il consigliare il rialzo dei prezzi delle macchine tedesche, per evitare che si rimproveri alla Germania un dumping inesistente, mentre l'attuale situazione è solo attribuibile alla crisi del cambio.

L'Unione Sportiva «Leonessa d'Italia» prepara per il 25 aprile il Circuito motociclistico internazionale sul classico percorso della grande settimana automobilistica: Brescia-Castenedolo-Montichiari-Castiglione-Lonato-Ponte San Marco-Rezzato-Brescia (Viale Venezia), da ripetersi cinque volte (km. 303,75). La corsa, libera ai corridori muniti della licenza del «Moto Club d'Italia», è riservata a macchine con cilindrata fino a 500 cm. 3, tutte riunite in unica categoria. Le macchine tutte dovranno essere rispondenti ai requisiti prescritti dal nuovo Regolamento Manifestazioni del «Moto Club d'Italia». La corsa si effettuerà con macchine punzonate e piombate a telajo e ai cilindri. Lungo il Circuito funzioneranno controlli volanti. Non saranno ammessi rifornimenti di qualsiasi natura lungo il percorso, ad eccezione di un posto di rifornimento, che verrà, per ogni Casa e per i singoli corridori, stabilito alle tribune poste al luogo di partenza. Il tempo massimo è fissato in ore 5,30. La tassa di iscrizione in L. 25 per concorrente e 100 per ogni squadra di tre macchine. I componenti di una squadra non potranno far numero con quelli d'altra squadra della stessa marca. Sono in palio ricchi premi in denaro per i conduttori e premi speciali per le Case costruttrici.

Telegrafano da Londra che la riapertura del famoso autodromo di Brookland è stata favorita da un tempo splendido e da un grande concorso di pubblico. Ecco i risultati:

Corsa scratch, motociclette da 360 cmc. su tre miglia: 1. Eve (Matchless), con una media di 87 km. all'ora; 2. Wills (Douglas); 3. Jacob (Singer).

Corsa scratch moto da 500 cmc. su 3 miglia: 1. Emerson (A. B. C.), con una media di 103 km. all'ora; 2. Donovan; 3. Horsman.

Corsa scratch moto 1000 cmc. su 3 miglia: 1. Woodhouse (Matchless), con una media di 120 km. all'ora; 2. Baldwin a 20 m. (Matchless); 3. Remington.

Corsa handicap vetturette: 1. batteria: 1. Beadle (Wawerleg); 2. Marschall (Mathis); 2. batteria: 1. Cumpbel (Talbos).

La Parma-Poggio di Berceto aprirà quest'anno la stagione delle competizioni motoristiche.

Come è noto il percorso è immutato perchè la Società organizzatrice non ha voluto togliere una delle caratteristiche della prova e perchè sono già stabi-

liti sul percorso classico i records di Ceirano, di Marsaglia e di Ascari.

La corsa è dotata della coppa challenge biennale detenuta da Antonio Ascari che ha battuto ogni record precedente in 38'11"15. Inoltre per ogni categoria sono fissate coppe d'argento e medaglie di oro ai primi tre arrivati. A tutti gli arrivati in tempo massimo sarà assegnata una medaglia d'oro ricordo.

Il 29 agosto 1920 a *Le Mans* in Francia sarà disputata una grande prova automobilistica riservata unicamente alle vetturette e chiamata «Coppa Internazionale delle Vetturette».

La corsa che si svolgerà sul noto circuito delle Sarthe avrà un percorso di circa 400 chilometri. Ne assunse il lavoro di organizzazione l'Automobile Club dell'Ovest il quale viene così a mettersi in contraddizione con le sfere ufficiali francesi che come si sa non intendono organizzare in quest'anno alcuna gara automobilistica.

Alla Coppa Internazionale delle vetturette potranno partecipare tutte le case costruttrici dei paesi alleati o neutrali.

Potranno concorrere tutti i privati possessori di vetturette ma essi dovranno presentare all'atto dell'iscrizione una speciale autorizzazione della Casa costruttrice della macchina.

Il programma ufficiale non è ancora stato pubblicato ma in linea di massima si sa fin d'ora che il regolamento comprenderà le macchine di un peso minimo di kg. 350 ed un massimo di 500 kg. s'intende per vetture pesate senza accessori, olio e benzina.

La cilindrata massima consentita sarà di 1400 cmc.

Data la grande fioritura di vetturette sia in Francia che in America ed in Inghilterra si prevede fin d'ora che un grande successo sarà riservato a questa gara alla quale è già annunciata la partecipazione delle più note e stimatissime case costruttrici di tale genere d'autoveicoli.

XII Meeting di Monaco.

La terza prova del X Campionato del Mare si è svolta domenica 18 nella rada di Monaco sul percorso di km. 150 (pari a 20 volte il quadrilatero). Quest'ultima prova ha completato in modo stupefacente la vittoria dei tre Despujol, delineatasi già nettamente nelle due precedenti disputate sulle distanze di km. 25 e 75. La prova odierna ha dato il seguente risultato:

1. Despujol I in 2 ore 3'22", realizzando una velocità media oraria di km. 72.953; 2. Nieuport in 2 ore 4'28"; 3. Despujol II in 2 ore 13'4"; 4. Despujol IV a sei giri.

L'handicap dei 25 chilometri, pure disputatosi, è stato vinto dal *Roland-Garros* — che partiva con 21 minuti di vantaggio — in 36'47" 2/5. Secondo è riuscito il Despujol III, che recava a bordo il ministro Flandin; esso è partito *scratch* ed ha compiuto il percorso in 16'33". Terzo il Despujol II (6 minuti di vantaggio) in 31'38"; quarto il *Nieuport* (4 minuti e 30" di vantaggio).

FANALI per CICLI

Figli di Silvio Santini - Ferrara

FASCIE e GUARNIZIONI



NOT AFFECTED BY
HEAT, OIL OR GASOLINE.

per **FRENI e FRIZIONI**

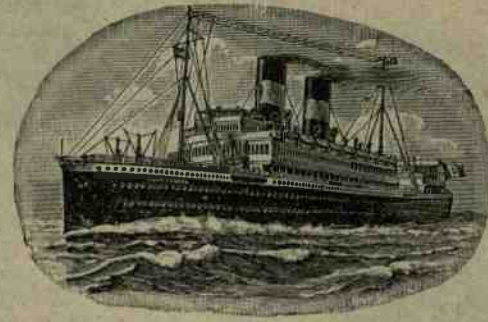
ECONOMIA
DURATA
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia;

DOMENICO FILGAMO - TORINO - Via dei Mille, 24

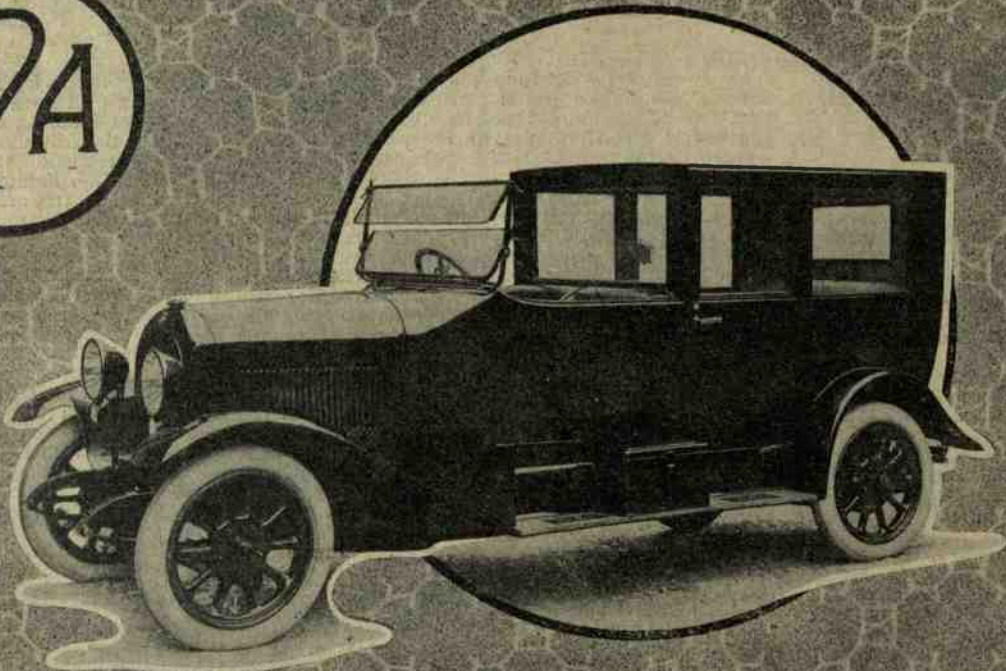
Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

Telefono int.^{le} n. 60 - **TORINO** - Piazza Paleocapa, 2



Agenzia delle Società:
Navigazione Generale Italiana - La Veloce - Transoceanica - Sitar - Marittima Italiana - Sicilia - Nord, Centro, Sud America, Australia, Estremo Oriente, Egitto, etc.

Listino partenze, prezzi, informazioni a richiesta.



Società Ligure-Piemontese Automobili

Camere d'aria

S. P. I. G. A.

per velo ed auto.

Le migliori e le più convenienti

In vendita

presso i primari Negozianti e Garages.

CACAO TALMONE

Il re dei Cuori

Il cuoco del Re

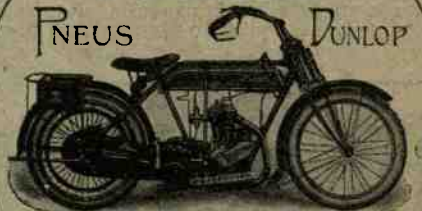


" È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmone ,,"

FRERA

PNEUS

DUNLOP



SOCIETÀ ANONIMA FRERA

Cap. 2.500.000 int. vers. 10

Stabilimenti ed Amministrazione

IN TRADATE (COMO)

CICLI E MOTOCICLI

Esposizione Permanente Automobili di Lusso

Ettore Osella fu Carlo

Agente Generale per la Lombardia e Terre Redente

dell'Automobile NAZZARO

Corso Magenta, 37 - **MILANO** - Telefono 34-06

Cinquanta Vetture per pronta consegna!

La eletta clientela che onora della sua ambita preferenza e che non trascura mai di visitare questa ricca permanente e sempre rinnovata Esposizione di Automobili d'ogni marca e d'ogni tipo, è pregata a voler visitare il SALONE della MOSTRA e DEPENDANCE, dove sono raccolte e pronte **per essere consegnate immediatamente**

Torpedi LANCIA Tipo Ultimissimo - Ballons LANCIA Tipo Ultimissimo - Limousines LANCIA Tipo Ultimissimo - Tipi Sport a quattro bagues 1920 - Diverse LANCIA 1915 - 1916 - 1917 - 1918

Diversi tipi **Nazzaro-Renault** 6 cilindri Limousine di gran lusso - 20 e più tipi, due nuovi di fabbrica, diversi tipi lusso - **Fiat 70** nuova - **Spa** 35,50 HP. Limousine extra lusso, avviamento, nuova - **Isotta Fraschini** valvole in testa tipo corsa.

Varie macchine piccole nuove e d'occasione

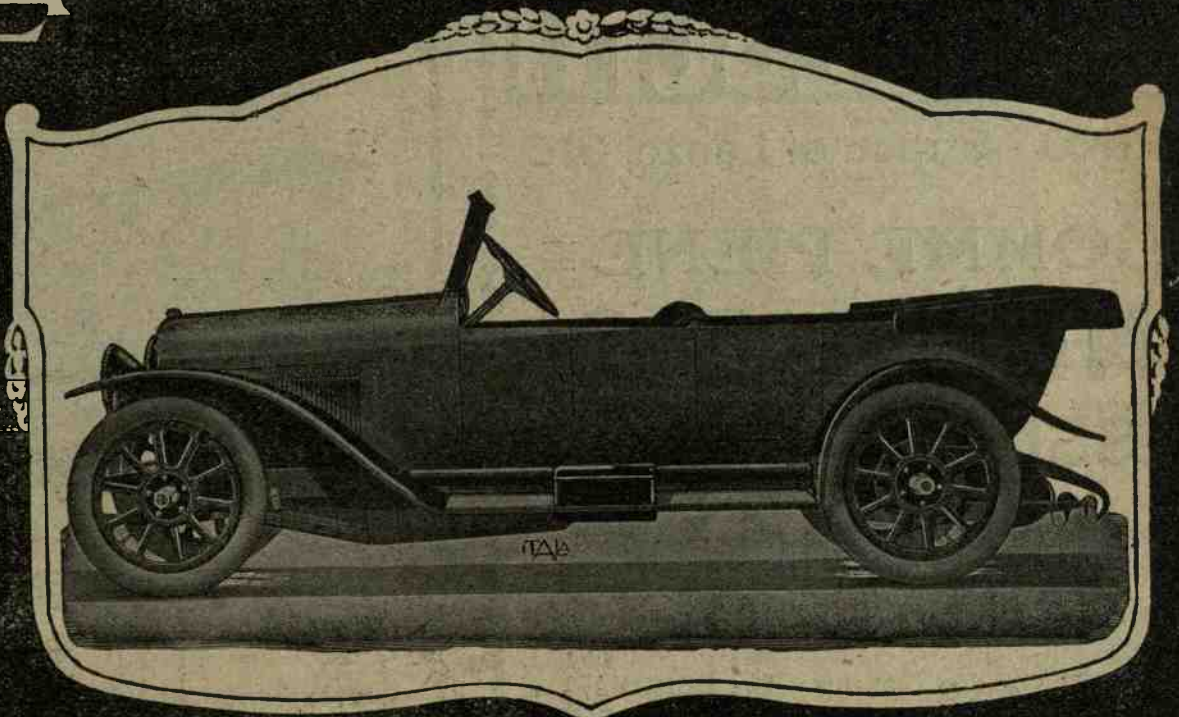
Non fate acquisti di macchine senza avere prima visitato questa sontuosa, impareggiabile mostra, ove nessuna macchina proviene da aste militari o viene venduta per conto di terzi. :: :: ::

Pneumatici PIRELLI



ITALIA FABBRICA AVTOMOBILI TORINO

MODELLO
50



MODELLI PER TOVRISMO
AVTOCARRI INDVSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE

UNA SCATOLA
di
Cotone Detersivo Industriale
AUGEA

equivale a 100 flaconi di lucido liquido

**Automobilisti
Meccanici
Garages
Stabilimenti
industriali**

Chiedete oggi stesso la circolare illustrativa del **COTONE AUGEA** alla Concessionaria Esclusiva per l'Italia ed Estero

SOC. ANONIMA MONOS
MILANO - Via Pietro Verri, 22 - MILANO

**BERGOUGNAN
& TEDESCHI**

TORINO - Strada di Lanzo, 316

≡ **GOMME PIENE** ≡
PNEUMATICI
TESSUTI GOMMATI

AGENZIE E FILIALI:

MILANO, Via Melzo, 15 - BOLOGNA, Via Galliera, 60 -
ROMA, Via Aureliana, 32, 34, 36 - NAPOLI, Via Chiata-
mone, 6 - FIRENZE, Via Ghibellina, 83 - GENOVA, Via
Granello, 20 - PADOVA, Piazza Cavour, 7 - BASSANO,
Via Benedetto Cairoli, 192 - BIELLA, Via Eugenio Bona-
PALERMO, Via Villaerrosa

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città.

SOCIETÀ ANONIMA
STABILIMENTI ING. G. FESTA

Capitale interamente versato L. 3.000.000

Corso Brescia, 25 - TORINO - Telef. 23-24 e 20-36

TORNI di qualunque dimensione e tipo
LIMATRICI corsa 320, 470, 720 mm.
PIALLATRICI
FRESATRICI VERTICALI
TORNI e macchine varie per materiale ferroviario
SPIANATRICI PER LAMIERE

Fornitori dei Regi Arsenali e delle Ferrovie dello Stato

IDROVOLANTI "SAVOIA"

VINCITORI
della
**Gara Internazionale
d'idrovolanti**

per la
**coppa Schneider - 1919
BOURNEMOUTH**

Record Mondiale Velocità
Idrovolanti su circuito
di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE

AMSTERDAM

con passeggero - attraverso

le Alpi, la Svizz. in 6 ore 30'

Raid AMSTERDAM

COPENHAGEN

STOCKHOLM

con passeggero

Raid SESTO CALENDE

GINEVRA con passegg.

attraversando il Sempione

Raid STOCKHOLM

HELSINGFORD

con passeggero.

Idrovolanti "SAVOIA" - Tipi militari
Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovolanti "SAVOIA" - Tipo commerciale
per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA" - Per servizio trasporti
Posta e Messagerie

Rivolgersi alla

:: Società Idrovolanti Alta Italia ::
Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

Telegr.: Idrovolanti SAVOIA - Milano :: Telegr.: Idrovolanti SAVOIA - Sesto Calende

