

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Conto corrente colla Posta).

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
Anno . . .	L. 15	L. 25
Semestre . . .	8	13

Direttore: GUSTAVO VERONA

PREZZO DELLE INSERZIONI

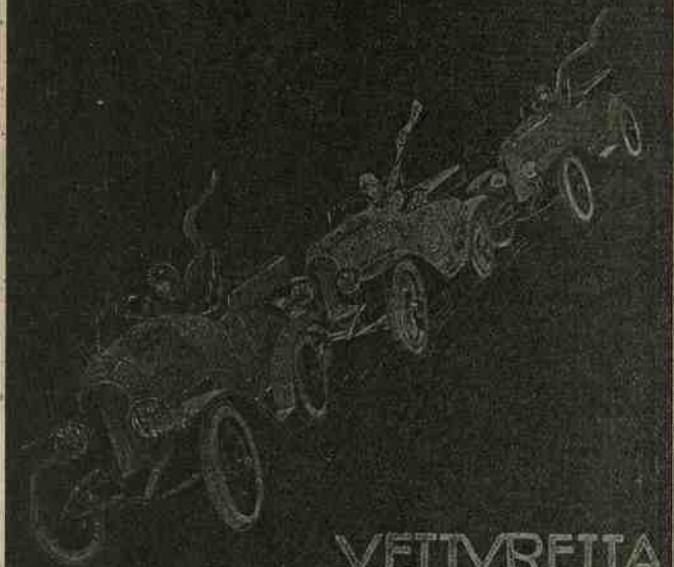
Una pagina . . .	L. 350	Un quarto di pagina . . .	L. 100
Mezza pagina . . .	L. 190	Un ottavo di pagina . . .	L. 60

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO



IL CAMPIONATO ITALIANO. - In Liguria: Doria batte Sampierdarena.
Un colpo di testa di Chiominati.

AVTOMOBILI
CHIRIBIRI & C.
 TORINO



VETTURETTA
 12 HP

Il Proton
 fortifica
non eccita

AMERICAN
BOSCH

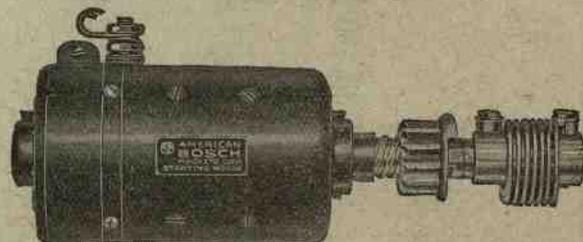
1920

1920

ILLUMINAZIONE ED AVVIAMENTO ELETTRICI



i migliori
 i più semplici
 i più sicuri



Completati con Amperometro Weston, relay, quadro, interruttori, cavi e batterie

CONSEGNE IMMEDIATE

36, Via Canova - MILANO
 Telef. 10-994 - 10-363

Ditta FERRARIS
 — AGENZIA ESCLUSIVA —

TORINO - Via Roma, 21
 Telef. 8-21

Il 16° Congresso della F.I.S.A.

Nel salone dell'U. S. Milanese, si è tenuto domenica il 16° Congresso della F. I. S. A. Sessantaquattro Società hanno inviato il loro delegato. Il cav. Bosio, presidente dell'U. S. Milanese, ha portato il saluto ai congressisti, bene augurando che dai lavori del Congresso sortano quei benefici desiderati per l'incremento degli sports atletici. Vaghi ha ringraziato il presidente per la ospitalità e si è associato all'augurio.

L'avv. Longoni ha poi aperto il Congresso, portando un reverente saluto alla memoria di Franco Scaroni e di Giovanni Ravelli. Ha fatto una rapida esposizione della relazione morale e finanziaria dell'annata decorsa, annata buona sotto tutti gli aspetti. Ha parlato dell'operato del Comitato direttivo della F. I. S. A. circa la partecipazione degli atleti nostri alle Olimpiadi di Anversa e della preparazione degli atleti stessi affidata al trainer americano Platt Adams.

Alle varie interpellanze circa la propaganda, la organizzazione di gare handicap, sui casi di professionismo, ha assicurato che il Comitato direttivo non mancherà di interessarsene. Verrà pure studiata la possibilità di fornire ai nostri atleti un trainer nazionale.

Si è quindi aperta la discussione sulle modalità della consegna dei premi, discussione imperniata su due ordini del giorno presentati dal rag. Dosti e da Campelli. Dopo lunga discussione, l'accordo è stato raggiunto con l'approvazione del seguente ordine del giorno, che verrà pure messo all'ordine del giorno del prossimo Congresso, implicando esso una modifica al regolamento: « Il Congresso federale propone la seguente aggiunta al regolamento tecnico: « Le Società federate, all'atto dell'approvazione di una gara, sono obbligate a consegnare al Comitato regionale i premi in palio, i quali premi dal Comitato regionale stesso dovranno essere consegnati agli interessati subito dopo l'omologazione della gara ».

Si è poi svolta la votazione sulla relazione morale, che ha ottenuto la maggioranza.

In merito agli assegni ai Comitati regionali, il Comitato direttivo ha accolto la raccomandazione di lasciare una certa disponibilità di cassa ai detti Comitati.

E' stata quindi approvata all'unanimità la relazione finanziaria.

Il Congresso ha proseguito nel pomeriggio i suoi lavori. A proposito del calendario delle gare classiche è stato approvato il seguente ordine del giorno, presentato dai signori Bottura, Ferrario e Calderara, approvato con 30 voti favorevoli, 4 astenuti e 2 contrari.

« Il 16° Congresso della F. I. S. A., a proposito del calendario delle gare classiche, prega il Comitato direttivo di tenere come norma nella formulazione del calendario i seguenti concetti:



Il grande cross-country podistico di Argenteuil.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

- 1) l'anzianità di almeno cinque anni della gara;
- 2) l'importanza assunta in passato dalla manifestazione per la qualità dei partecipanti, a giudizio anche della Commissione tecnica della F. I. S. A. I Comitati saranno tenuti a presentare un calendario con le debite informazioni che possono servire al giudizio della Commissione tecnica entro il 20 febbraio 1921 ».

I delegati genovesi hanno poi portato in discussione la nota questione del campionato italiano di cross-country 1920. Hanno interloquito il signor Cavallari, che ha esposto le ragioni dell'Ardita Spartana, che ha ben riconosciuto l'errore di organizzazione, ed i signori Dosti e De Micheli. Dopo non breve discussione, improntata alla massima cordialità, è stato approvato un ordine del giorno, così concepito: « Il 16° Congresso ordinario, in merito ai campionati di cross-country 1920, fatti disputare nell'aprile stesso anno, delibera:

- 1) di considerare a tutti gli effetti di una gara amichevole il cross-country svoltosi il 10 aprile 1920;
- 2) l'Ardita Spartana si impegna di rimettere entro il 5 febbraio 1921 nelle mani del presi-

dente del Comitato regionale ligure tutti i premi da distribuirsi agli arrivati con un elenco che si consegna nelle mani del presidente della F. I. S. A.; 3) il Comitato direttivo della F. I. S. A. ritirerà presso il Comitato regionale lombardo la coppa in precedenza trattenuta dall'Internazionale e questa verrà assegnata alla Società Ardita Spartana. Con ciò si ritiene sollevato da ogni e qualsiasi responsabilità il Comitato direttivo della F. I. S. A. ».

E' stato infine deciso di assegnare alla Società Virtus di Bologna l'organizzazione dei campionati italiani atletici, che saranno disputati nella prima quindicina di settembre.

Gli "sportsmen", torinesi nella notte del 4 Febbraio.

Il « Veglionissimo della Stampa Subalpina » fissato per la notte del 4 febbraio al teatro Regio avrà quest'anno una particolare impronta sportiva per l'attiva collaborazione dell'A. S. S. I. — la Federazione nazionale dei giornalisti sportivi — la quale, rinunciando al suo annuale veglione torinese, ha portato il contributo della sua organizzazione alla riuscita della tradizionale veglione dell'Associazione della Stampa Subalpina.

L'A. S. S. I. non interverrà al Foot-ball... Masqué con una sua speciale mascherata, ma, sotto la sua egida, interverranno invece numerose allegre brigate di sportsmen in rappresentanza dei più noti Clubs cittadini. L'A. S. S. I. ha inoltre raccolto dei premi di speciale valore, che andranno a premiare le mascherate più caratteristiche e numerose.

Oltre alla ditta Pirelli, che signorilmente ha appositamente confezionato i colossali palloni che saranno il leit motiv della festa (una partita di foot-ball giocata da due squadre di deliziose calciatrici d'oltre... Manica!), saranno in palio una « Bicicletta Peugeot » di gran lusso, del valore di lire 1200 (offerta dal rappresentante italiano della gran marca di Valentignv, signor Cesare Picena), un artistico porta-lampade d'argento, del valore di lire 1000, dono del vice presidente dell'U. S. T., signor Carlo Colombo, un quadro del pittore Varna, offerto dal Torino F. C., ed altri parecchi doni piovuti da varie parti. I « Cantieri Aeronautici Ansaldo » hanno avuto la geniale idea di offrire un viaggio su Torino e dintorni per quattro persone, a bordo della bella « limousine aerea » (la nuovissima concezione dell'ing. Brezzi), che sarà pilotata dal campione olimpionico Stoppani. La Casa Carpano, n. 6 casse del mondiale vermouth.



Le grandi prove francesi di atletismo. L'arrivo di De Nys vincitore del Premio Lemonnier.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

PASTIGLIA
SIA
 contro la Tosse



L. 4,40 in tutte le Farmacie
 Stabilimenti Farmaceutici
 SIA
 Corso Orbassano, 14 - Torino

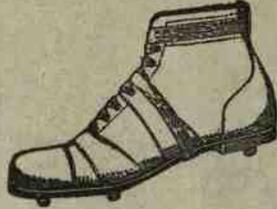
E. PASTEUR & C.

Salita S. Caterina, 10 - GENOVA - Salita S. Caterina, 10

Ditta specializzata in Articoli per FOOT-BALL

I nostri articoli sono preferiti dai più grandi CLUBS e dai più noti giuocatori. :: ::

Si prega di chiedere il CATALOGO ILLUSTRATO che si spedisce gratis.




SPORTSMEN!...
 adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette
 Massima rapidità e trasparenza
 Vendita ovunque **AA** Esportazione

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

BRODO
 IN DADI
 Croce Stella
MAGGI
 garantito purissimo



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



mi mancava proprio il...

PURO

ESTRATTO DI CARNE
"SOLE"

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE" TORINO



Freres

PNEUS DUNLOP

TRINCHIERI
VERMOUTH VINO CHINATO

SOCIETÀ ANONIMA TRINCHIERI ANNIBALE
 CAP. SOC. 1.050.000 INTER. VERSATO
 TORINO - Via Tesso 8



Soc. An. FABBR. RIUN. WAY-ASSAUTO
 ASTI

Wa

ESIGETE OVUNQUE
 IL

LION NOIR

CREMA PER CALZATURE



La **GRAN MARCA**
 •• MILANO - Via Trivulzio 18 ••

ZACCUTI CESARE

Successore G. VIGO

GENOVA Dettaglio - Via XX Settembre, 45 R
 Ingrosso - Via Palmaria, 52 R ::

FOOTBALL **TENNIS**



Primaria Casa specialista in FOOT-BALL-TENNIS

Abbigliamenti completi per tutti gli SPORTS

Spolverini - Combinazioni - Accessori per Automobili

Chiedere listino prezzi

Chiedete sempre
 la **Wa**
CANDELA

la sola adottata dalla
FIAT

Ricambi per Automobili FIAT

Bolloneria :: Uiteria ::
 :: Trafileria :: Bronzeria



Ufficio Generale Vendita e Deposito
 Corso Moncalieri, 8 - TORINO - Corso Moncalieri, 8

Leggete e diffondete
 "La Stampa Sportiva",

MERLO CLEMENTE, Rappresentante
 Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



La squadra della Soc. Audace di Roma.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

Gioco del Calcio

Campionato Italiano di 1ª Categoria

Eliminatorie: 30-1-1921

In Piemonte

Torino F. C. batte Juventus F. C.: 2-0

La vittoria odierna del *Torino* sulla rivale *Juventus* non è delle solite vittorie: essa ha un significato assai più alto, dappoichè è la prima volta, dopo la guerra, che una delle due squadre cittadine riesce ad imporsi all'altra. Tre gare chiuse alla pari lasciarono per un anno e mezzo il pubblico perplesso sulla reale efficienza dei due *teams* che, a parte tutto, rappresentano il fiore dello sport torinese. Il declino sensibile, la crisi latente che travagliava i *granata* all'inizio di stagione, sembrava porre i *bianco-neri*, forti per la bella prova fatta lo scorso anno, in prima linea.

Invece tutte le previsioni furono sconvolte dal graduale risveglio, dal ritorno della squadra *granata* e dal leggero declino della squadra *juventina*.

Non vogliamo tuttavia trascurare un fattore sensibile che ha in parte fiaccato il club dei *bianco-neri* e cioè la costante, nera sfortuna che ha tolto loro la vittoria spesso volte quando meritavano in ogni modo di conquistarla.

Con tutto ciò è vero pure che la *Juventus* ha nella sua squadra molte falle da riparare: prima di tutte quella del portiere che alterna troppo spesso qualche buona parata con incomprensibili madornali errori, gli errori che sistematicamente hanno costretto gli uomini di Giriodi al match *ari* od alla sconfitta.

L'incertezza del portiere ha necessariamente reso incerti pure i terzini, nè più vedemmo infatti il loro classico gioco per cui Bruna poteva essere un potente ausilio alla seconda linea senza mancare di intervenire ed a tempo in rinforzo a Novo. Il loro gioco di *backs* affiatati conducevano questi due ottimi elementi finchè in loro rimase la sicurezza che in porta vi era un buon guardiano.

Ora no; da diverso tempo notammo che Bruna, per esempio, fa il gioco indietro, e che spesso interviene sostituendosi quasi al portiere.

Mancò così in questi ultimi tempi il sicuro legame che prima esisteva fra terza e seconda linea e che serviva a colmare la non robusta efficienza di quest'ultima.

Diretta conseguenza di tale stato di fatto si venne vieppiù accentuando la mancanza nella *Juventus* di una vera spina dorsale. Dei tre sostegni chi si è sempre salvato e con onore è stato Ezze Bianziano Bigatto. Anche oggi egli ha lavorato

con coscienza e con risultato positivo, costringendo sempre alla immobilità la pericolosa ala *granata*, si è distinto, si è imposto all'attenzione di tutti, ha rivelato di essere un sostegno di primo rango degnissimo d'indossare l'azzurra maglia nazionale.

Egli, pur badando al suo diretto rivale ha saputo ogni tanto aiutare il compagno di centro, ha cercato di aiutare, di risospingere la prima linea.

Marchi è un intelligente giocatore, non manca di ottima scuola, ma non è certo adatto, almeno ora, al ruolo di centro sostegno. Egli non regge all'improbabile fatica e lascia spesso un vuoto del quale approfittano gli avversari per volare verso i difensori estremi. Maserà, modesto, ma pure in buona forma, stando così le cose, con scrupolo encomiabile ma con evidente maggiore difficoltà, cercava di tenere a bada sia l'ala che l'interno avversario, ma questo gioco pericoloso non poteva certo rendere molto. Così ridotta anche la linea di sostegno, come poteva con efficacia la prima linea *juventina* premere sulla difesa avversaria, tentare più spesso la via della porta? Staccata da-

gli *halves* in modo evidentissimo, a che poteva valere la volontà di Giriodi, di Debernardi che sempre tornavano indietro a prendere quand'era possibile, il pallone? Non potevano gli avanti *juventini* certo condurre serrate azioni quali solo possono realizzarsi quando una forte seconda linea è pronta a premer sulla prima raccogliendo e rimandando i palloni che vengono o intercettati o comunque perduti.

Un nostro modo di vedere han fatto fin troppo gli avanti *juventini*, se da soli spesso riuscirono ad impegnare anche seriamente la difesa *granata*.

Ferraris si prodigava, intesseva buone combinazioni ma invano. Sereno, spesso inutilizzato, era anche ben guardato da Romano, Beccuti in condizioni poco buone fin dall'inizio del match era disorientato, Debernardi portò qualche volta dei palloni al centro, ma anche l'opera sua fu vana. Non mancano gli attaccanti *juventini* di buona tecnica, nè vale dire che Giriodi sia lento: oggi fu tutt'altro che lento, oggi forse, come non mai, egli ebbe esatta la percezione della necessità di tornare indietro, di studiare spesso il passaggio al fine di non frustrare una incominciata fase di attacco. Certo il suo gioco calmo non sempre si adatta a quello vivace e scapigliato di Ferraris, ma pure bisogna riconoscere che della prima linea egli è pur sempre uno degli elementi più preziosi.

Egli ebbe, un torto, nel primo tempo, di non sfruttare un po' di più il compagno Sereno.

Esaminata così l'inquadratura degli striscioni, e rilevate le manchevolezze essenziali, facilmente si comprende come questa squadra non abbia potuto opporre valido contrasto ai *granata*.

Questi apparvero magnifici per slancio, sicurezza sul pallone, decisione di passaggi, padroni nel condurre il gioco sul loro efficace sistema di passaggi alti e lunghi, tali che repentinamente portano le azioni nelle parti del campo meno guardate dagli avversari. Ben legate le linee di difesa, il gioco che prima facevano i terzini *juventini*, han fatto oggi quelli *granata*, mentre la seconda linea non faceva altro che nutrire di palloni quella degli avanti. Questi, nel complesso, non sono all'altezza degli avversari, ma pure così sostenuti non potevano non dare buon risultato.

Inoltre notammo che tutti i *granata* sanno tenere materialmente il loro posto più assai degli avversari che spesso si vedevano invece accanirsi in due o in tre nel medesimo punto, contro lo stesso *granata* per toglierli la palla.

La squadra del *Torino*, che pure è una squadra certo poco stabile nei risultati, diremo così morali, mentre materialmente ha quasi sempre vinto, oggi rappresenta, e si può dire, un'invidiabile raccolta di elementi i quali nelle partite difficili sanno dare l'impressione esatta di quella superiorità che i risultati numerici dicono.

La sapiente opera di Pozzo ha avuto il meritato premio, la sicurezza cioè dell'ammissione dei *granata* nelle semi-finali.

Noi riteniamo che i *bianco-neri* possano, anche



La squadra della Soc. Lazio di Roma.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

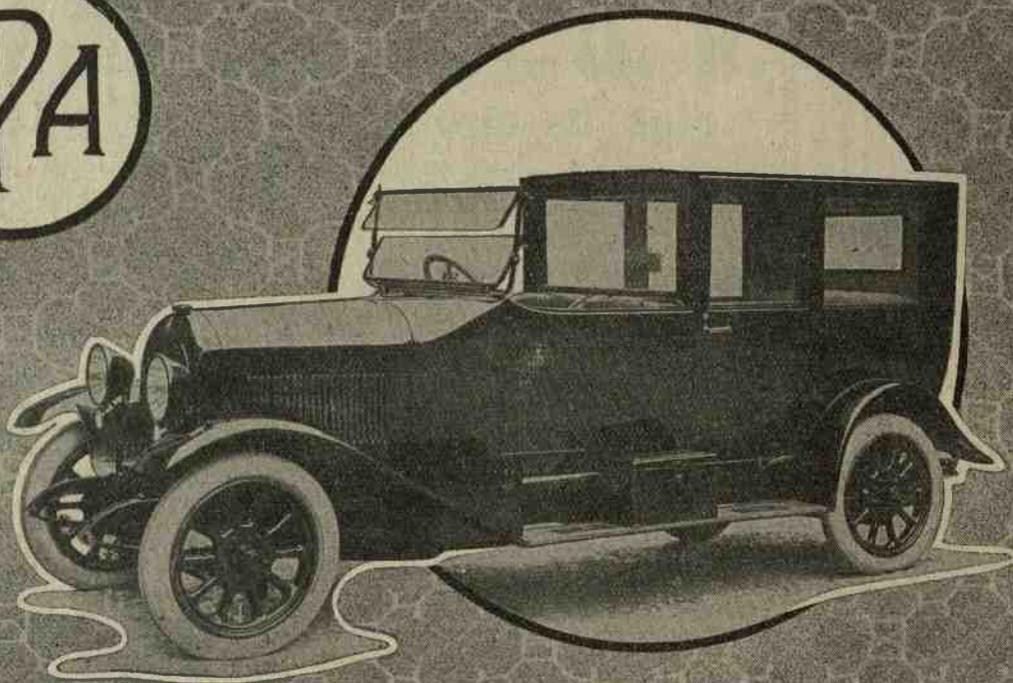
Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

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.



Società Ligure-Piemontese Automobili

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP



Genoa batte Sampierdarena 2-0.

(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

rino un po' alla volta serra le file, i bianco-neri hanno momenti di rilassatezza, non vale la volontà loro di frenare l'incalzante offeso granata. Vien segnato dal Torino un goal, ma l'arbitro lo annulla per un precedente fuori gioco. Poco dopo però il goal valido viene e dai popolari, dal *par-terre*, dalle tribune, si leva un clangore indescribibile: suoni d'ogni sorta e d'ogni colore. Il giubilo portato alla frenesia!

Riprende la gara, continuano gli attacchi granata, continuano i contrattacchi juventini, ma senza risultato. Su un calcio di punizione la *Juventus*, e qui c'entra la *guigne*, manca un goal che doveva esser fatto.

Poco dopo, il secondo punto del Torino fatto per un errore di Bruna.

La *Juventus*, per quanto sfiduciata, per opera dei suoi avanti ha ancor qualche guizzo, ma la fine si avvanza ed ormai la partita è perduta.

Al fischio finale i giocatori granata vengono portati in trionfo fino al loro vicino campo da una folla di *supporters*.

Nel campo dei bianco-neri i cuori dei vecchi soci, i cuori ardenti dei giovani, sono oppressi dal più forte dolore.

Così la *Juventus*, la vecchia Società che col *Torino* ha agitato per anni ed anni la fiaccola del più puro amore per lo sport in nome della capitale piemontese, cede il passo per quest'anno alla nuova Società di corso Stupinigi, preparando, nel dolore della esclusione dalle più aspre gare, gli animi alla riscossa per l'anno che segnerà il suo venticinquesimo di vita.

Lo Sparviero.

In Lombardia.

La seconda giornata del girone semi-finale di ritorno non ha dato luogo a sorprese. Il match fra le due eterne rivali milanesi è terminato nullo. A differenza però del primo incontro, si è potuta constatare questa volta una sensibile superiorità dei rosso e neri del *Milan*, sui nero-azzurri della *Internazionale*. Non si è pur anco risolta la questione della superiorità dell'una o dell'altra squadra.

I bianco-neri a scacchi della *Unione Sportiva Milanese* hanno dominato i giovani campioni del *Treviglio*. Il risultato numerico di 4 a zero potrebbe indicare una indiscussa superiorità degli unionisti.

Questi però, se pur dominatori, in alcuni momenti hanno dovuto seriamente impegnarsi per trattenere gli audaci giovani Dei goals fatti, due si devono ad evidenti madornali errori del portiere trevigliese.

Chi ha stentato assai a vincere fu invece il *Legnano* che sul campo di Varese ha battuto di misura per uno a zero ed all'ultimo minuto quei di Saronno. I compagni di Baiocchi hanno saputo dimostrare anche su un campo neutro che la loro forma attuale è tutt'altro che da trascurare.

La classifica rimane pertanto invariata essendo il *Legnano* in testa, seguito dall'*Internazionale*, poi dall'*U. S. Milanese*, in fine dal *Milan*.

con leggerissime sostituzioni, necessarie se pur dolorose, e con spostamenti opportuni riacquistare quella saldezza che in avvenire potrà dar loro maggiori soddisfazioni. Non comprendiamo, ad esempio, come non cerchino di sfruttare le primitive doti di ottimo sostegno che conoscevamo in Bruna, nè meglio utilizzare Maserà che come terzino potrebbe anch'essere più redditizio.

Eppur senza togliere Maserà dal suo posto, la *Juventus* non dovrebbe mancare di giovani che lanciati in prima squadra, ben guidati, potrebbero diventare ottimi terzini per tenere il posto che Bruna, nel pensiero nostro, dovrebbe lasciare per valorizzare di più la squadra e se stesso ove altri non sorga che possa sostenere bene il ruolo di centro sostegno.

A parte questa digressione che ci è dettata, come sempre abbiám fatto nei riguardi di ogni squadra, dal desiderio non solo di critica, ma di portare qualche modesto contributo allo sport che amiamo, non molto ci resta a dire della partita.

Un pubblico imponente vi assisteva, pubblico tale da giustificare il desiderio dei grandi clubs di offrire migliori e più comodi campi, come pare la *Juventus* certamente faccia pel prossimo anno.

Irrequieti tutti, ma abbastanza composti, non si ebbero a notare incidenti. La tribù dei granata era al completo, quella dei juventini, da non dirsi, più che al completo.

Un continuo incitamento ai beniamini, attimi di silenzio fatto di speranza o d'angoscia, prorompere di slanci di gioia, di sollievo o di imprecazioni: nel campo i ventidue atleti protesi nella volontà di vincere.

E ad onore di vincitori e di vinti, diremo che tutti, indistintamente, hanno dato l'anima loro.

E se ciò conferma il giusto compenso nei vincitori, serva a sostenere l'anima di quelli che han dovuto abbassar bandiera. A parte difetti, a parte manchevolezze, noi amiamo riconoscere che dall'aspra tenzone uscirono in questo senso degnamente e gli uni e gli altri se gioia prorompeva dai loro petti o se un groppo serrava loro la gola.

Le squadre si allinearono così:

Juventus: Giacone; Novo e Bruna, Maserà, Marchi e Bigatto; Sereno, Beccuti, Ferraris, Giriodi e Debernardi.

Torino F. C.: Mosso I; Martin II e Morando; Valobra, Backmann e Romano; Falchi, Tirone Martin I, Mosso IV e Calvi.

Arbitro: Bernabò di Milano, che fu attento e giustamente severo.

Il primo tempo si chiuse zero a zero. La *Juventus* dominò per un poco, il *Torino* di più; le fasi si susseguirono elettrizzanti e spesso le porte erano in pericolo. Fu questo tempo giocato anche con minor confusione se pure con grande slancio.

La *Juventus* mancò una buona occasione di segnare su un tiro un po' alto di Sereno e su alcune altre combinazioni sotto la porta per deboli tiri di Beccuti, Debernardi e Ferraris.

Il *Torino*, sebbene abbia esercitato maggior pressione, non fu così pericoloso né sciupò comunque occasioni. Nel secondo tempo i granata prendono l'avvio e costringono spesso gli avversari ad ardue difese. I contrattacchi juventini, per mancanza di sostegno e per l'abilità dei terzini granata vengono sempre infranti. Ma il *Ti*



A sinistra: Doria contro Spes.

(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).



A destra: il match che ha provocato un nuovo incidente in Liguria.

(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

BERGOUNGAN & TEDESCHI

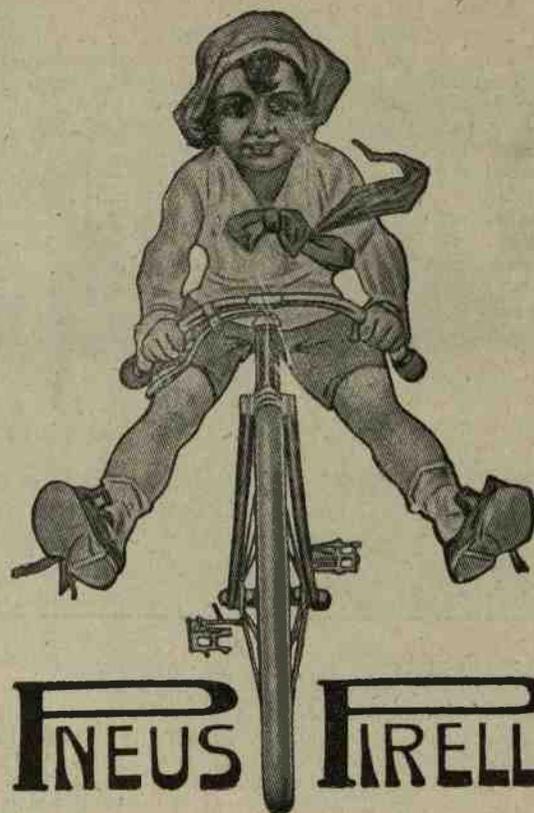
TORINO - Strada di Lanzo, 316

≡ 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 Rosolino Pilo, 21, 23 - TRIESTE, Via
Mazzini, 4.

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città



TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

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

L'Officina BONINO

(D.^{co} FILOGAMO Successore)

TORINO — Corso Vittorio Emanuele, 30

con macchinario moderno
e materiale garentito

RIPARA e carica

i Rinomati Accumulatori

TUDOR

della

Società Italiana Accumulatori Elettrici - MILANO

Coi piedi sul ghiaccio.

Coi piedi sul ghiaccio o sprofondando nella neve fino all'anca, nelle lunghe ore silenziose, quando tutto intorno è tranquillità candida ed è il cielo serenità cristallina, si riesce a comprendere la passione per la montagna; e come questa passione sia così pura ma anche così violenta da aprir nel ghiaccio la più grandiosa e più segreta tomba a molte sue vittime.

Si direbbe che la natura si vendica di essere amata con troppo ardore; ma anche solo a questi suoi ammiratori senza limiti, a questi audaci senza freno svela tutto l'incanto della sua poesia.

La montagna calcola lungo la sua altezza come lungo l'altezza di un barometro l'affezione che a lei lega gli uomini.

Ai suoi piedi, in quei villaggi sonori di opifici, aguzzi di alti comignoli, popolati di squadre di operai che discutono e radunano comizi, si rifugiano quelli che alla montagna non sono legati che dagli interessi del lavoro quotidiano.

Della poesia questi uomini non si occupano; essi sentono l'inno continuo e monotono delle macchine pulsanti, chiedono al monte la cascata d'acqua perenne, e la relativa forza idraulica, al più chiamano dalla città a passare le vacanze la famiglia perchè si trovano così più vicini, durante i grandi calori, allo stabilimento che produce la ricchezza.

Ma anche ai piedi della montagna vi sono molti paeselli civettuoli, campagnuoli, con tutte le piccole comodità della vita, con una corriera che li attraversa due o quattro volte al giorno, magari con una ferrovia di quart'ordine che vi tiene stazione, e là corrono quelli che non cercano la montagna ma i propri comodi esclusivamente. I boschetti dei primi declivi si popolano di villine eleganti, le signore passeggiano con abiti di lusso e godono il fresco, quel tanto almeno che la montagna vorrà degnarsi di mandar loro in certe ore: le briciole della mensa. Bisogna invece salire un po' le tortuose e polverose strade provinciali e fermarsi ai villaggi sperduti qua e là, internati in un castagneto, o appesi come un nido ad una falda del monte per trovare i primi amatori della montagna. Amatori timidi, che qualche comodità sacrificano per l'aria di montagna, ma non rinunciano alla vicinanza dei treni ed alle facili comunicazioni con la città dove il centro degli interessi li chiama con frequenza.

Sono ad ogni modo già persone che vanno alla montagna per la montagna, e che cercano l'aria buona, salutare, fresca, che arriva attraverso le ombre e i murmuri dei castagneti. Non si preoccupano della vista, dell'altezza; ignorano la parola «escursione», torcono il naso alla parola «ascensione» e leggono tutta la gazzetta com-

presa la sesta pagina. Timidi amatori che alla montagna si avvicinano per l'interesse della salute, per la paura del caldo e per i quali il periodo estivo non è alata noesia, ma prosa un po' scarmigliosa, un po' noiosa e sbrodolata. Con le corriere e le vetture, con i velocipedi e gli automobili saliamo più su, seguiamo nei loro infiniti serpeggiamenti le strade provinciali per trovare colà le vivaci chiassose compagnie di signorine e giovanotti le quali e i quali guardano con desiderio le vette, e parlano di traversate e di punte, e di laghi alpini; per trovare gli uomini maturi e magari brizzolati i quali si provvedono di canne e scarpe ferrate e ricordano le notti passate nei rifugi e combinate e pregustano giornate di alpinismo vero, per quanto elementare, scorrevole lungo i selciati delle vie mulattiere.

A questo punto lo sport, lo snob, la moda, la civetteria, il romanticismo a chiaror di luna si danno convegno, e cercano di creare, o quanto meno di rendere figurativo l'amore della montagna. Non v'è più l'interesse, non è più l'aria buona, è già la bella vista incitatrice e dominante, ma non è ancora lei sola, la montagna che attira ed ammalia.

Se ne parla troppo di bellezza a questo punto, perchè possa essere profondamente sentita; si fanno citazioni di versi per descrivere i panorami, per rivelare la voce della natura; e si fa troppo chiasso, si ride troppo, si hanno preparativi troppo superficiali, troppo voluminosi e decorativi perchè possa la montagna prendere sul serio le ammirazioni e le ovazioni di questi dilettanti dell'Alpi. Essi non hanno nè i muscoli nè il cuore dell'alpinista: non sanno neppure scimiottarne la figura vera. Recitano la parte da filodrammatici

per sollazzo e si applaudono fra di loro fragorosamente. Si illudono di capire e di sentire: ma sono ancora e ciechi e sordi: è già la simulazione, non è ancora l'amore.

Passano vicini a questi gruppi di aristocratici gli alpinisti ciabattoni che non han mezzi nè tempo per fare di più, e che alla montagna sacrificano le poche giornate libere dell'anno, le ferie sospirate, e si limitano a renderle l'omaggio della loro buona volontà.

Più silenziosi, più gravi questi tentativi di alpinisti guardano con senso un po' ironico di disgusto i portatori e le guide degli aristocratici, e sentono che non sono quelle le vere guide, le guide famose, i grandi.

I grandi sono infatti molto rari anche fra gli amatori della montagna, come i veri artisti in confronto dei dilettanti. I grandi amatori della montagna che non la ricercano per l'interesse personale della salute, che non la ricercano neppure per il godimento estetico del panorama, ma che



Nel Trentino Italiano. In val Gardena.



Sport di stagione. Le gare di bob presso Chamonix.

Sprofondate?
Ve l'ho pur detto di non caricarvi di quelle cose inutili!
bastava un po' di'

CIOCCOLATO
TALMONE
AL LATTE!

Vittorie Commerciali...
(Continuazione, vedi numeri precedenti)

=== 1921 ===
Tutte le Moto
MAXIMA

7-9 HP

sono munite di CARBURATORE

ITALIA

FABBRICA NAZIONALE MOTOCICLI

== **MAXIMA** ==
VOGHERA

Società Metallurgica di **ALPIGNANO**

TORINO - Via Carlo Alberto, 23
:: Telefono 1-89 ::

Agenzia Generale per l'Italia:

Ditta **GUIDO MEREGALLI** - Corso Magenta, 37 - **MILANO**

== **PREFERITE** ==
LE CAMERE D'ARIA VELO-MOTO-AUTO

MARCA



EXTRA

Fabbricate dalla
Lavorazione Italiana
Gomma ed Affini

:: :: **BOVISIO (Milano)** :: ::

RAPPRESENTANTI PER PIEMONTE E LIGURIA

Pellini & Ferraris

TORINO - Corso Ferruccio N. 23

SCUOLA PER MECCANICI
e Conducenti di Automobili

(Autorizzata dallo Stato).

Via Balbis, N. 1 - Telefono 63-02 - **TORINO**.

Martedì 1° febbraio, alle ore 20,45, verrà iniziato un corso accelerato teorico-pratico di *automobilismo*.

Gli allievi che intendono iscriversi alla *Scuola* che in virtù del *riconoscimento governativo* rilascia il *legale certificato di idoneità per l'automobile e la motocicletta*, debbono rivolgersi unicamente all'Ufficio di Direzione, via Balbis, n. 1 (entrata in cortile), non lasciandosi fuorviare da inesatte indicazioni nei pressi della *Scuola*.

Il Direttore

Ing. E. MARENCO.

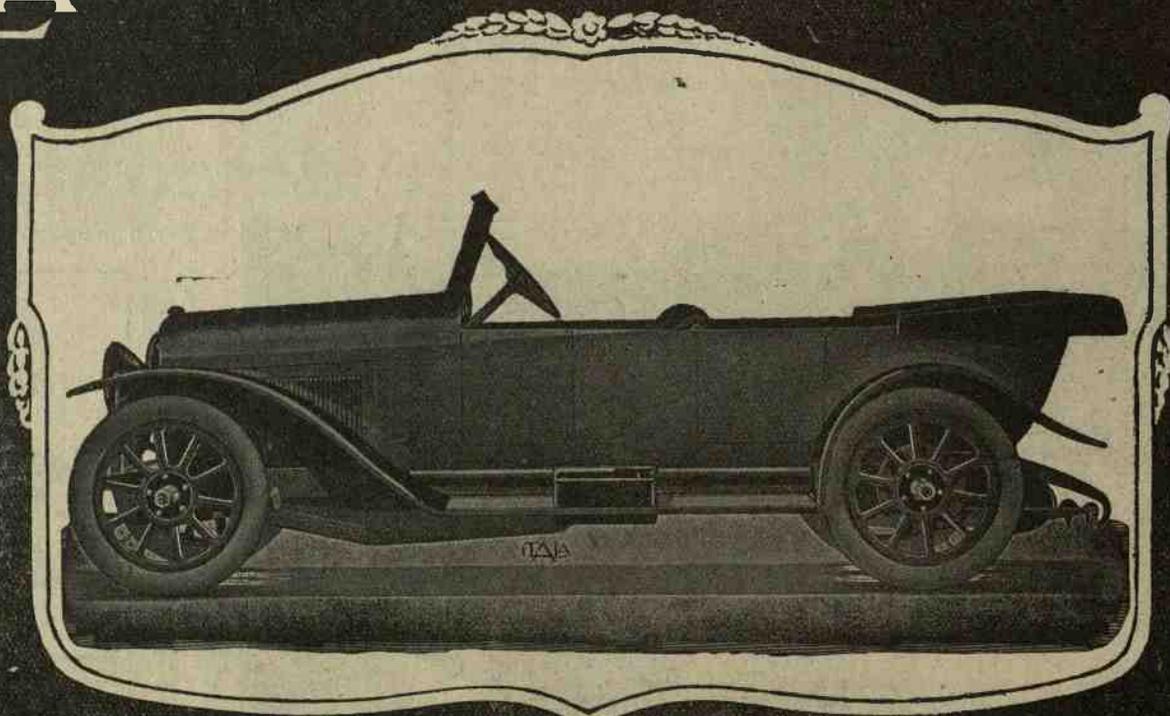
Il Presidente

Avv. C. GORIA GATTI.

ITALIA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO
50



MODELLI PER TOURISMO
AUTOCARRI INDUSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE

la dominano per il gusto di dominarla, di portare il grido del re della natura su tutti i punti più arditi, sui quali la natura pareva avesse posto il suo divieto, sono pochi e sono affatto diversi da quei crocchi di eleganza cittadina. Sdegnano questi eroi della montagna le accuse che contro la loro audacia sono lanciate, scagionano le gurgie delle vendette che paiono prendersi quando lasciano franare qualche vittima petulante ed ineperta. Essi sanno che non si scherza con i ghiacciai e che la vita ha un valore e deplorano quelli che imprudentemente la sciupano senza le precauzioni necessarie. Ma debbono anche sentire qualche cosa di molto grande, di molto puro, di molto ideale nelle loro vittorie sui monti, quando con piede sicuro e con occhio vigile passano là dove o nessuno o pochi sono ancora passati. Essi debbono allora, ma essi soli, sentire la poesia vera della montagna, l'inno e l'ebbrezza dell'alto e del silenzio, della profondità e dell'immenso. Come gli anacoreti contemplativi nelle notti vigilate sui monti, nelle albe salutate dalle più ardite creste debbono aver nel cuore visioni straordinariamente belle, se per esse trovano facile cosa affrontare tanta fatica e trovano cosa giusta vincere tanti pericoli. Qualcuno di essi lasciò qualche traccia di quelle ore vissute e godute in comunicazione libera, ampia, intima con la natura selvaggia e alpestre nelle descrizioni che cercò di tracciare, ma anche questi scrittori che uniscono la potenza dell'arte alla potenza del sentimento, si limitarono a poche pagine, spesso a poche parole.

I più, quelli che non scrivono, non descrivono neppure nei loro discorsi famigliari quella serenità gioiosa e tutto comprendono in un gesto che per loro deve voler significare ogni cosa.

O piccoli queruli uomini della pianura, o interessati villeggianti che alla montagna chiedete l'aria per i vostri polmoni flaccidi, o il panorama per il vostro cuore romantico, dite sottovoce di tutti i giornalieri scandalucci del mondo, davanti al sognatore delle Alpi. Egli non saprebbe rispondere, non saprebbe capire le vostre discussioni, ma si sentirebbe anche tarpate forse le ali, e scemare la gioia sua entusiastica. Ad una certa altezza, di certe volgarità degli uomini non bisogna più parlarne. Il vento le spazza via dai pensieri e dai cuori.

S. F.

Attorno allo Sport

Non è soltanto nel dilettevole sport nautico che i motori a scoppio hanno dimostrato il loro utile impiego, poichè con le loro varie ed importanti applicazioni hanno grandemente contribuito allo sviluppo del commercio fluviale e lagunare ed in special modo alla navigazione di piccolo cabotaggio.

Il piccolo cabotaggio viene infatti disimpegnato da velieri che veloci solcano le acque se spinti dal vento favorevole, ma che sono costretti a so-

stare lungamente od a lungo bordeggiare prima di raggiungere il porto se hanno i venti contrari. Il possedere a bordo un motore costituisce allora un prezioso ausilio, con quei maggiori vantaggi che ne derivano a coloro per i quali il tempo è denaro. Chi conosce poi le ire dei marosi, che non di rado e all'improvviso sorprendono i naviganti, sa quanto valga essere provvisti di un mezzo automeccanico che conceda autonomia allo scafo minacciato dal violento mare, mentre il vento impetuoso impedisce di adoperar la vela per convenientemente poggiare nel porto sicuro o per cambiare di ormeggio nella rada pericolosa.

Il successo pertanto dell'applicazione dei motori a benzina nelle imbarcazioni ha consigliato la « Fiat » di studiare la costruzione di speciali gruppi marini di piccola e di media potenza. Due attualmente ne sono ultimati: un 25 HP (tipo 53-A) di 100 x 140 mm. di diametro e corsa ed un 12-15 HP (tipo 51-A) con 70 mm. di diametro per 120 di corsa. La loro struttura è identica poichè entrambi sono a 4 cilindri fusi in un sol blocco, con valvole da un lato e dal lato opposto il carburatore. Il magnete e la pompa dell'acqua sono comandati da un albero trasversale. La lubrificazione è fatta per mezzo di olio sotto pressione, ed una parte dell'acqua viene spinta in un serpentino di rame posto nella coppa inferiore del motore in modo di limitare il riscaldamento dell'olio.

I motori sono montati su telai d'acciaio che sostengono anche il supporto su cui sono applicati la manovella della messa in marcia, i manometri,

la pompa della pressione e sul 53-A anche il volante di direzione. Mediante una leva a mano che sposta la scatola dell'inversore di marcia si ottengono la marcia normale in avanti, il disinnesto del motore e la retromarcia. Questi gruppi marini possono essere adattati sullo scafo con lieve lavoro e non abbisognano che di un raccordo con il serbatoio della benzina per funzionare prontamente.

Impiantato su imbarcazioni capaci di 15 e di 20 persone, con e senza cabina, il « Fiat » 53-A ha raggiunto la velocità oraria di 25 e di 30 chilometri funzionando in modo perfetto. In ogni altra applicazione, dal canotto automobile al veliero dal motoscafo per passeggeri al rimorchiatore per risalire i fiumi con carichi imponenti, questi gruppi marini, per la loro praticità ed efficienza hanno ovunque assunto un notevole sviluppo, in special modo in Italia dove le spiagge dell'Adriatico e del Mediterraneo si distendono a migliaia di chilometri e dove numerosi ed incantevoli sono i laghi e le lagune.

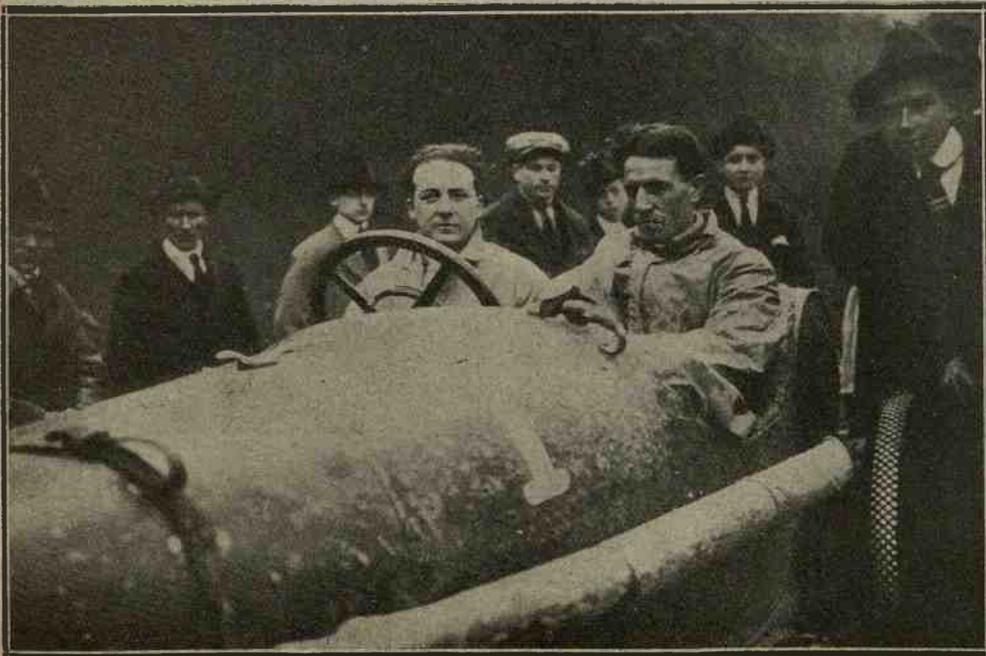
* In questi giorni al nostro ambasciatore a Tokio marchese Raniero Paolucci Dei Calboli è stato comunicato dal conte Yasuya Uchida, ministro degli Affari Esteri, che il Giappone ha deciso di porre, quale ricordo del volo Roma-Tokio, nel museo delle armi Yushukan, l'apparecchio che raggiunse la capitale nipponica guidato dal tenente Arturo Ferrarin. Questo cimelio, cui si lega la gloriosa impresa aviatoria italiana, sarà esposto al pubblico, a testimoniare l'importantissimo fatto storico che non mancherà di legare in salda amicizia i due paesi.

* Il corridore a piedi Guillemot, attualmente caporale dell'esercito, è stato messo a disposizione degli affari esteri per la propaganda sportiva e partirà presto per l'America. Egli sarà accompagnato da un ufficiale superiore. I critici sportivi dicono che sarebbe stato meglio mandare con lui un manager.

Altri atleti seguiranno presto il Guillemot in America, specialmente una *équipe* di corridori fra i più noti che si distinsero ad Anversa e che parteciperanno nell'aprile alla gara annuale dell'Università di Pensilvania.



Il Comitato Olimpionco Italiano si è riunito domenica a Roma rinviando ogni decisione sull'organizzazione o meno in Italia dell'VIII^o Olimpiade al 13 Marzo, data in cui tornerà a riunirsi a Genova. (Fot. D. Biondi - Roma)



La riunione automobilistica di Roma. Il corridore Masetti.

(Fot. D. Biondi - Roma)

≡ **A. F. A.** ≡

AGENZIA FURNITURE AUTOMOBILI

Tutte le parti di ricambio

TORINO - Via Nizza, 117 - TORINO

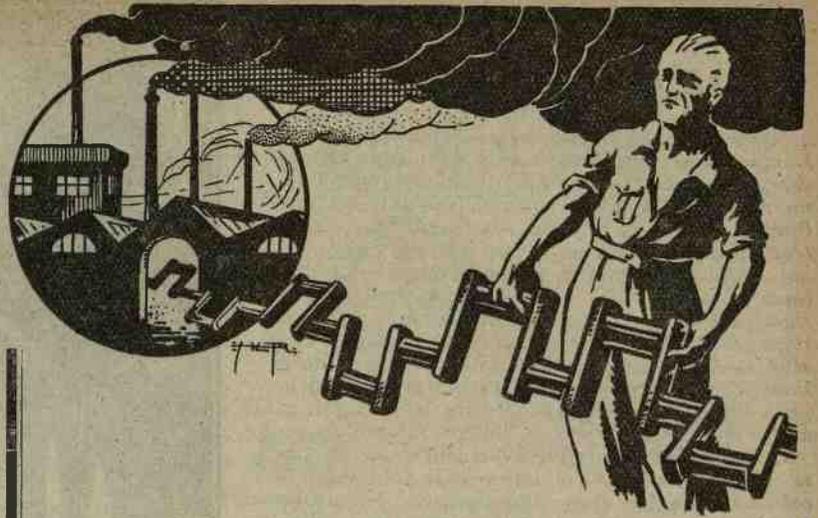
CORA

la classica marca
del Vermouth

Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

≡ TORINO ≡



La più grande fabbrica di Francia per la costruzione di
ALBERI A GOMITO

J. FAURE

17, Chemin de Combe-Blanche. — Tél. 34-11

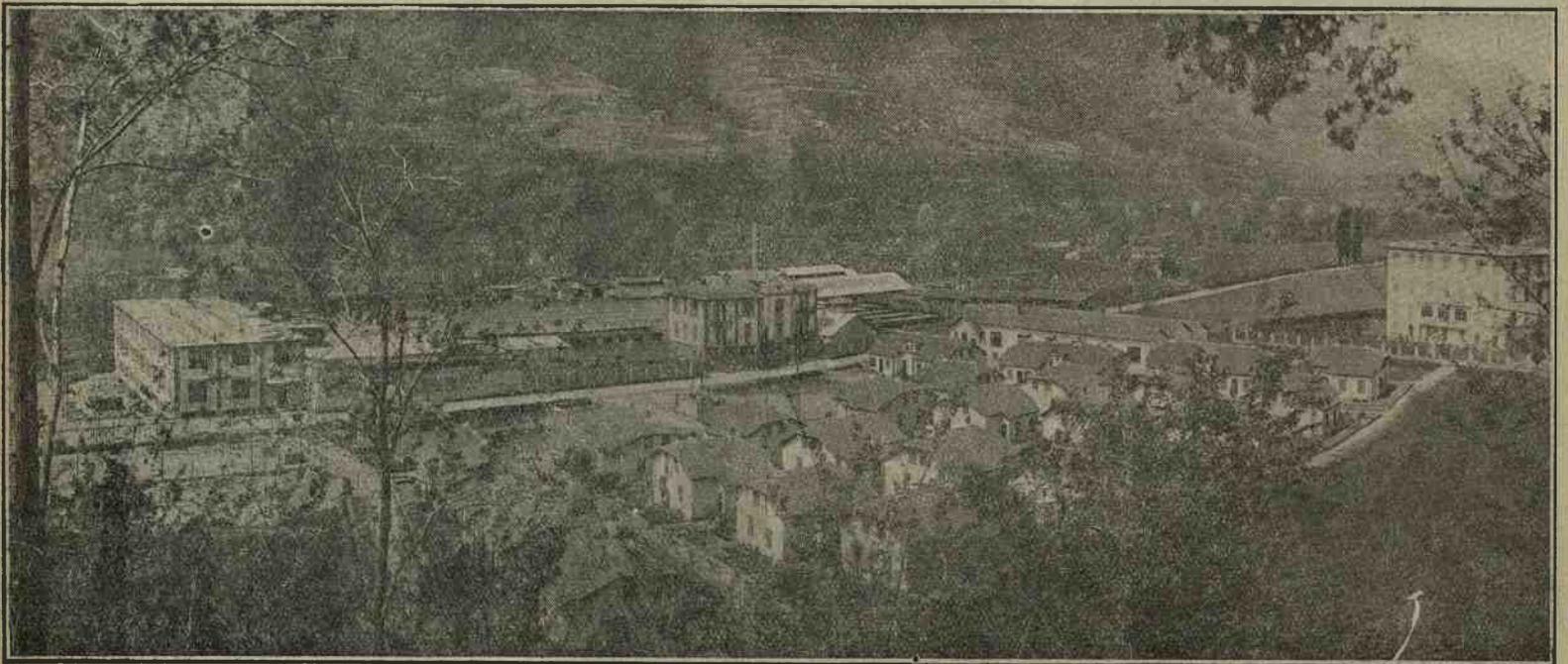
LYON - MONPLAISIR

Noi abbiamo un'Officina ed un laboratorio
speciale per la rettifica dei cilindri di motori, d'ogni tipo

OFFICINE DI VILLARPEROSA

Prima fabbricazione italiana di

CUSCINETTI A SFERE



Le grandi industrie d'Italia. — *Veduta generale delle officine di Villar Perosa. La prima fabbricazione italiana di cuscinetti a sfere adottati dalle principali Case di Automobili.*

≡ OFFICINE DI VILLARPEROSA (Pinerolo) ≡

Come si dovrà organizzare l'aviazione civile.

Abbiamo nello scorso numero accennato alle riunioni tenutesi di questi giorni a Torino per divenire da parte di alcuni tecnici allo studio di un programma di una pratica organizzazione dell'aviazione civile. L'ing. E. Ceretto, un competentissimo della materia, ha fatto un impressionante quadro della situazione dell'aviazione italiana. E dopo avere dimostrato come miliardi e sforzi miracolosi vennero annullati dopo l'armistizio da pessimi dirigenti, dopo avere accennato allo scandalo suscitato dall'opera delle Commissioni e sotto Commissioni, ha tratteggiato nella sua relazione i rimedi che si rendono urgenti per uscire da una crisi disastrosa.

Desideriamo soffermare l'attenzione del lettore su quest'ultima parte e riproduciamo qui le parole dell'ing. E. Ceretto augurandoci che la voce ormai unanime di protesta contro il passato e l'augurio di un pronto assetto dell'aviazione civile, di cui tutto il giornalismo sportivo e tecnico d'Italia oggi si occupa, giungano a chi ha il governo e lo decidano ad agire senza riguardi a persone ed enti. N. d. R.

L'aeronautica militare deve essere perfettamente distinta dall'aeronautica civile. Questa deve avere una assoluta autonomia tecnica, organica, finanziaria; deve essere possibilmente indipendente sotto forma di Direzione Generale o Sottosegretariato.

L'aeronautica militare fa parte dell'esercito; alla sua organizzazione deve pensare lo Stato Maggiore.

L'aeronautica civile deve:

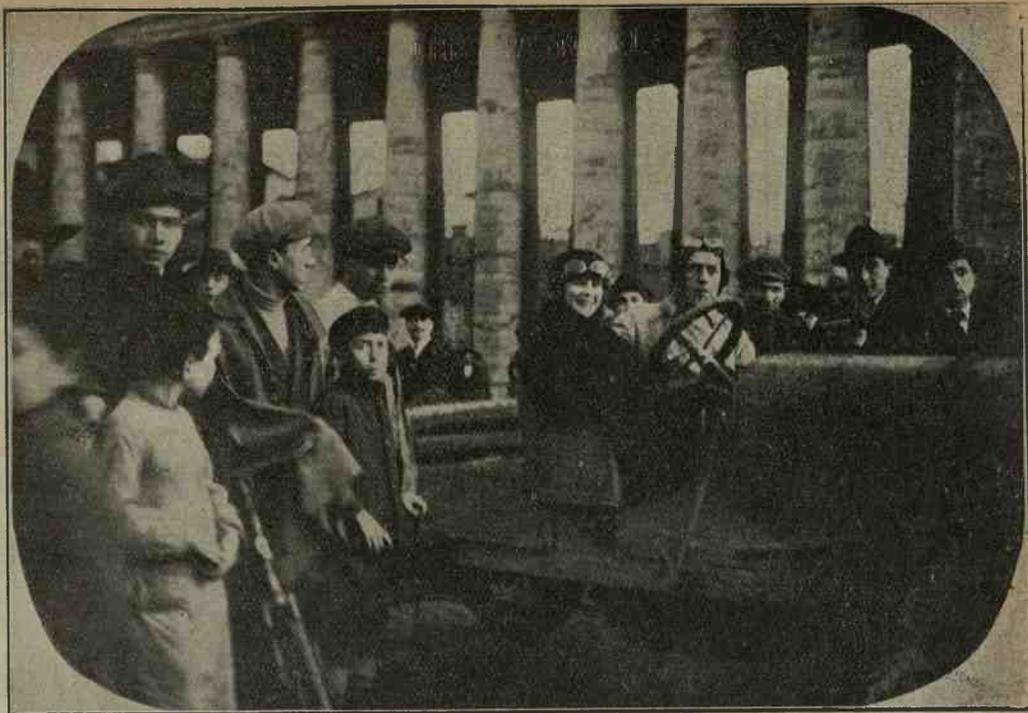
Sorvegliare ed aiutare tutta la produzione aeronautica italiana e quindi provvedere apparecchi e motori sia all'aeronautica civile che a quella militare.

Aiutare le ditte costruttrici, i tecnici, bandire concorsi per studi ed applicazioni, aiutare tutte le buone manifestazioni aviatorie.

Organizzare i campi di ricovero e di atterraggio, stabilire e far osservare le norme di navigazione aerea. Aiutare e sussidiare i trasporti aerei; facilitare la organizzazione di linee aeree.

Provvedere alla rapida e razionale liquidazione del materiale di guerra, di aviazione, facilitandone l'esportazione, le trasformazioni, l'utilizzazione nel campo industriale e delle nuove costruzioni.

E' vero che nessuna industria può essere oggi tenuta in vita a spese dello Stato, ma è pure vero che una buona organizzazione può dare immensi aiuti, con ordinazioni opportune, con fa-



Signora Maria Antonietta Avanzo, 3^a arrivata nella categoria 3 lt. su Vettura Diatto 4 D.-C. 25 Hp.

cilitazioni di trasporto e di dogana, con studi ed esperimenti. Così pure nei trasporti aerei mentre sarebbe assurdo il voler ritentare, come già si è fatto, i trasporti aerei di Stato, molto invece si può ottenere favorendo ed aiutando le private iniziative.

Sia creato ex-novo un Ente tecnico dell'aeronautica, senza burocrazia, senza infinite Direzioni e divisioni, formato con pochissimo personale, ma ottimo e competente, come è ora possibile trovare e decorosamente retribuire. Siano eliminate tutte le decine di uffici inutili che l'aviazione ha attualmente a Roma e si ritorni al sano principio di istituire e formare gli uffici dove vi è la produzione da sorvegliare, ove vi sono studi ed esperimenti da compiere.

Con gli introiti ingenti che si potranno ottenere dalle sapienti vendite del materiale esuberante, con le economie che si otterranno riducendo al minimo l'attuale numerosissimo personale militare, sarà possibile organizzare il nuovo ente tecnico dell'aeronautica civile, concretare ed attuare un ristretto, ma ottimo programma di nuove costru-

zioni, senza ricorrere all'istituzione di nuovi fondi, senza richiedere ingenti spese nuove alle stremate finanze dello Stato.

L'aviazione civile sia data ai competenti se si vuole che essa possa svilupparsi e progredire senza ulteriori spese insensate ed inutili. Riorganizzare e ricostituire occorre, ma sarebbe d'altra parte delittuoso il continuare a sperperare senza alcun utile il denaro dello Stato.

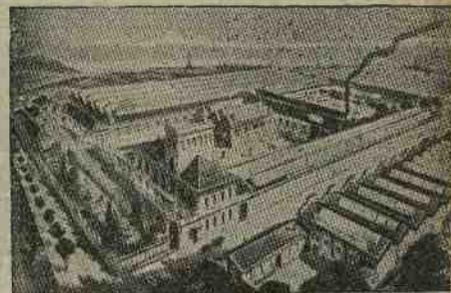
Purtroppo l'aviazione italiana non è ora conosciuta se non attraverso alle immancabili disgrazie ed agli scandali frequenti delle liquidazioni del materiale esuberante. Purtroppo la continuata poca serietà e competenza degli enti dirigenti hanno da essa alienato ogni simpatia del pubblico, ogni seria considerazione dei gruppi industriali e finanziari che pure potrebbero con il loro aiuto rendere possibile le costruzioni nuove. Purtroppo ciò ch'è mancato sinora è l'«organizzazione seria», alla quale si deve senza indugio provvedere; è l'«unione» tra tutti quelli che l'aviazione comprendono e per la quale si sentirebbero di lavorare ancora; è la «fiducia» che non si può ottenere, se non ridando all'aviazione serietà di organizzazione, possibilità di nuovo sviluppo, di nuovi progressi.

L'industria aeronautica richiede abile e versatile «genialità» di cultura scientifica, «perfezione» di lavorazione, piccolo impiego di materie



Gamboni 1^o arrivato nella categoria lt. 3, e 3^o nella classifica generale su vettura Diatto 4 D. C. 25 Hp.

STABILIMENTI DI VIA LESSOLO, 3-6



BICICLETTE

Invicta

CON
PNEUMATICI
PIRELLI

STABILIMENTI MECCANICI

C. MANTOVANI & C.

TORINO

Via Maria Vittoria, 6
TELEFONO 13-86

SI ACCORDANO AGENZIE



DORANDO

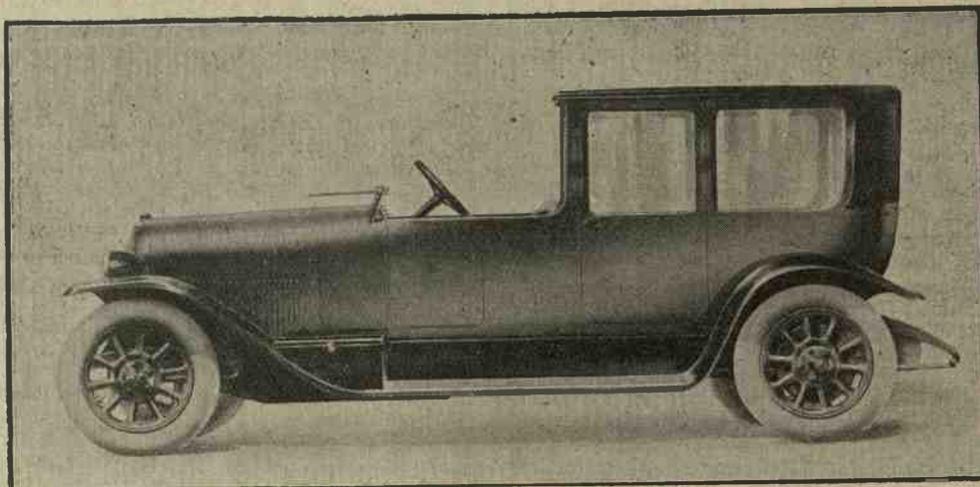
il tacco di vera gomma più ricercato

DORANDO

la migliore crema per calzature

DEPOSITI: Milano, Corso Porta Romana, 80 - Napoli, Piazza Nicola Amore, 6 - Roma, Via dei Mille, 7 - Trieste, Via Parini, 8.

DORANDO IMPORTING COMPANY - Torino, Corso Siccardi, 12^{ter}



Landulet Torpedo di lusso - modello 510

MOTORE A 4 CILINDRI - 20-30 HP.

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

COTTINO & C

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO · Via Monti, 24 · TEL. 22.75 · TEL. COTTINRADIO

Prime. L'Italia ha tecnici geniali e maestranze numerose che per abilità non hanno confronti al mondo. L'Italia potrà trovare nell'aviazione, con vantaggi del molto impiego di mano d'opera e dell'alto prezzo degli apparecchi preparati, una industria sportiva che potrà dare al Paese rinomanza e ricchezze.

Se si vuole che le private iniziative si possano liberamente sviluppare anche in Piemonte, che Torino ritorni, come fu prima e durante la guerra, maggior centro di produzione aviatoria, se si vuole ancora che da Torino irradiino le nuove manifestazioni serie della aeronautica civile con i buoni apparecchi e motori, che le grandi officine ivi esistenti possano in breve costruire, occorre sollecitamente:

1) Che dall'aeronautica di Stato siano dati aiuti

ed affidamenti alle ditte che ancora lavorano per l'aviazione od alle nuove società che si formeranno per costruzioni aviatorie.

2) Che il campo di Mirafiori sia aperto anche ai privati, specie ai soci della Società d'Aviazione. Che sia possibile, soprattutto negli «hangars» di proprietà del Municipio, il ricovero degli apparecchi privati. Che a Mirafiori siano permesse le manifestazioni aviatorie private.

3) Che sia prolungata sino all'entrata del campo la linea municipale di tram N. 11, affinché l'accesso diventi possibile senza dispendio anche a chi per l'aviazione conserva entusiasmo, avendo ad essa dato per molti anni le proprie energie senza riceverne alcun utile

Ing. E. Ceretto C.

Linee di navigazione aerea

tra l'Inghilterra e l'Oriente.

Per iniziativa del dipartimento civile del Ministero dell'aviazione sono stati iniziati i lavori necessari per riaprire col prossimo aprile la grande stazione aerea di Pulham, essendo intenzione del Ministero di condurre, non appena la stagione lo permetta, una serie di esperimenti conclusivi circa la possibilità di stabilire linee di navigazione aeree fra l'Inghilterra e il Baltico da un lato e l'Inghilterra e l'Egitto e la Palestina dall'altro.

Il Cairo diventerà la stazione terminale della linea egiziana e Reval od Helsingfors saranno scelte per la linea baltica, in attesa che questa possa essere prolungata fino a Pietrogrado.



PIRELLI GOMME PER CANCELLARE

Filiale di TORINO - Corso Vinzaglio, 2

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.

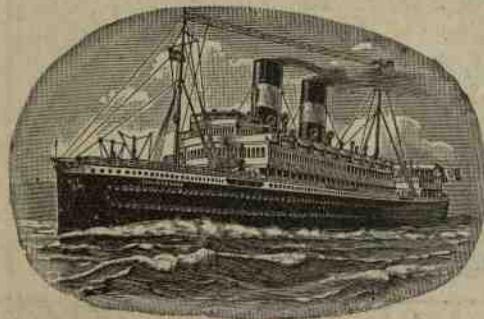
MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Scacciacani per Automobilisti

Casa di fiducia.

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

Telefono int. n. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2



Agenzia delle Società:

Navigazione Generale Italiana - La Veloce - Transoceanica - Sittmar - Marittima Italiana - Sicilia - Nord, Centro, Sud America, Australia, Estremo Oriente, Egitto, etc.

Listino partenze, prezzi informazioni a richiesta.

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 **Negozi VIGO**

La fornitrice delle maggiori Società sportive, dei clubs, delle sezioni di educazione fisica militari.

La Fabbrica Italiana MAGNETI MARELLI

produce nei suoi Stabilimenti di SESTO SAN GIOVANNI

più di **50.000 MAGNETI** all'anno

I **MAGNETI MARELLI** sono adottati da tutti i Costruttori Italiani di motori a scoppio di ogni forza e per ogni applicazione. In **DEPOSITO** presso i principali Grossisti.

Società Anon. L. 7.000.000 - MILANO - Cassetta Postale 10-32

ANZITUTTO UN

Cinzano

“SNIA”

Società di Navigazione Industria e Commercio

Capitale Versato L. 200.000.000

Sede in TORINO Via Alfieri, 15