

La STAMPA SPORTIVA e l'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 5,00	L. 11 -
SEMESTRE	" 2,30	" 6 -
TRIMESTRE	" 1,20	" 4 -

La copia cent. 15, arretrato 0,30

RIVISTA SETTIMANALE

Direttore:
GUSTAVO VERONA

PREZZO DELLE INSERZIONI

Una pagina . . .	L. 200	Un quarto di pagina .	L. 50
Mezza pagina . . .	„ 100	Un ventesimo di pagina „	10

Redazione - Pubblicità - Amministrazione - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

Si è iniziato il 13° Giro di Francia.



La prima tappa è stata vinta dal belga Rossius.

(Clichés eseguiti dalla Ditta Carlo Crespi, Via Canova, 22 - Torino).

AUTOMOBILI

nuove e d'occasione da L. 2000 a 10.000.
Camions, Omnibus nuovi e usati. Chie-
dere listino n. 93. Garage **STORERO**,
55, Via Madama Cristina — TORINO

SOCIETÀ MECCANICA ITALIANA TORINO (già ITALO-GINEVRINA)

Anonima - Capitale interamente versato L. 3.000.000.

Stabilimenti e Amministrazione - TORINO, Via Fréjus, 26.

Sede Sociale in ROMA - Via Mercede, 39.

Telegrammi: **MECANITAL** - Torino.

Parti di Serie **SMIT** per Biciclette

Rappresentante per la vendita esclusiva:

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**

VELO

MOTO

AEREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

**IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO**

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.

FAVORIAMO LO SPORT

VIAGGI A RIDUZIONE...

Lettera aperta a S. E. il Ministro dei Trasporti

Eccellenza!

Vi parliamo così alla buona per una semplice ed onesta ragione. Noi uomini dediti alla propaganda sportiva apparteniamo a quella categoria di persone che hanno sviluppatissimo il senso dell'opportunità, e quindi stimiamo tra le opportunità più, siamo così... opportune, quella di far molti fatti, l'occasione è propizia, e poche parole.

E siccome le parole allora sono e devono e possono essere poche quando appunto sono semplici ed alla mano, è giusto appunto che con esse ci rivolgiamo all'E. V. che, del resto, ha tante cose da fare, e antissime da accomodare (non parliamo dei trasporti ferroviari che sarebbero tutti da rifare... senza speranza grande di... accomodamenti). Si tratta in breve di questo: lo sport è nelle sue buone grazie? Ci lo crediamo senza che l'E. V. ce ne rassicuri, perchè oggi un uomo che vuol sembrare moderno, anche se non lo fosse come lo è l'E. V., non fa più smorfia di disprezzo che una volta si faceva al voler nominare questa parolaccia esotica che è lo sport.

Dunque, d'accordo. Ella ama lo sport, e siccome Ministro dei trasporti, dovrà fare per esso quello che potrà e saprà fare per proteggerlo, per intensificarne lo sviluppo, per concorrere alla sua diffusione.

L'E. V. conosce i giornalisti sportivi. Essi, una ventina d'anni fa, o meno ancora, erano due, tre, o dieci, poi cento, ora sono molto più di cento fra ammazziati e non organizzati. Essi, ci perdoni la parola, ma *effettiva* dichiarazione, hanno creato in Italia quella vita sportiva che è oggi una delle importantissime manifestazioni della vita nazionale, essi

hanno svegliato molte regioni che dormivano, ed hanno — ci perdoni anche questa che non è superba affermazione, ma fatto documentato — creato prima l'industria ciclistica, poi quella automobilistica ed ora stanno creando, o hanno già quasi creato, quella aeronautica. Essi non hanno chiesto benefici di questo o quel genere, e se qualche *crocifissione* è caduta sul petto di qualcuno di essi, non vogliamo far la proporzione con le altre categorie di viventi, compresi i fornitori militari, perchè sarebbe stridentissimo il distacco. Essi, ci perdoni la filastrocca, ma la troncheremo subito, hanno pagato sempre di borsa propria (il giornalismo sportivo frutta poco; noi conosciamo di quei sgobboni che hanno scritto migliaia di articoli all'anno senza avere depositato *cento* lire in nessuna delle banche statali o meno!) nel viaggiare, nel rovinarsi salute e scarpe, nel dar tempo e lavoro sottraendoli a fatiche meno faticose e più fruttifere; essi hanno avuto ed hanno un ideale, e per esso han dato e daranno tutto e nessun Ministro si è mai preso la briga di chiedere all'onorevole presidente della stampa italiana: godono dei vantaggi (pochi, ma almeno quelli!) degli altri giornalisti? No. Hanno un'associazione? Sì, l'*Assi*. E che cosa si è risposto alle richieste fatte da questa? Si è risposto che si... studierà!

Eccellenza!

Visto e considerato che la questione è allo studio noi le consigliamo di partire da un principio, ed è questo: *fare il bene dello sport!*

Cosa può fare l'E. V. per fare il bene dello sport? Ecco: concedere i viaggi ridotti a:



Il corridore Fasoli che con Lucotti partecipa al « Giro di Francia ».
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

- 1° Giornalisti sportivi riconosciuti dalla propria associazione;
- 2° Ai soci di associazioni sportive riconosciute dalle proprie federazioni;
- 3° Facilitare le formazioni di comitive sportive e turistiche con ribassi straordinari onde concorrere alla conoscenza della nostra terra;
- 4° Concedere ogni tanto come premi di gare dei biglietti gratuiti per viaggi ai vincitori.

Eccellenza! Noi abbiamo bisogno di questo per ora dall'E. V. perchè la propaganda sportiva ha un valore superiore a quella politica. La politica fa cattivo sangue, *dicesi*, e lo sport lo fa buono. In Italia — come del resto nel mondo intero — oggi abbiamo bisogno di buon sangue e di muscoli forti. La guerra, la maledetta guerra, ha purtroppo indebolito giovani e non giovani, e il dopo guerra con il suo caro-viveri, continua l'opera deleteria. Lo sport deve rappresentare il liquore vivificante, quello che deve provvedere alla risurrezione, al rifacimento, al ristabilimento delle cose nel suo vero valore igienico... ed utilitario.

Noi con la parola misera, ma valida perchè insistente, altri col denaro, altri ancora con altri mezzi a loro disposizione, facciamo tutti opera perchè lo sport abbia da raggiungere il suo grande sviluppo.

L'E. V. può fare parte buona in quest'opera. Non aggiungiamo raccomandazione, non preghiamo, ma *semplicemente* attendiamo.

E l'attesa non sarà vana...

Gustavo Verona.



Mentre continua la polemica *Gazzetta Sport* contro... tutti, per la mancata partecipazione degli italiani al « Giro di Francia ». — Le Gare al Velodromo Sempione. — *Girardengo e Lunghi in conciliabolo* negli intermezzi delle Gare.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Società Sportive!

Non mancate di richiedere l'abbonamento alla **STAMPA SPORTIVA**.

Gli abbonamenti alla *Stampa Sportiva* costano:

	Italia	Estero
Anno	L. 8,05	L. 11 —
Semestre	» 4,25	» 6 —
Trimestre	» 2,30	» 4 —

La copia centesimi 15, arretrato 0,30.

BERGOUGNAN & TEDESCHI

**PNEUMATICI
GOMME PIENE
TESSUTI GOMMATI
TORINO**

I PNEUMATICI

che vinsero

tutte le principali corse dilettanti.

IN TEMA DI GINNASTICA

Il salto e l'uso delle *Altere*

Gli italiani alle Olimpiadi di Joinville. — Lo schermidore Nedo Nadi.

Sebbene anch'esso compreso tra gli esercizi atletici, e come tale avesse i suoi premi e le sue corone nei giuochi olimpici, non sappiamo perchè, il salto tenne presso i Greci l'ultimo posto dopo la corsa, la lotta ed il pugilato.

E' opportuno innanzi tutto ricordare una distinzione fondamentale, non confondere cioè il salto classico, praticato nei ginnasi e nelle palestre, con l'altro esercizio meno naturale e più pericoloso eseguito dagli acrobati o saltimbanchi e conosciuto dai Greci sotto il nome di *cubistica*, di cui trovasi menzione nel libro IV dell'*Odissea*, ove si legge che, durante il banchetto dato da Menelao a Sparta per gli sponsali di sua figlia, due

Danzatori agilissimi nel mezzo
Contempravano al canto i dotti salti.

A differenza di questi giuochi, estremamente pericolosi, praticati sulla pubblica piazza e nei conviti per divertire gli spettatori, il salto classico faceva parte, come abbiamo già accennato, degli esercizi della palestra, ove al pari degli altri veniva generalmente eseguito a suon di flauto.

Vari erano i generi di salto; ricorderemo innanzi tutto quello in lunghezza, con le mani munite di altere, che potevano avere diversa forma e peso, e che abilmente manovrate, accrescevano la forza di propulsione del saltatore e gli facilitavano la caduta a terra e il mantenimento dell'equilibrio.

Per attutire il colpo, il suolo designato come punto di arrivo era opportunamente rimosso con la zappa, e diversi scrittori dicono che questo punto di arrivo trovavasi ordinariamente a 50 piedi di distanza dal punto di partenza, distanza che a molti è sembrata ai nostri giorni addirittura inverosimile, mentre non mancano casi in cui fu anche oltrepassata.

Così ad esempio si narra che lo spartano Chione saltasse ben cinquantadue piedi in lunghezza, e che il *record* da lui toccato passasse in secondo

ordine dopo che Faillo di Crotone, corridore stancabile e saltatore straordinario, segnò il simo della distanza raggiungendo i cinquantadue piedi.

Ciò a dir vero può sembrare a tutta prima un'esagerazione, a meno che non si voglia spiegarlo con l'ipotesi che i Greci saltassero a più riprese come praticano tuttora gli Inglesi e gli Americani nell'*hop, step and jump*; ma d'altra parte quando si tien presente l'esempio, citato dal colonnello Amoros nel suo *Manuale di educazione fisica, ginnastica e morale*, di quell'Inglese che saltò il fondo del giardino di Mousseau, largo trenta piedi, quando si ricordano i veri miracoli di agilità e resistenza fatti dagli antichi corridori per analogia non deve sembrare inverosimile che anche il salto avesse a quei tempi i suoi meravigliosi ed inimitabili campioni.

Oltre che nel salto in lunghezza i Greci si esercitarono nei ginnasi, come i Romani nell'anfiteatro, anche nel salto degli ostacoli o dei fossi, con o senza l'aiuto di una pertica di appoggio, non meno che nel salto in altezza ed in profondità, e da ultimo nel *giuoco dell'otre*, detto *ascoliasmos*, una varietà assai caratteristica del salto, che aveva qualche cosa della danza e consisteva nel saltare a piedi nudi, o meglio con un sol piede sopra un otre gonfio di aria o pieno di vino ed all'esterno unto di olio o di grasso, onde la difficoltà non era nel saltarvi sopra, ma nel mantenersi in equilibrio senza scivolare.

Il salto classico non è ricordato da Omero fra i giuochi celebrati dai Greci sotto le mura di Troia; tuttavia è fuori di dubbio che esso rimonti ai tempi più remoti; mentre di data assai posteriore è l'istituzione delle *altere*, di cui trovasi fatta per la prima volta menzione nella XVIII olimpiade quando venne istituito in Olimpia il pentatlo, che verso il VII secolo prima dell'era volgare.

L'introduzione o invenzione delle altere deve avere avuto senza dubbio una rapida e larga diffusione, giacchè qualunque fosse il genere di salto praticato, in lunghezza, altezza o profondità, le altere erano sempre di grande aiuto. Con questi arnesi nelle mani l'atleta poteva spostare a suo arbitrio il centro di gravità; spingendo a tempo opportuno le braccia in dietro, e portandole posate

Fra le più imponenti Fabbriche di Biciclette e Motociclette d'Europa, primeggia indiscutibilmente la

BIANCHI

dalle cui Officine escono annualmente

oltre 50.000 biciclette

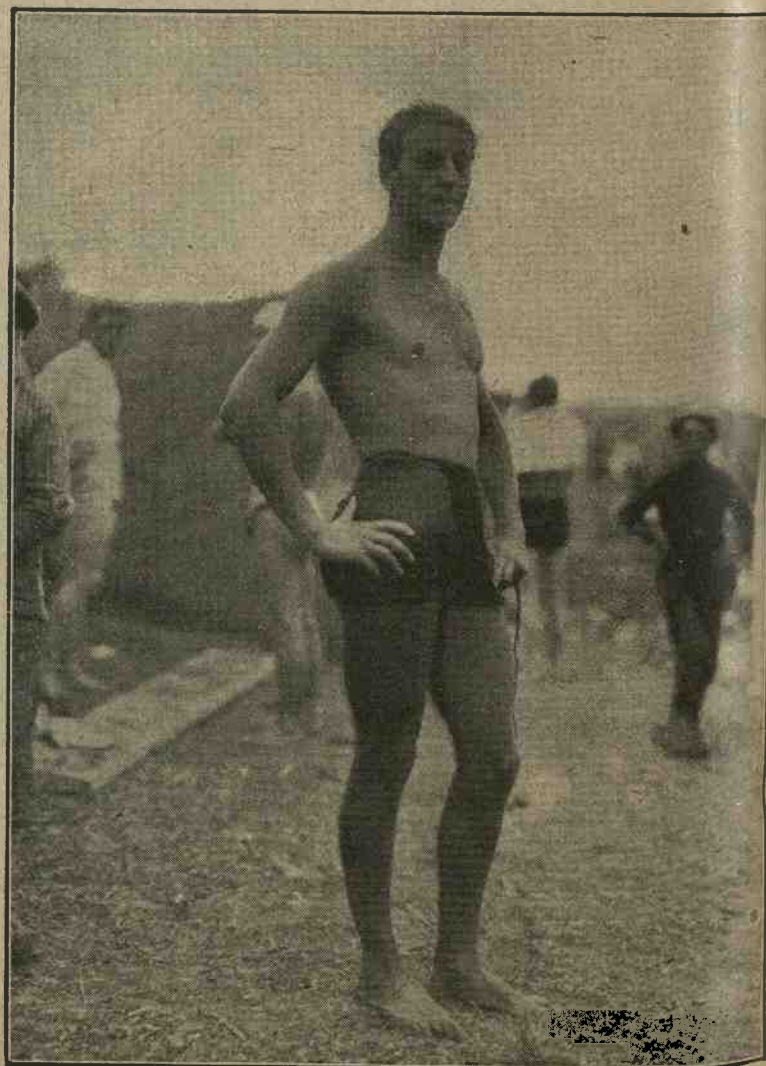
„ 5.000 motociclette.

Le macchine BIANCHI sono montate con Gomme

P
IRELLI

Proteggendo e preferendo l'Industria Nazionale farete onore al vostro paese.

Soc. An. EDOARDO BIANCHI - Viale Abruzzi, 16 - Milano.



Il nuotatore Luigi Bacigalupo.

PROFUMI BERTELLI

"... scegliendo
fior da fiore..."

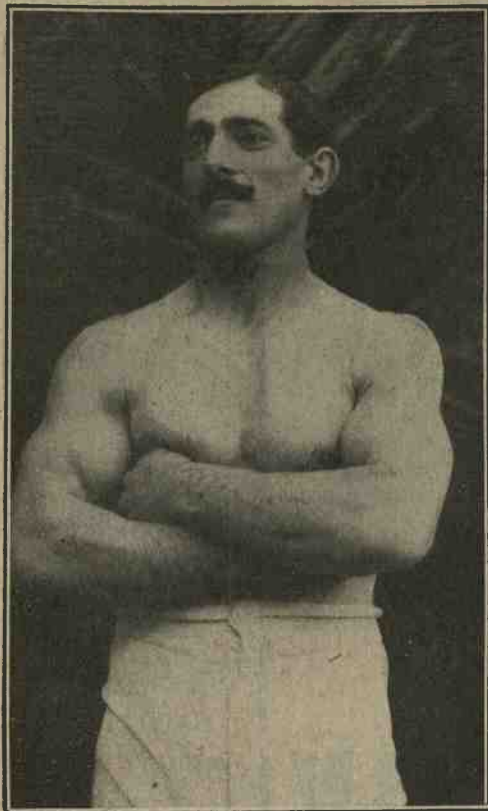
avanti egli poteva raddoppiare ed anche triplare il suo slancio, allo stesso modo che al momento di ricadere al suolo, in grazia di questi conappesi, egli poteva evitare gli inconvenienti ed i pericoli di una caduta troppo rapida.

A volerci basare sulla prova fornitaci da alcuni esemplari di altere rinvenute negli scavi il loro peso doveva variare da due ai cinque chilogrammi, ma del pari varie su la materia di cui erano formate e diversa la loro forma: se ne trovano in una apertura capace di lasciar passare un anello, altre munite di manico, ed altre ancora s'impigliano ad un pestello assottigliato nel mezzo rigonfio alle estremità.

Tuttavia per quanto variasse la forma, il peso e la materia, l'uso delle altere era sempre lo stesso, oltre ad essere adottate dai saltatori erano anche un mezzo eccellente per sviluppare la forza delle braccia e delle spalle, onde non solo se ne servivano gli atleti in genere ed i pugilisti in specie, ma anche i privati per ragioni igieniche e terapeutiche.

Sappiamo infatti che in molti casi gli antichi medici consigliarono l'uso delle altere: Celio Auliano le raccomandava agli ammalati di gotta,

ed Ismone fu guarito da una artrite mediante la stessa cura, alla quale erasi volontariamente sottoposto e che gli procurò tale una flessibilità, resistenza ed agilità di membra da farlo riuscire più volte vincitore in diversi giuochi.



Il campione di lotta Gargano.

Anche nelle affezioni del fegato gli esercizi delle altere erano ritenuti di effetto prodigioso ed a tale uopo i medici li prescrivevano con regole molto severe e diligentemente studiate.

Uno di questi esercizi si praticava nel deporre a terra due altere alla distanza di un braccio: il paziente si poneva nel mezzo, prendeva con la mano sinistra l'altera collocata a destra, e con la mano destra quella collocata a sinistra, sollevava i pesi e poscia li riponeva rispettivamente al loro posto, il che ripetuto più volte metteva in una regolare e sistematica azione i muscoli di tutto il corpo, poichè era proibito di muovere i piedi, dovendosi piegare e girare soltanto il busto e le braccia.

P. Pleca.

Le vittorie italiane alle Olimpiadi di Joinville.

Questo gare, cosiddette Olimpiadi militari fra alleati, a cui partecipa pure una squadra italiana sotto la guida del maggiore Toffi, hanno dato motivo di vittorie e di elogi al buon nome dello sport d'Italia.

Nella terza giornata il lottatore Vaglio atterra l'americano Wisanen ed il boxeur Spalla batte Wandemeyds.

Gli incontri semifinali del grande Torneo di football hanno dato i seguenti risultati: Italia batte Romania (7-1), Belgio batte Canada (5-1), Francia batte Grecia (11-0) e Cecoslovacchia batte America (6-1). La finale sarà disputata dalla Cecoslovacchia, dall'Italia e dalla Francia. La Cecoslovacchia è più che mai la favoritissima.

La squadra di fioretto italiana, composta di Nedo Nadi, Aldo Nadi, Puliti, Baldo Baldi, Cesarano e Dino Urbani, ha battuto la squadra romana con dodici punti a dieci. Nedo Nadi e Aldo Nadi furono entusiasticamente applauditi per avere sostenuto dodici assalti senza ricevere una sola botta. La squadra italiana si batterà in finale con quella francese. Nella lotta, Porro ha battuto il greco Kalombrastos, con una presa di spalle a terra, in 17'23'', e Andrea Gargano ha battuto l'americano Kriskow, in 49 secondi, con una rapidissima cintura in *souplesse*.

La squadra nazionale italiana di Basketball batte la squadra nazionale francese per 15 punti ad 11.

La squadra italiana vittoriosa era composta dal capitano Muggiani, dal caporal maggiore Sessa e dai tenenti Baccarini, Pecollo e Bagnoli.

CHASSIS INDUSTRIALE "ISOTTA FRASCHINI", TIPO 16 PER:

AUTOCARRO (PORTATA UTILE Dm. 40 OLTRE A Dm. 50 A RIMORCHIO) - AUTO-OMNIBUS (24 PERSONE SEDUTE, OLTRE AL PERSONALE DI SERVIZIO E BAGAGLI)

ISOTTA FRASCHINI - MILANO

VIA MONTEROSA, 79.

CHI BEN COMINCIA ...

Nella Corsa in salita

BIELLA-OROPA

MELDI GIUSEPPE

PRIMO ASSOLUTO

con Pneumatici

BERGOUNGAN & TEDESCHI

che per la prima volta
partecipano ufficial-
mente a gare.

PRIMA CORSA PRIMA VITTORIA

I grandi spettacoli cinematografici di Torino

"IL CIECO", di Bernardini
ha ottenuto un bellissimo successo.

Messo in scena colla solita grandiosità e con grande minuzia di particolari dalla *Caesar Film*, il commovente dramma di Bernardini è stato accolto dalle maggiori lodi. Tilde Kaseay e Livio Pavanelli interpretano con arte squisita le figure complesse e tribolate dei due protagonisti.

Nel fresco e ricercato *Giardino d'estate* agisce *Enzo Tacci*. All'aria libera, fra la fresca verdura, le dolci canzoni napoletane vengono a estasiare il pubblico e ad entusiasmarlo. Una nuova coppia danzante si è aggiunta poi a *Thea and Teddy*, e cioè *Eugeny-Lery*.

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine
e di prima visione.

SALONE GHERSI

Il più importante
CINEMA
d'Italia

La bella **NELLY CORMON** in **MARION DELORME** di Victor Hugo

Nei fastosi costumi dell'epoca, adorna di gioielli e rivestita di preziosi damaschi, la bellissima artista appare graziosissima e affascinante. Le vicende amorose e le avventure della bella cortigiana interessano e trasportano quasi come in un sogno nell'incipriato e civettuolo tempo di Luigi XIII tra dame, cavalieri e cicisbei.

Nel meraviglioso salone superiore del *Gheresi* il pubblico potrà gustare tanto di giorno che di sera e senza obbligo di consumazione, gli interessantissimi programmi musicali che svolgerà il *Quartetto Artistico*, diretto dal Maestro A. Cominotti.

LA GERLA DI PAPÀ MARTIN
con ERMETE NOVELLI

Col semplice annuncio della rappresentazione di questo dramma, una delle sue più forti interpretazioni, il compianto Ermete Novelli riempiva il teatro. E ieri il miracolo si è compiuto ancora al *Cinema Itala* dove molto pubblico ha assistito commosso alla passionale film, messa in scena magnificamente dalla *Casa Ambrosio* (nuova edizione).

ITALA

SPLENDOR

Via Roma, 31, 33, 35.

Telefono 40-13.

Ditta E. ARIZZOLI e C.

Tutte le migliori films
passano in 2ª visione al Cinema Splendor.

Prezzi d'ingresso:
Galleria L. 2,00 } Soldati e bambini
Primi Posti » 1,00 } a metà prezzo.
Secondi Posti » 0,50 } (Tutto oltre la tassa).

Abbonamenti a metà prezzo
per Società, famiglie, Istituti, ecc.
Galleria (libretto di 10 tagliandi) L. 10—
Primi Posti (id. id.) » 5,00
Secondi Posti (id. id.) » 2,50
(Tutto oltre la tassa).

NB. La vendita degli abbonamenti è sospesa nei giorni festivi.

O. R. E. M. Ditta REVELLI

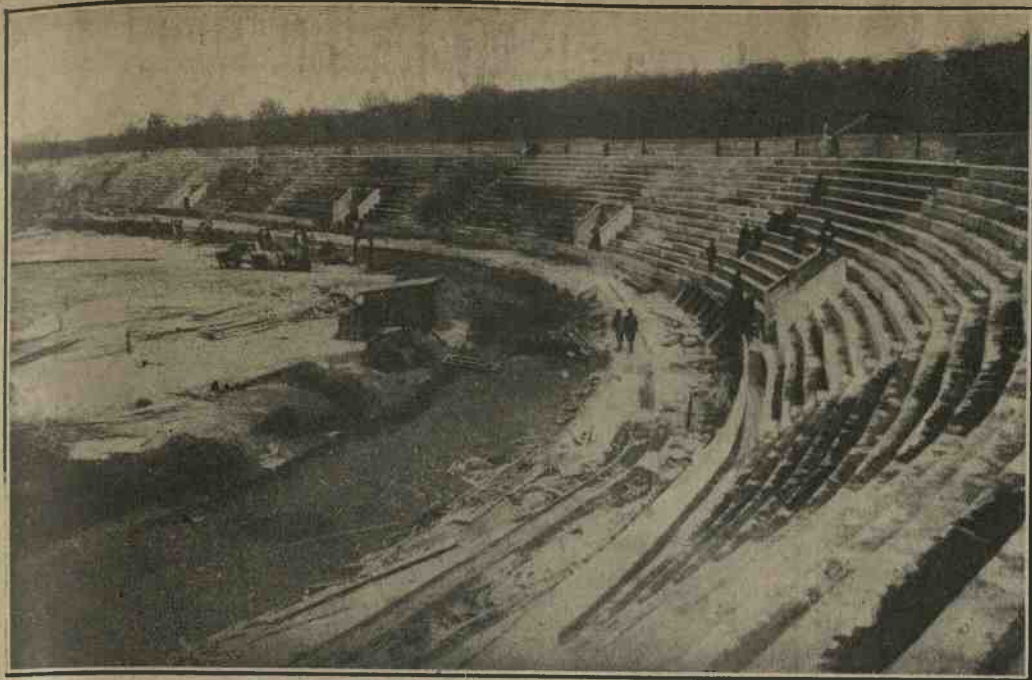
Riparazione motori a scoppio.
Riparazione e Ricupero MAGNETI.
Candele d'accensione d'ogni Marca.
Noleggio automobili.

Uffici - Magazzini - Officina
TORINO - Corso Vittorio Emanuele, 32.

Notizie brevi

— Nel salone della Camera di Commercio di Torino ha avuto luogo l'assemblea generale straordinaria della « Fiat » per deliberare sul proposto aumento di capitale. Erano state depositate 341.993 azioni; gli azionisti presenti erano settantacinque, con un complesso di 320.800 azioni. Presiedeva il commendatore Marangoni. Dopo un telegramma a S. E. Dante Ferraris, vice-presidente della Fiat, e dopo che il presidente ebbe dato all'azionista Levi alcuni schiarimenti sulla nuova operazione finanziaria, l'assemblea ha approvato di portare a 100 milioni l'aumento di capitale di 25 milioni di liberato nell'assemblea 28 ottobre 1918.

— E' interessante uno strano record acrobatico compiuto cogli apparecchi Sopwith. Alcuni aviatori si sono ingaggiati in una gara di Looping ed uno ne ha fatti di seguito 360 con un biplano Carmel Sopwith 160 HP. Ora un americano, il ten. R. I. Joushon, su apparecchio Lapère ne ha fatti ben 457 avendo anche a bordo un passeggero nella persona del tenente M. R. Woodward.



Lo Stadio Pershing regalato dagli Americani al popolo francese e dove ora si svolgono le Olimpiadi Militari degli Alleati.
(Fot. Argus - lastre Tensi).

Per le Olimpiadi

Anversa ci attende. E con quella volontà ferrea ora — e possiamo anche parlare di quel passato che anche è stato fruttifero se non altro di questo presente — ci sta guidando in questa primavera, in questa rinascenza sportiva siamo sicuri che il nostro nome saprà tenersi alla sua altezza. Non vogliamo che si parli di brevità di tempo o altre... brevità alle quali si provvede con una santa e bella parola: l'entusiasmo. Tutto è possibile quando lo si voglia, e noi abbiamo dato esempio quando lo si voglia, e noi abbiamo dato esempio del rigido della possibilità e della volontà nella formazione della squadra atletica militare per le Olimpiadi di Parigi.

Nelle organizzazioni sportive bisogna fare attenzione ad una sola cosa, che è la più importante: la continuità. La questione dell'allenamento non è soltanto materiale, ma anche morale, e bisogna correre al ricordo del fuoco delle vestali per poter tenere il paragone migliore e più adatto. La riuscita nostra è tutta nella continuità dello sforzo, del lavoro, del buon volere, sorretto tutto ciò dall'entusiasmo che ci ha guidato e ci guida in ogni nostra azione.

Diamoci quindi, senza un solo giorno di interruzione, senza una sola ora di abbandono, senza un solo pensiero di rinviare al domani quanto oggi si deve e si può fare, a questo lavoro di organizzazione per il nostro buon nome, per la nostra grandezza che non solo sportiva, ma nazionale. Noi abbiamo visto come lo sport ormai sia una di quelle manifestazioni che danno lustro e vero valore ai popoli, e che uno degli indizi di vero progresso, di vera civiltà sia appunto la maggiore o minore maturità sportiva la quale son pervenuti o stanno per pervenire i popoli del mondo.

Nelle gare internazionali, che pure un giorno non sono tanto lontane, i popoli intervengono come ad una semplice festa da pochi voluta, da pochi organizzata da pochi anche goduta, ora c'è come lo spirito grande di emulazione che infiamma, esalta, magnifica e eleva.

La moderna civiltà non avrà più bisogno delle sanguinose tenzoni perchè un popolo si dimostri più forte, più valido, più grande di un altro, dappoichè non si a nuove conquiste di terre, nè a personali ambizioni, ma nei sforzi dei diversi popoli, ma bensì in queste fraterne gare dove la forza è un mezzo, non un fine, perchè si acquisti quel valore organico che forma l'uomo dell'avvenire, l'uomo dedito alla patria grata e remuneratrice, fecondatrice di opere veramente grandi, veramente utili, veramente civili.

Non andremo alle gare olimpiche di Anversa —

oh! la faticosa Anversa di quel Belgio dove la guerra ebbe i suoi conati più fieri, più terribili, ed anche più ingiusti ed ingiustificati — con gli altri popoli del mondo, stretti l'uno all'altro da un vincolo di pace, di fraternità, di amore, vincolo che non fu creato da momentaneo accordo, da combinazioni diplomatiche, da buon volere di organizzazioni, ma che fu cementato e creato prima di cementarsi dal sangue di tanti eroi che con esso lavarono le onte del passato, prepararono la bellezza dell'avvenire. Saranno — senza verun dubbio — le più importanti gare da quando i popoli cercarono di affratellarsi, saranno quelle che metteranno suggello ad ogni possibilità di nuove conflazioni, saranno quelle che veramente consacreranno la fratellanza umana.

La forza non è elevata a ostentazione di violenza e sopraffazione, ma a nobile gara di raggiungimento di quella salute, di quella perfezione, di quel benessere dell'organismo che nel contempo dà la piena facoltà di comprendere l'importanza della vita, di questa vita che ci fu data per il compimento di opere buone ed utili, e non per reciproco odio di uomo ad uomo come da belva a belva.

Per questo alto significato che avranno le Olimpiadi 1920, per il nome fatidico della città in cui si svolgeranno, per il largo intervento delle rappresentanze di ogni parte del mondo, l'Italia sarà, vorrà essere presente con quella preparazione completa che noi sappiamo concedere, quando lo vogliamo, alle manifestazioni di civiltà e di progresso.

A Parigi abbiamo dimostrato il principio che può e sa guidarsi nella scelta e nella preparazione, ad Anversa diremo alta la nostra parola e mostreremo al mondo il nostro valore, che è quello di un popolo che ha saputo prendere il suo posto nel mondo. Posto che sapremo mantenere con quella continuità di opere, alla quale accennavamo poc'anzi, e che mai ci dovrà abbandonare nelle operazioni inerenti a questa che sarà la nostra grande e meritoria fatica.

Ogni individuo, ogni associazione, ogni raccolta di uomini di buona volontà non faccia che questo lavoro di organizzazione, ed aiuti come può, con tutto quello entusiasmo che la magnifica opera merita, perchè nella palestra di Anversa rifulga ancora una volta il nome d'Italia, della nostra terra che ha un popolo pieno di fervore, pieno di ardore, e che quante volte ha voluto, veramente voluto, ha saputo lottare molto, lottare bene, ma vincere sempre, immanabilmente.

E questa volta la vittoria ha il più alto significato nella storia del progresso e della civiltà.

Raffaele Perrone.

Il Generalissimo Pershing.



I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

STABILIMENTI IN TORINO E BORGOSIESA. — Per informazioni rivolgersi alla Ditta FEROLDI - Torino, Via Silvio Pellico, 6.

"RADIO" CANDELE DI ACCENSIONE



LA MIGLIORE
MARCA ITALIANA

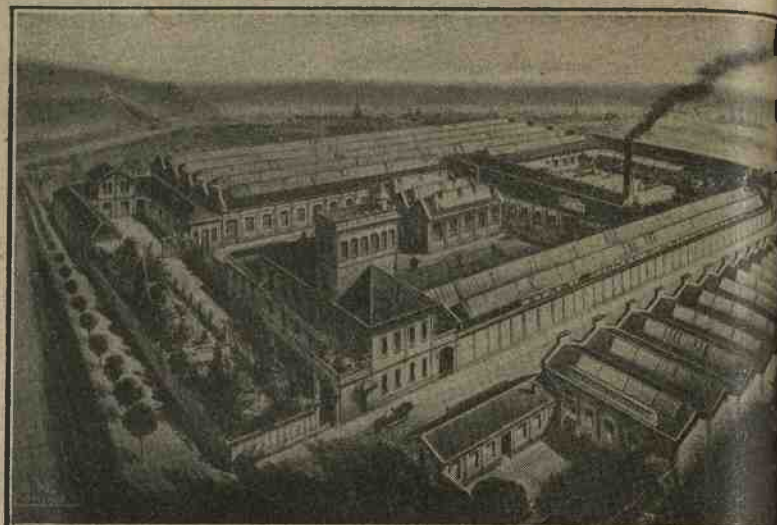
In vendita presso
i più importanti
Grossisti e Garages.

Officine "RADIO", Milano

Ufficio vendite: Via Bocchetto, 8 - Telef. 85-41

STABILIMENTI MECCANICI (Già Ausiliari) C. MANTOVANI & C.

:: Via Lessolo, 3 - TORINO - Via Maria Vittoria, 6



Biciclette "Invicta"

montate con PNEUMATICI PIRELLI

Si accordano agenzie per la vendita
Richiedere il catalogo 191

VITI E BULLONI TORNITI · PEZZI
SAGOMATI RICAVATI DALLA
BARRA · DÉCOLLETAGE



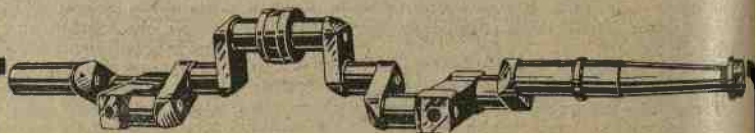
SEGMENTI ELASTICI PER MOTORI A SCOPPIO. VAPORE ECC.

OFF. MECC.

ISOLABELLA

SOC. ANO. CAP. 1.500.000

MILANO AMM. VIA F. CAVALLOTTI N° 5 TEL. 12962
OFF. "ADELLA PERGOLA N° 9" 7217



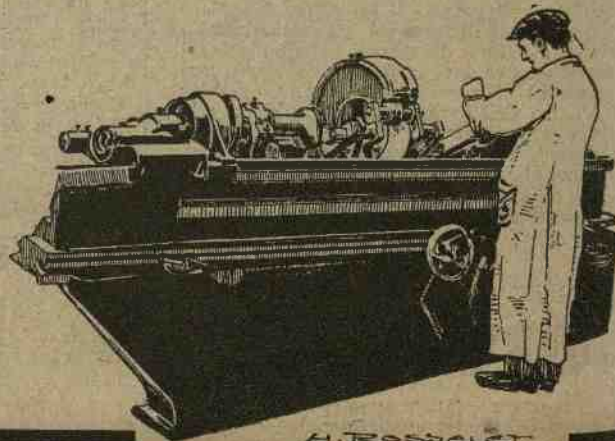
Una Fabbrica che impiega 300 operai, che non costruisce altro che alberi a gomito, avendo il suo macchinario ed il suo personale specializzati per questa sola fabbricazione, dalla prima lavorazione fino alla rettifica, non può produrre che

PRESTO, BENE ED A BUON MERCATO

Noi siamo provvisti per costruire in serie e colla massima precisione gli alberi a gomito per motori a 1, 2, 4, 6, 8 e 12 cilindri.

J. FAURE = LYON (Monplaisir).

17. Chemin de Combe-Blanche. — Telefono 34-11.



A. ROSSETTI

Il sensazionale "record", aviatorio del B. R. - 261 chilometri all'ora con due passeggeri

Dietro il gruppo dei commissari incaricati del controllo di un nuovo tentativo di record per parte del pilota tenente Brach Papa, il *recordman* di eccellenza, dietro il gruppo dei pochi curiosi che avevano avuto l'onore di potere accedere al campo di Mirafiori ero questa volta pure io. Vi era quindi, o lettori, quasi un profano della materia aviatoria, un ammiratore, un entusiasta del volo della macchina e dell'uomo.

Giungiamo a Mirafiori verso le 9 del mattino. Con me (o direi meglio io con loro) sono i protagonisti del nuovo meraviglioso volo, il tenente Brach Papa ed il suo fido Bonacini, l'instancabile cronometrista ufficiale dell'Aero Club di Verona, l'uff. G. Verona, il tenente Muraro ed un altro pilota ma grande personaggio del mondo giornalistico che porta a tracolla una macchina fotografica, intenzionato, forse, di trarre delle buone fotografie e che risponde al nome di Renato Casalbore.

Siamo al campo e Brach a me rivolto mi dice: «Eccolo là», lo vede? quello è il B. R. di cui tante meraviglie hanno scritto i giornalisti e col quale io posso compiere ogni mio progetto». Una squadra di meccanici si mette subito agli ordini del pilota. E' l'ultima toeletta; si compie il carico della benzina. Tutto in un attimo è pronto. Il colonnello Gervasoni, capo motorista, risponde di ogni operazione.

Siamo di fronte a questo splendido biplano B. R. l'ultima creazione della FIAT a cui è dedicato tutto un lungo studio quell'ingegnere operabile in materia, che risponde al nome di ing. Rosatelli.

Il grande uccello ha un motore, il più potente che esista, 600-700 HP Fiat a 12 cilindri, che quando fa azionare l'elica sembra che tutto attorno ad esso si schianti. Tale è il rumore che esso produce.

Dunque tutto è pronto, dico io, questa volta il pilota. Lo vediamo partire? Cinque minuti di controllo al Commissario dell'Aero Club e poi si vedrà...

Ecco il Commissario! Tutto pronto? sì —

Allora controlliamo — Benzina, acqua, olio...; mi manca il peso del pilota e del passeggero Bonacini, dice il cav. Verona.

«Sì, ma Ella si sbaglia, caro Commissario. I passeggeri saranno due e non uno. Ci sono anch'io. — E chi è Lei? — Sono Renato Casalbore, il direttore del *Popolo Sportivo*. — Complimenti, risponde il Commissario, seguono anche il terzo nome e tutti e tre passino sulla bilancia per il controllo del peso personale.

«L'operazione è ultimata! Il Commissario, e il tenente Muraro vanno nel reparto del campo militare per il controllo del funzionamento dei traghetti elettrici posti in testa ad una linea retta che misura precisamente la distanza di un chilometro. E' l'ultima novità, la più precisa creazione meccanica per il cronometraggio di un record di simili velocità».

Prima quindi di passare alle emozionanti velocità raggiunte dal B. R. vi dirò, o lettori, in che consiste questo funzionamento elettrico.

«In testa ai due traghetti vi sono due piccole antenne di ferro fra le quali corrono due fili di acciaio. La persona addetta al controllo sta sdraiata in una specie di fossa con lo sguardo rivolto all'alto. Quando il cronometrista dalla cabina dove sono le macchine di controllo dà tele-

fonica-

mente l'avviso del pronti, gli addetti ai traghetti innalzano due bandiere rosse, ed assicurano sempre col telefono che tutto è in ordine. Il pilota *recordman*, che da qualche istante gira attorno al campo, si porta in linea ed inizia le sue fantastiche volate.

«Gli osservatori al traguardo, nell'istante che l'elica dell'aeroplano appare sulla linea dei due fili di acciaio attraverso ai quali fanno passare la loro visuale, toccano un bottone elettrico il quale, per mezzo di un filo, è collegato alla cabina del cronometrista e precisamente ad un cronometro da bordo e ad un cronografo da campo. E' istantaneamente segnato su una striscia di carta di un apparecchio tipo macchina telegrafica Morse con un punto il momento preciso in cui si è iniziato il volo ed in cui la macchina aerea sorpassa il traguardo.

«Ogni minuto secondo che impiegasi a compiere il percorso è segnato sulla stessa striscia di carta alla distanza di un centimetro uno dall'altro. La prova è compiuta. Le striscie di carta vengono tolte dalla macchina e sottoposte allo esame di controllo.

«Severo controllo, che il capitano ing. Bernasconi compie in base alla punteggiatura risultante sulla striscia di carta. Egli fa i suoi calcoli al ventesimo di secondo.



I protagonisti del nuovo record. Da sinistra a destra: Bonacini, ten. Muraro (Commissario), Renato Casalbore, il pilota ten. Brach Papa, il cronometrista ufficiale dell'A. O. d'Italia, Cav. Uff. G. Verona.

«Questo è il cronometraggio con i traghetti elettrici, preziosa installazione dovuta alle cure del maggiore cav. Gregorini, ex-presidente della Commissione collaudi militari in volo».

Ciò detto ritorniamo ai nostri protagonisti. Nel maggio scorso a Villacoublay l'aviatore francese De Sadi Lecointe con uno *Spad*, sul quale aveva preso posto un passeggero, raggiungeva la velocità media di 230 chilometri all'ora e giustamente i giornali francesi esaltavano tale record di velocità.

E' toccato però agli italiani di superare notevolmente tale performance. Infatti, ieri mattina, il tenente Francesco Brach-Papa, che già ultimamente aveva stabilito il record mondiale di altezza con tre passeggeri, collo stesso apparecchio B. R., ha fornito una prova ufficiale di velocità sul campo di Mirafiori.

Il valoroso pilota ha potuto raggiungere in un passaggio la velocità di chilometri 261,521.

Dalla media delle prove fornite si può stabilire una velocità di 255 chilometri. In tal modo il record mondiale dei francesi è stato superato di ben 25 chilometri all'ora, mentre l'apparecchio italiano aveva un carico di due passeggeri.

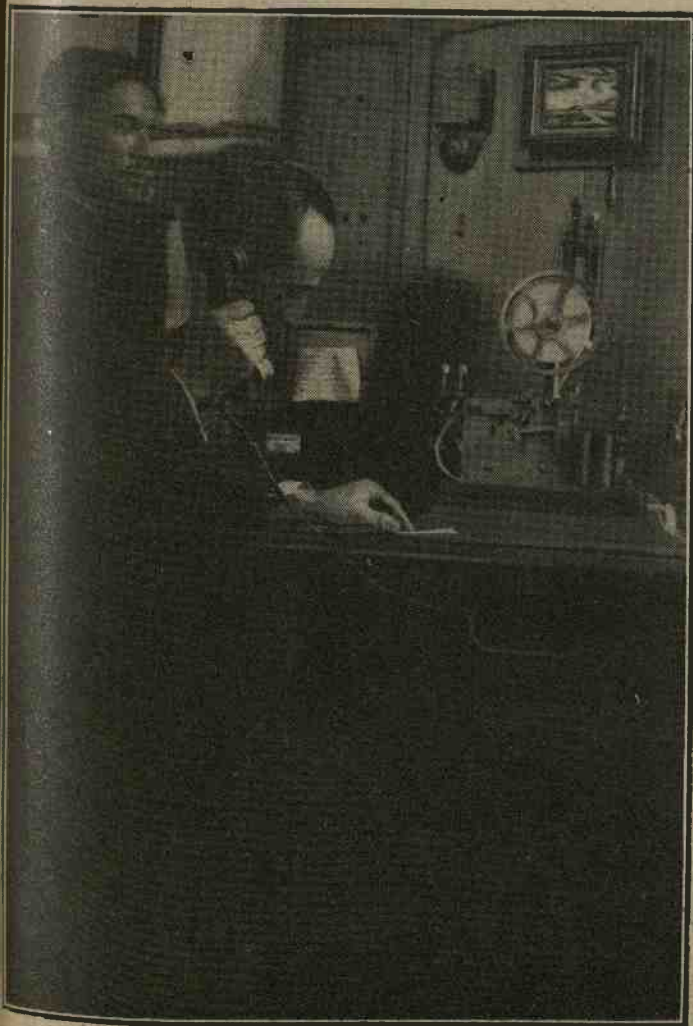
Ecco i tempi delle 6 successive prove compiute dal tenente Brach-Papa:

1°	Passaggio	Km. 253,521
2°	»	» 255,429
3°	»	» 254,572
4°	»	» 252,858
5°	»	» 261,629
6°	»	» 252,001

Il cronometrista ufficiale cav. Verona era assistito alle macchine di controllo dal caporale Bonifetti Francesco e fungevano da osservatori ai traghetti i soldati Pretti Antonio e Goni Gino.

La prova è terminata. Si ritorna in città.

Parla Renato Casalbore. Il suo è un discorso muto. Tutto di gesti; egli svolge una mimica da perfetto attore cinematografico con cui ci dà l'esatta descrizione di quante emozioni ha provato, di quanti versi ha fatto Bonacini e di quanto meravigliosamente ha ottenuto Brach al volante del suo B. R. 600-700 HP Fiat. Rav.



Come si controlla oggi un record di velocità. — Il cronometr sta presso l'apparato elettrico usato per il controllo.

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI
CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. F^{III} PICENA

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO



BINET

Il miglior segmento
per motore a scoppio.

GHISA SPECIALE

Massima precisione. - Alto rendimento.

Assortimento completo per pronta consegna presso
l'Agenzia Generale per l'Italia:

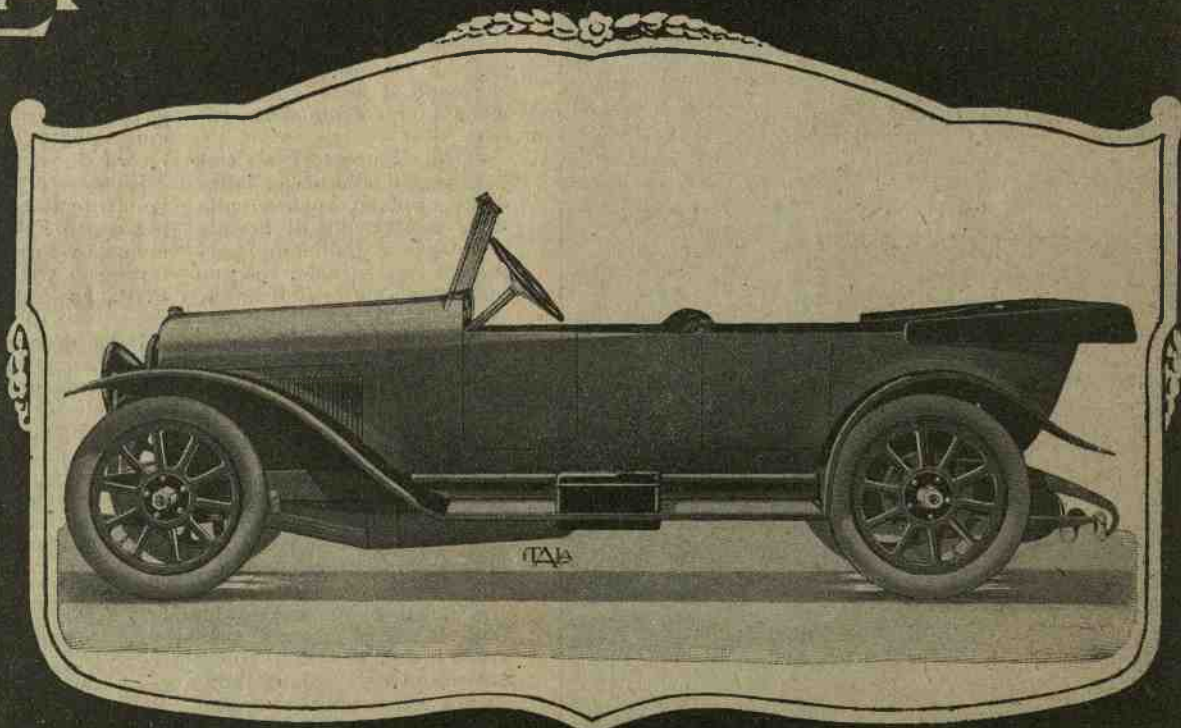
Ing. G. A. MAFFEI e C.

TORINO - Via Sacchi, 28 bis - TORINO

ITALA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO
50



MODELLI PER TOVRISMO
AUTOCARRI INDUSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE

MOTORISMO

La IV Biella-Oropa

Per la quarta volta si è disputata domenica 29 giugno la corsa motociclistica Biella-Oropa che ha ottenuto i seguenti risultati:

Categoria 350 cmc. — 1. Maffeis Miro (Maffeis) in 14.1. Media Km. 47.009; 2. Bonasso Ortensio (Douglas) in 16.37 2/5; 3. Saino Roberto (Douglas) in 18.572/5; 4. Minetti Fortunato (Douglas) in 28.53 3/4

Records precedenti: 1912, 1. Merlo Giuseppe (macchina Frera) in 19.26; 1913, 1. Temperino Secondo (macchina Terrot) in 13.53 2/5; 1914, 1. Musso Cesare (macchina Della Ferrera) in 13.39 1/5. (Coppa Tramvia Biella-Oropa - anno I).

Categoria 500 cmc. — 1. Acerboni Mario (Frera) in 13.0 1/5. Media Km. 50.672; 2. Carughi Carlo (Frera) in 14.39 1/5; 3. Della Ferrera Federico (Della Ferrera) in 16.32 4/5; 4. Crosa Egidio (Triumph) in 17.5.

Records precedenti: 1912 — 1. Della Ferrera Federico (macchina Della Ferrera) in 12.34 1/5; 1913, 1. Della Ferrera Federico (macchina Della Ferrera) in 12.36 1/5. (Definitiva Coppa Ing. Raffaele Blotto). 1914, 1. Della Ferrera Federico (macchina Della Ferrera) in 12.7 4/5. (Coppa Porrino e Bona) - anno I).

Categoria 750 cmc. — 1. Meldi Giuseppe (Borgo) in 12.12 2/5. Media Km. 54.727; 2. Dogo Mario (Della Ferrera) in 14.40; 3. Berutto Firmino (Triumph) in 16.56 4/5.

Records precedenti: 1913, 1. Garbaccio Livio (macchina Borgo) in 12.27; 1914, 1. Meldi Giuseppe (macchina Borgo) in 11.15 2/5. (Coppa Automobile Club Biellese - anno II).

Categoria 100 cmc. (sidecars). — 1. Merlo Clemente (Frera) in 15.22 1/5. Media Km. 45.519; 2. Galloni Alberto (Frera) in 17.31 4/5; 3. Cremona Emilio (Frera) in 19.9.

Circuito dei Campi di battaglia dell'Yser.

Il Real Club automobilistico del Belgio organizza con il concorso della città di Ostenda un circuito automobilistico dei campi di battaglia dell'Yser come prova di regolarità. I concorrenti dovranno percorrere a loro scelta, uno dei seguenti itinerari:

1. Anvers, Aerschot, Charleroi, Mons, Blankenberghe, Ostende (316 km.).
2. Bruxelles, Dinant, Blankenberghe, Ostende (323 km.).
3. Charleroi, Bruxelles, Wavre, Charleroi, Blankenberghe, Ostende (315 km.).
4. Gand, Bruxelles, Charleroi, Mons, Blankenberghe, Ostende (317 km.).
5. Hasselt, Haclen, Aerschot, Charleroi, Blankenberghe, Ostende (318 km.).
6. Liège, Namur, Dinant, Blankenberghe, Ostende (328 km.).
7. Mons, Bruxelles, Charleroi, Blankenberghe, Ostende (315 km.).
8. Namur, Ciney, Rochefort, Dinant, Blankenberghe, Ostende (322 km.).
9. Ostende, Bruxelles, Mons, Blankenberghe, Ostende (336 km.).
10. Spa, Dinant, Blankenberghe, Ostende (329 chilometri).

La gara che avrà luogo il 19, 20, 21 luglio è libera a tutti gli automobilisti e a tutte le macchine comprese i cycle cars con la riserva che due sole persone siano a bordo ed effettuino il percorso interamente. Vi sarà inoltre una categoria riservata alle macchine di cui i motori hanno una cilindrata massima di cinque litri. I concorrenti a questa categoria dovranno percorrere in uno spazio di 12 ore il percorso Bruxelles, Liège, Spa, Dinant, Blankenberghe, Ostende, ovvero 460 chilometri.

Tre sono le categorie: generale, di donne conducenti, di grande turismo. Il programma regolamento può essere richiesto a M. A. Michant 80, Rue de Namur, Bruxelles.

VARIETÀ

— Gli aviatori e gli apparecchi italiani: Sva, Caproni, costituiranno il primo grande aerodromo polacco presso Varsavia. Pare che avrà unicamente l'Italia il compito di organizzare il corpo aereo polacco. Ecco una buona cosa nella quale bisogna perseverare.

SPORTSMEN I...

adoperare le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

CACAO TALMONE



« È un futuro vincitore di Gare
perchè usa il Cacao Talmone ».



FIGLI DI SILVIO SANTINI
FERRARA

TRE SAPONI
ITALIANI
ABRADOR GIRASOLE
Noemi
SUPERANO TUTTI
I TIPI ESISTENTI

Bagni di Vinadio

STAZIONE TERMALE E CLIMATICA

a 1330 m. sul livello del mare

aperta dal 15 Giugno al 15 Settembre

STUFE NATURALI SOLFOROSE da 42 a 58° C.
FANGHI - MUFFE - BAGNI - IDROTERAPIA - MASSAGGIO
- INALAZIONI - CURE FISICHE SCIENTIFICAMENTE MODERNE

RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita
CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL



Merlo Clemente (Frera).



Acerboni Mario (Frera).



Maffeis Miro (Maffeis).

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER-DIAG D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

A. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA
TORINO · VIA MONTI, 24. TEL.° 22-79 · TEL.° COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1773.

Ditta **ANTONIO OPESSI** Torino

Fabbrica di Strumenti per Pesare
e costruzioni affini di precisione.

VEVURETTA TEMPERINO

8-10 HP.

OFFICINE e DIREZIONE
Viale Stupinigi, 802 - Telefono 3-94.



Società Torinese Automobili

RAPID

Via Nizza, 154 - **TORINO** - Telefono 15-15

*La più grande officina di riparazione
per autocarri, autobus ed automobili di tutti i tipi.*

CONSEGNA SOLLECITA

Fornitrice di qualsiasi pezzo di ricambio

Motori 10-12 - 30-35 HP

In volo su i nuovi confini d'Italia

1280 chilometri in ore 6 e 45'.

Per recare ai valorosissimi fanti della « Liguria » una buona scorta ai nuovi confini in Val Pula il saluto di Genova, il collega F. G. Costa, fu capitano nella valente brigata e che il Comandante Ligure aveva incaricato di recare doni e messaggi ai soldati che hanno tenuto alto il nome della « Liguria » in tante viglie di guerra, ha voluto servirsi del nuovissimo mezzo di trasporto, l'aeroplano: ed egli ha trovato presso l'« Ansaldo » di Genova e nei Cantieri Aeronautici di Torino largo campo per il compimento della sua missione in una maniera così nuova e così significativa.

L'ing. Giuseppe Brezzi, l'animatore delle costruzioni aviatorie della « Ansaldo » ha voluto — come costume — essere largo di appoggi e di mezzi: ed il capitano Costa e la di lui idea ha potuto essere pronta e completa realizzazione, oltre che per la parte dei dirigenti del Cantiere, per la tenace e la fatica del pilota Antonio Lovadina.

Di costui, cui la troppa modestia e la silenziosa vita hanno di rado consentito che la cronaca come si occupasse di lui, vogliamo noi (che ci siamo sempre compiaciuti di attribuire il merito speciale ai « silenziosi ») additare le doti e le qualità di questo cittadino pubblico grosso, che, troppo abituato a strombazzature più o meno disinteressate che hanno intorno a pochi privilegiati non sempre può essere le figure dei lavoratori più modesti e quindi meritevoli di plauso.

Antonio Lovadina, veneto di nascita, giovanissimo era, è stato un vero appassionato del volo fin dall'inizio della sua non breve carriera aviatoria: del volo egli non ha mai fatto un mezzo per sottrarre del rumore intorno al suo nome (tutt'ora ignoto fuori della cerchia dei « competenti ») ma una fine da conseguire e da raggiungere, attraverso un severo studio di sé, delle sue forze e degli ostacoli che man mano venivano a passare sotto la sua osservazione.

alla Scuola passò al fronte e per due anni dette la sua attività alla ricognizione prima e alla caccia poi: fu dei primi in Macedonia col « Newport » ed a maestro l'eroico Sabelli, lo stilista squisito e impeccabile, scomparso in fiamme sulla fronte italiana, e che lo ebbe per discepolo e collaboratore.

Le febbri malariche tolsero Lovadina dalle fatiche al fronte, alle quali si dava con tanta passione, dopo un periodo di convalescenza, passò da un lavoro sperimentale militare al Campo della « Politecnica » quale collaudatore.

« Ansaldo » lo ha come uno dei suoi piloti più ed insieme più brillante: conoscitore perfetto delle macchine aeree, acrobata squisito, pilota di resistenza e di tenacia impareggiabili.

Un uomo simile il compito che l'ing. Brezzi gli dava era delicato e non lieve: si trattava di portare in volo il capitano Costa fino a Bruneck (oltre il confine) e a Nimenfeld per gettare messaggi sulle linee della ammassata: atterrare al Campo di S. Jambes presso Bolzano per permettere a Costa di distribuire i doni che portava con sé per le truppe e tornare quindi al Campo Ansaldo di Torino: il percorso è duro e non lieve per la quasi totale mancanza di « atterraggi » oltre il Garda, in un tratto fortemente montagnoso: ma anche il maltempo volle essere più dura la traversata con improvvisi temporali che, se non finirono l'energia dell'equipaggio, dimostrano ancora una volta quale meraviglia l'industria aviatoria sia la « Sva » dell'« Ansaldo ».

La partenza si effettuò a Torino il giovedì 19 giugno alle 8,55: alle 8,55, l'apparecchio, attraversata la punta verso il Garda: la valle Lagarina è stata di brume: lo « Sva » sale a 3000 metri, sopra le dense nubi, ma è investito da un furioso

temporale che lo squassa e lo tormenta: Lovadina, conscio della bontà della macchina, insiste, ma il maltempo inferisce ed è giuoco forza retrocedere su Verona e atterrare alla Tombetta: sono 310 km. in 95 minuti: circa 200 km. all'ora fra il maltempo e le avversità atmosferiche.

Dalla Tombetta è impossibile ripartire fino alle 8,30 del giorno dopo: si attingono i 3000 metri: ma all'altezza di Calliano, dove la valle si strozza, una densa cortina nuvolosa sbarrò il passaggio: è necessario scendere a 1000 metri attraverso raffiche brutali e violente e poi, su Rovereto, a circa 600 metri su l'Adige: ma anche qua la visibilità è così velata da costringere gli audaci a portarsi fino a 300 metri da terra e proseguire così squassati da raffiche furibonde che gettano spesso l'apparecchio contro le rupi e contro il letto dei torrenti: ma Lovadina supera se stesso e lo « Sva » gli è di potente ausilio in questa lotta tenace. Oltre Lavis il tempo è buono; Bolzano si passa a 2000 metri di quota, a 3500 Bressanone. Alle 10,15 l'apparecchio è su Brunico (dove ha sede il 158° fanteria) e lancia manifesti: così pure a Belisbergo e Toblaco dove sta il 157° fanteria. Dopo una mezz'ora di evoluzioni si riprende la via di Bolzano, dove lo « Sva » si posa alle 11,5.

Sarebbe lungo descrivere l'accoglienza che ai valorosi tributano i piloti della « 31ª Sva » del magg. Biaggini e la loro visita ai gloriosi reggimenti della



L'aviatore Antonio Lovadina, da Treviso, che ha portato con uno SVA il saluto di Genova ai fanti della Liguria.

« Liguria » cui giunse graditissimo e il dono della città gloriosa e il modo singolare con cui l'omaggio veniva reso.

Alle 9,55 del 21 da S. Jacob (Bolzano) lo « Sva » ripartiva e giungeva regolarissimamente, senza scalo, a Torino alle 12,10.

In complesso ed in tre tappe sono 1280 km. in 6 ore e 45 minuti. Che se si pensa alle difficoltà del percorso, all'asprezza delle condizioni aeree, ed alle tormentose agitazioni che lo « Sva » dovette sopportare in una fatica così varia e così pittoresca, esce spontanea la frase che fu colta dalle labbra del capitano Costa, un valoroso e non nuovo ai cimenti

aerei (fu anche viaggiatore in sferico) al suo atterrare a Torino: « Macchina meravigliosa, uomo meraviglioso »: e migliore elogio per gli aeroplani « Ansaldo » e per il simpatico e modesto Lovadina, non poteva essere fatto da chi ha potuto di persona constatare la perfezione di queste macchine, vanto dell'Industria Italiana, e di un uomo che, pur nella sua silenziosa attività, merita il plauso sincero di quanti ammirano le « intelligenti » gesta aviatorie del nostro secolo.

ibs.

Un gruppo di montagne per Sucaini.

La Nuova Antologia si occupa del Parco Nazionale americano in onore di Roosevelt per l'incremento del cosiddetto « camping » rammentando che qualche cosa di simile venne organizzato in Italia colle Tendopoli.

Partecipai ad alcune di queste ed ebbi modo di constatare che Tendopoli è un'organizzazione originalissima, puramente italiana, la quale non è scopo a sé stessa come il « camping », ma serve a facilitare lo studio dei monti ed è l'unica scuola di ardimento che sia stata offerta da parecchi anni in qua ai nostri studenti universitari, sviluppando grandemente il loro spirito di iniziativa e rinnovando per la mente l'antica scuola peripatetica. Vi ricordate o Sucaini le ore di alto godimento intellettuale trascorse conversando, dinanzi alla rigida distesa dei monti, coi professori Giacosa, Del Vecchio, Torrefranca, alcuni dei quali vollero pur vivere la vostra vita della tenda mantenendo l'inegnito della loro autorità professorale?

Tendopoli ha prodotto anche le più belle figure di ufficiali degli alpini dell'attuale guerra, fra cui si ergono luminose e pure quelle dei fratelli Garrone da Verelli.

In Italia non manca certo la possibilità di fare qualche cosa di simile al Parco Nazionale americano, come consiglierebbe la Nuova Antologia, ma se si cominciasse più economicamente, non occorrendo strade od altri manufatti ai nostri Sucaini ad offrire loro un gruppo di monti nell'Alto Adige o nel Trentino si verrebbe a fondare per le nostre Università la più efficace palestra e il dono suonerebbe giusto riconoscimento all'entusiasmo e alla saggezza colla quale i giovani della Sucai hanno provveduto dal 1905 in qua per i primi e senza alcun aiuto a dare il più grande e pratico contributo all'educazione fisica e morale degli studenti universitari.

Avv. Filippo Pennati.

SCUOLA PER MECCANICI E CONDUCENTI DI AUTOMOBILI

(Riconosciuta dal Governo).

Via Balbis, 1 - TORINO - Telef. 63-02

Sabato, 5 Luglio, alle ore 20,45 avranno inizio le lezioni regolari del Corso teorico pratico di AUTOMOBILISMO tenuto dagli Ingegneri Emilio Marengo e Luigi Mussino, Direttore della Società Rapid.

Ultimato il Corso gli Allievi potranno ottenere presso la Scuola stessa il legale CERTIFICATO DI IDONEITA' a condurre tanto l'automobile che la motociclista, della quale verrà anche fatto cenno nel corso.

I Corsi si susseguono continuativamente alla Sede della Scuola stessa in Via Balbis, N. 1, Telef. 63-02, dove si possono ottenere chiarimenti.

Il Direttore
Ing. E. Marengo.

Il Presidente
Avv. C. Gorla-Gatti.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI NMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: MODANE - FABIGI - BOILOGNE (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.

PNEUMATICI DA CICLO & MOTO
PNEUMATICI D'AUTOMOBILI
GOMME PIENE PER CAMIONS

Le gomme

DUNLOP

le migliori di qualità e lavorazione

In vendita ovunque

Chiedere prezzi ed offerte presso la nostra Sede:

Viale Castro Pretorio, 116 - ROMA

od alle nostre Filiali:

MILANO — BOLOGNA — TORINO

Fabbrica di Accumulatori Elettrici
 per tutte le applicazioni



Società Anonima

Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
 e per ogni uso.

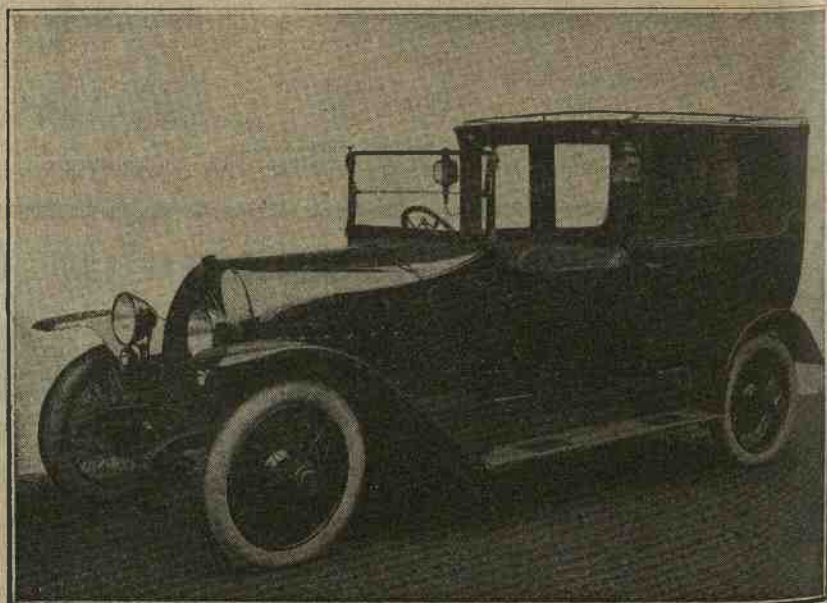
PADIGLIONI, HANGARS, ecc.

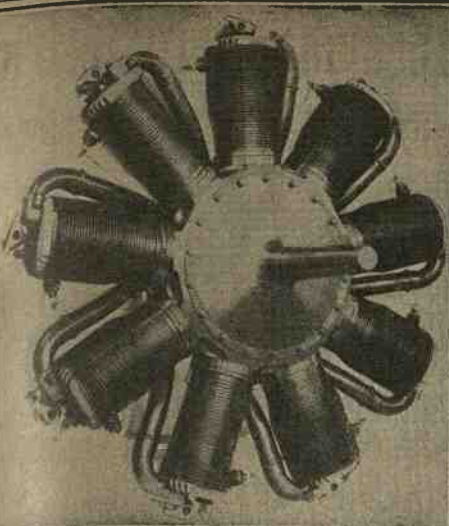


SOCIETÀ LIGURE - PIEMONTESE
AUTOMOBILI GENOVA - TORINO
CAPITALE VERSATO L. 10.000.000



La più moderna vettura per città
 e grande turismo è il nuovo tipo
 35-50 HP, con messa in marcia e
 completa illuminazione elettrica.





Motore LE RHONE, 120 HP.

STABILIMENTI
CHIRIBIRI & C.
VELIVOLI-AUTOMOBILI
TORINO

Motoaratrici speciali brevettate.

Vetturette a 4 posti 10-12 HP. - Cuscinetti a sfere.

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA
 (Pinerolo).

FASCIE e GUARNIZIONI

per **FRENI e FRIZIONI**



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:
DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

Cinzano



Vermouth - Vini Spumanti
F. Cinzano & C^{ia} Gorino

Voi, sì, voi

*se dovete comperare articoli ed abbigliamenti sportivi
 d'ogni genere*

RICORDATEVI CHE

*la Fornitrice delle principali Società sportive, dei Clubs
 e dei Campi Sportivi Militari, è la Ditta*

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

Già **Negozi**o VIGO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Gio. ANSALDO & C.

Capitale Sociale: L. 500.000.000 interamente versato.

Sede legale: ROMA.

Sede Amministrativa ed Industriale: GENOVA.



Aeroplano Ansaldo in volo.

Stabilimenti:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 4. Stabilimento Meccanico. 2. Stabilimento per la costruzione di Locomotive. 3. Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie. 4. Stabilimento della Fiumara per Munizioni da Guerra. 5. Stabilimento per la costruzione di Motori da Aviazione. 6. Fonderia di Acciaio. 7. Acciaierie Fabbriche Corazze. 8. Stabilimento per la produzione dell'Ossigeno e dell'Idrogeno. 9. Stabilimento termo-chimico (Tungsteno e Molibdeno). 10. Nuovo Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie. 11. Stabilimento Elettrotecnico. 12. Fonderie di Bronzo e di Alluminio. 13. Stabilimento Metallurgico Delta. 14. Officine per la costruzione di Motori a scoppio e combustione interna. 15. Cantiere Aeronautico N. 1. | <ul style="list-style-type: none"> 16. Cantiere Aeronautico N. 2. 17. Cantiere Aeronautico N. 3 (già SIT). 18. Cantiere Aeronautico N. 4. 19. Cantiere Aeronautico N. 5 (già POMILIO). 20. Fabbrica di tubi Ansaldo. 21. Stabilimento per la fabbricazione di Bossoli d'Artiglieria. 22. Cantiere Navale. 23. Cantiere per Navi di legno. 24. Proiettficio Ansaldo. 25. Fonderia di ghisa. 26. Officine allestimento navi. 27. Stabilimento per la lavorazione di Materiali refrattari. 28. Cave e Fornaci. 29. Miniere di Cogne. 30. Stabilimento Elettrosiderurgico Alti forni, Acciaierie, Laminatoi. |
|---|---|