

LA STAMPA SPORTIVA

e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 8,05	L. 11 —
SEMESTRE	" 4,25	" 6 —
TRIMESTRE	" 2,30	" 4 —
La copia cent.	15, arretrato 0,30	

RIVISTA SETTIMANALE

Direttore:

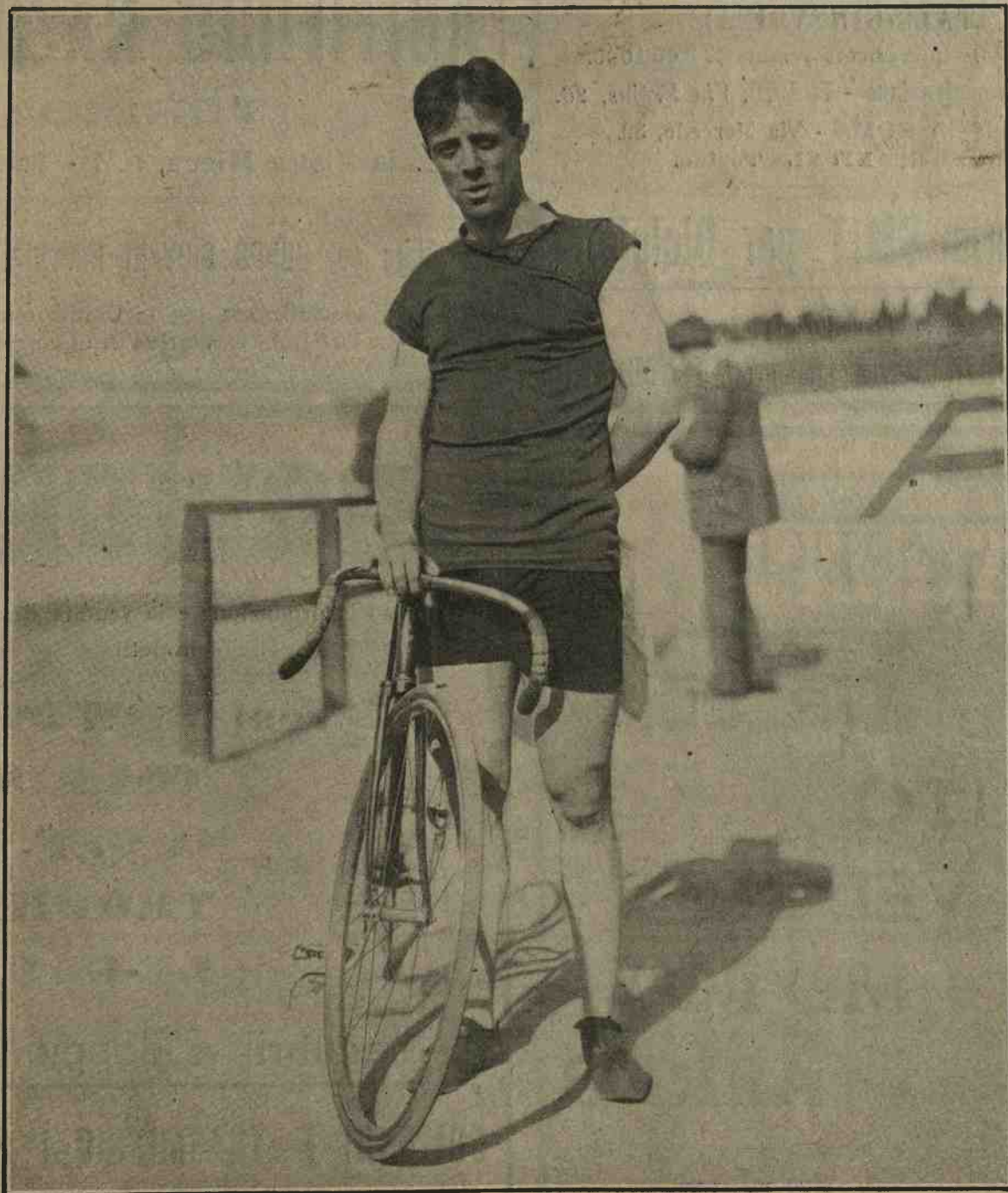
GUSTAVO VERONA

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

VITTORIE ITALIANE IN AMERICA



Il Gran Premio di Newark è stato vinto dall'italiano Verri, battendo Madden (2°) e Kramer (3°).

(Fot. Strazza - lastre Cappelli) — (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. 90. 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.



DEPOSITO IN TORINO
TELEFONO 30-55 **A. MARCHESI** VIA S. TERESA, 1
PIAZZETTA DELLA CHIESA

ABITIFICIO NAZIONALE

TORINO

Via Pietro Micca, n. 1 - Tel. 57-32

Fornitore del CORPO GIOVANI ESPLORATORI D'ITALIA

Casa specializzata per la Confezione Uniformi
da Ufficiale e relativo equipaggiamento

BOWDEN

ha ripreso la produzione e la vendita dei suoi rinomati
prodotti

Freni BOWDEN

TOURISTE

C. G. F.

TROPHÉE

LE-GONE

Manubrii a doppio freno

COMANDI E TRASMISSIONI PER MOTO

Chiedere listini e prezzi nuovi al

Comptoir Général des Freins de Cycles Ltd

Via Manzoni, 19 - **MILANO** - Telefono 12-286

Attorno allo Sport

leggendo e commentando

I lettori troveranno nelle pagine 8-9 articolo e fotografie riguardanti la partecipazione degli italiani al Giro di Francia. Mentre il giornale va in macchina l'Asa Stucchi annuncia la proibizione fatta ai corridori Corlaita, Canepari, Gremo ed Oliveri, di partecipare al Giro di Francia. Conseguentemente ne avviene lo scioglimento completo della squadra destinata al movimento sportivo d'oltralpe. Mentre siamo spiaciuti di tale assenza degli italiani, non vogliamo approfondirne di più le ragioni poiché non desideriamo occuparci di interessi e questioni industriali che non hanno avuto provocato tutto ciò. Diciamo solo che avrebbe stato molto meglio, anche per parte dei giornali, non fare tanta chiacchierata a una squadra prima, la sua partecipazione al Giro di Francia, non fosse stata più che certa. Si evitavano tanti gustosi commenti non solo nel campo italiano, ma specialmente in quello estero.

I lettori hanno seguito e seguono tutto il programma che noi andiamo su queste colonne svolgendo a favore di quella grande industria metallurgica d'Italia che si afferma ogni giorno più, specialmente nelle costruzioni automobilistiche. L'Italia deve progredire e non arrestarsi, né indebolirsi. Il Governo più di tutti deve preoccuparsi della produzione automobilistica che ormai dà lavoro centinaia di migliaia di operai e noi siamo certi che oggi il problema sarà risolto per il meglio poiché almeno al potere cominciano ad essere chiamati uomini essenzialmente pratici. Così noi che di politica non dobbiamo occuparci, non ci soffermeremo a parlare dell'uomo politico quanto della personalità industriale che oggi è assunta alla carica di Ministro dell'Industria. Il comm. Dante Ferraris rappresenta al Governo l'industria nazionale poiché gli fu fino a ieri il benemerito presidente di tutte le leghe industriali del nostro Paese.

Dante Ferraris ha militato specie prima della guerra,

moltissimo nel campo dell'industria automobilistica quale amministratore delle più potenti case costruttrici. Durante la guerra Egli fu chiamato dal Ministro Orlando a dare tutta la sua collaborazione di tecnico competente alla vasta opera del Commissariato d'Aeronautica e fu uno dei pochi uomini che rese servizi immensi. Se l'industria aviatoria ha potuto in breve tempo dare le vittoriose ali al nostro eroico esercito, lo si deve essenzialmente all'assicurazione degli approvvigionamenti e fu in questo campo che il comm. Dante Ferraris esplicò specialmente il suo mandato con la migliore soddisfazione dell'on. Chiesa e del Governo.

Egli ne conosce quindi i bisogni e sa valutare quali conseguenze può avere questa industria se mancasse, come abbiamo detto, di tutto l'appoggio del Governo. Mente giovane, sana, uomo retto, lavoratore instancabile, il comm. Dante Ferraris che ha avuto l'onore di essere chiamato a così alta carica dello Stato, non potrà che svolgere opera altamente meritoria. Il nostro Parlamento ed il Governo hanno sempre difettato di uomini essenzialmente pratici. Meno avvocati e più agricoltori, più industriali e più commercianti e noi avremo assicurato meglio quel programma di lavoro che è simbolo di pace, perché assicura il benessere del Paese. Speriamo e ci auguriamo che altri uomini come Dante Ferraris possano presto andare al Parlamento e difendere gli interessi dell'industria automobilistica e di tutte le industrie affini allo sport. Nell'ultimo numero abbiamo pubblicato il nostro manifesto elettorale. La necessità di mutare gli uomini parlamentari ci ha costretti anche noi ad una eccezione... politica. I lettori condivideranno la nostra condotta. I tempi mutano e devono mutare anche gli uomini.

V. G.

Il progetto di Laboratorio Scientifico Sperimentale dell'Automobile Club d'Italia.

È nota l'iniziativa presa dall'A. C. I. di dotare l'industria automobilistica nazionale di un Laboratorio specializzato di saggiatura di materie prime ed esperienze su apparecchi e meccanismi vari.

CACAO TALMONE



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

Alla riunione tenutasi il 7 corrente il R. Politecnico di Torino, rappresentato dall'esimio prof. Pannetti, facendo plauso al progetto, si poneva a completa disposizione del Club per tutti quegli aiuti personali morali e materiali di cui poteva disporre, facendo rilevare come il nuovo Ente avrebbe potuto appoggiarsi al Laboratorio di esperienze aerodinamiche esistente al Politecnico, con reciproco vantaggio.

Se dall'alto Istituto veniva così accordato un notevole coefficiente alla riuscita del progetto, si dovette invece verificare l'astensione dalla riunione di un forte gruppo di Ditte interessate. E poiché appariva da una lettera tra-messa da queste che il concetto informativo del progetto non era stato forse completamente compreso, gli aderenti presenti alla seduta prepararono la Presidenza di insistere presso le Ditte suddette, facendo particolarmente rilevare l'appoggio promesso dal R. Politecnico.

Essendosi dato corso a questa pratica, purtroppo ebbe a verificarsi la conferma dei propositi degli astensionisti.

In conseguenza di che l'A. C. d'Italia dovette risolversi a rinunciare alla esecuzione della sua iniziativa, lieto di averla tentata, e grato a chi gli offerse il suo prezioso ausilio.

Abbonatevi

alla STAMPA SPORTIVA



SOCIETA' PER COSTRUZIONI MECCANICHE

Giorgio Mangiapan e C.

Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

Via Schiaparelli, 8
Via Copernico, 32

Milano - Telefono 60-372
Telefono 60-345

Autocarri G. M. C. (Tipo Soller) per portate utili

da 50 a 150 quintali — Trattorie per traino utile fino a 300 quintali. — Carri da rimorchio a sterzo demoltiplicato per la volta obbligata, per portate da 35 a 120 quintali. — Apparecchi di lavaggio ECONOME. — Motofalciatrici. — Trattorie agricole G. M. C. (Tipo Rasura).

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Successuali a: NODANE - PARIGI - BOLLONE (per Der) - LUGNO - 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.

MOTORISMO

Per il trionfo dell'Industria Nazionale - Una Esposizione di Automobili

Non è questa una proposta che facciamo noi perchè vogliamo spingere organizzatori di mostre ed industriali a metterla in atto, ma perchè noi, come questi che abbiamo citato, sentiamo vivo il bisogno, per il bene ed il vantaggio del nostro paese, che essa si attui.

Noi abbiamo seguito passo passo questo che è stato un vero risorgimento per la nostra industria metallurgica, ed abbiamo avuto agio di constatare di quali e quanti benefici effetti sia sempre stata la propaganda fatta a mezzo delle mostre. Basti ricordare quelle di Torino e Milano, per non ricordare che le maggiori, basti ricordare di quanto sviluppo furono esse la causa principale se non unica per caldeggiare ancora e spingere chi di ragione a far sì che se ne riprenda l'uso, e si ritorni ad un mezzo che se è antico nell'industria non è per nulla diminuito nell'efficacia.

E l'automobilismo, più che ogni altra manifestazione delle industrie nostre, si è sempre avvantaggiato per una duplice ragione di queste mostre: la prima perchè la propaganda di questo nuovo, grande mezzo di locomozione ha servito — e puossi affermare che serva tuttora — a persuadere i pochi restii a servirsene come trasporti di persone e, meglio ancora, come traffico di merci specie tra i centri di produzione sforniti di altri mezzi di trasporto; la seconda perchè l'automobilismo, e per esso — generalizzando — l'industria del motorismo, non ha mai cessato dal progredire con i continui dispositivi rinnovantisi e migliorantisi, e quindi il pubblico ha avuto bisogno di tenersi continuamente al corrente di tali innovazioni.

Nè puossi dire che il lavoro attorno alla industria dell'automobile sia arrivato a quel grado di perfezione che non ne permetta più i mutamenti, ma tuttora essi si attuano, e vieppiù se ne imporranno allo studio ed alla relativa realizza-

zione a misura che sul mercato se ne senta il bisogno di acquisto e di uso.

Non è ancora risolta, ad esempio, la eterna questione della semplificazione degli organi e della massima diminuzione del consumo.

L'automobile, che al suo nascere, e per quelli che non usano di guardar troppo lontano, sembrò un mezzo di locomozione fatto, nato per le sole borse ricche, si è venuto man mano democratizzando, tanto per quanto riguarda il trasporto dei singoli — ad esempio vetturette, motociclette, ecc. — come per quei trasporti collettivi che ormai rappresentano un vero grande potente mezzo di civiltà, di progresso, di affratellamento, e sono i *camions*, i grandi carrozzoni ad omnibus, ecc.

Su queste basi di democratizzazione di uno dei più facili ed adattabili mezzi di locomozione moderna gli studi sono ancora da svolgersi onde ottenere quelle migliorie, quei dispositivi che appunto concorrano a facilitarne l'uso, l'acquisto, la manutenzione e per conseguenza la fabbricazione.

Ad ottenere ciò non basta il rinchiudersi nel silenzio degli studi e nel silenzio — per quanto fragoroso — delle officine, ma occorre che il pubblico sia messo al corrente di ciò che strettamente lo riguarda, che esso osservi, esamini, apprezzi il lavoro che si compie e che si vuole compiere perchè veramente questo mezzo di locomozione possa servire, possa essere utile, benefico ed economico.

Questa è propaganda, è conoscenza che solo le mostre possono offrire ed ecco perchè noi vorremmo che una grande esposizione, magari con un rapido sguardo retrospettivo che ne indicherebbe gli sforzi compiuti, fosse organizzata in questo prossimo inverno, tantopiù quando siamo sicuri che molto avrebbero da presentarci questi industriali che mai smisero il loro fecondo lavoro.

L'automobilismo non si è arrestato, ma durante la guerra, come in questo breve periodo di dopo guerra, ha mantenuto con alacrità il suo metodo di lavoro che è quello di migliorare sempre, ed un rapido sguardo nelle migliori officine d'Italia ci ha persuasi di quanto qui affermiamo.

Ben venga quindi una grande mostra invernale di automobilismo, e dell'industria del motore in genere, che mostri a noi italiani di quanto sieno capaci dirigenti e maestranze, e alle nazioni estere diano sempre più la sicurezza che la nostra nazione è fornita di uomini dalla volontà ferrea e dalla visione sicura dell'avvenire.

Basterà — ne siamo sicuri — che in pochi si formi il programma, ed i molti, anzi i moltissimi, vorremmo anche dire la totalità, plaudiranno ai primi coraggiosi assicurando la perfetta riuscita della cosa.

Organizzatori ed industriali, all'opera; non si tratta che di seguire l'orma del passato che fu gloria e grandezza per la nostra industria. Il terreno è fecondo, basterà solo rivoltarlo e seminarvi per assicurarne il raccolto.

Gustavo Verona.



Il campione italiano Verri nel suo studio a New-York

VARIETÀ

Il linguaggio erroneo degli Sportsmen

FORZA - LAVORO - POTENZA

L'Automobile ha diffuso dappertutto le nazioni di forza, di lavoro e di potenza! ma ahimè! per colpa di noialtri poveri giornalisti — dicono gli *sportsmen* — queste quantità fisiche così diverse sono confuse d'onde risulta un guazzabuglio da far rizzare i capelli ai calvi.

Evidentemente noi non diremmo che un giardiniere ha 600 metri cubi di superficie, ma noi diciamo che la forza del nostro automobile è di 12 cavalli, senza rilevare che l'errore è il medesimo.

Queste tre quantità, forza, lavoro, potenza, hanno



Il campione americano Kramer, battuto dall'italiano Verri.

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

PIRELLI

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

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



Un motore che fornisce del lavoro può fornirlo quasi perpetuamente finché non sarà logoro e che gli si darà il combustibile, l'acqua o l'aria sotto pressione, l'elettricità, infine l'agente fisico, qualunque esso sia, da cui egli trae il lavoro meccanico.

Siccome il pregio di un motore meccanico è di dare questo lavoro con regolarità, si potranno misurare i servizi resi dal motore, per mezzo del lavoro che compie in un determinato tempo. Per paragonare tra i motori si prenderà il loro lavoro compiuto nella unità di tempo, cioè il secondo.

La potenza di un motore si definirà dunque il chi-

logrammetro col lavoro che può produrre in un secondo.

L'unità di potenza sarebbe dunque il chilogrammetro per secondo, ma questa unità è troppo piccola.

Watt, allo scopo di paragonare la macchina a vapore ai cavalli utilizzati prima, propose il cavallo-vapore, chiamato in Inghilterra *horse-power*.

Dopo, allorché il sistema metrico decimale permise di definire il lavoro col chilogrammetro, si sostituì il *horse-power* inglese che valeva 76 chilogrammetri col cavallo-vapore francese che vale 75 chilogrammetri esattamente.

Più tardi fu proposta una unità di potenza più decimale, il *poncelet* che è la potenza di una macchina che fornisce 100 chilogrammetri al secondo.

Il *poncelet*, unità meccanica, è leggermente inferiore al *chilowatt*, unità di potenza elettrica.

Riassumendo, se si vuole esprimere correttamente, occorre dire: « Il mio motore, la cui potenza è di 12 cavalli, per esempio, mi ha fornito durante il mio viaggio 10 milioni di chilogrammetri essendo questo il lavoro totale che ha speso durante due ore e mezzo ».

In quanto allo sforzo del quarto, e, suppongo, di 50 chilogrammi in velocità piena.

R.

Notizie brevi

A Palermo circola in questi giorni la voce, non però confermata dalla consueta preparazione, che la Targa Florio, in passato disputata sul Giro di Sicilia, sarà quest'anno effettuata nel prossimo settembre, sul ridotto circuito delle Madonie.

— Ha avuto luogo una adunanza della sezione fiorentina del Moto-Club Italia. L'avv. Lodi Focardi ha esposto la ragione della riunione che è quella di organizzare la corsa motociclistica Coppa della Consuma e la corsa automobilistica in salita.

Dopo ampia discussione venne stabilito che la corsa motociclistica abbia luogo il 31 agosto ed insieme si organizzino una corsa automobilistica per gentlemen. La duplice gara sarà dotata di ricchissimi premi. Fra giorni sarà pubblicato il programma delle due manifestazioni.



Il Comm. Dante Ferraris, Presidente della Lega Industriale Italiana, eletto Ministro dell'Industria e degli Approvvigionamenti.

finizioni differenti, e si misurano con unità distinte non possono applicarsi l'una al posto de l'altra.

Una forza è la causa fisica di un corpo pesante, che è in movimento perché una nuova forza agisce su di lui.

Praticamente una forza si misura in chilogrammi. La forza di un chilogrammo è uguale alla forza di attrazione che la terra esercita sopra un decimetro cubo d'acqua distillata o sopra ogni corpo avente la stessa massa.

Una forza per sé non è cotretta a produrre. Se una forza contraria e uguale le fa equilibrio, il corpo resta a riposo.

Allorché una forza sposta il corpo al quale si applica, essa produce un movimento. Per sollevare un peso, occorre produrre una forza uguale alla sua pesantezza, e siccome questa forza si sposta si effettua un lavoro di elevazione.

Un lavoro dipende dunque dalla forza e dal cammino percorso dal suo punto di applicazione. Lo si può quindi definire col prodotto di queste due quantità, una lunghezza e una forza, e siccome occorre una unità di misura, si è preso il chilogrammetro; il lavoro prodotto da una forza sollevante un chilogrammo a un metro di altezza.

Infine la potenza, terza qualità fisica, è specialmente la qualità dei motori.

Il pregio dei motori è di non stancarsi col lavoro di poter dare perpetuamente la stessa quantità di lavoro nello stesso spazio di tempo. Si potrà dunque valutare la loro qualità colla quantità di lavoro prodotto in un secondo.



CHASSIS INDUSTRIALE "ISOTTA FRASCHINI", TIPO 16 PER:

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

ISOTTA FRASCHINI - MILANO
VIA MONTEROSA, 79.



IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.

I Grandi Spettacoli Cinematografici di Torino

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine
e di prima visione.

LA DISPERAZIONE DI UNA MADRE.

Nana, la colossale film che per la interpretazione originalissima di *Tilde Kossay* venne ricavata dal famosissimo romanzo di Emilio Zola, alle sue ultime rappresentazioni.

Da lunedì il *Cinema Ambrosio* proietta la terza parte del romanzo, quella che viene intitolata *La madre*.

Il *Cinema Ambrosio* è l'unico cinematografo di Torino cui con gli spettacoli eccezionali possa concedersi il lusso di offrire al suo pubblico una vera oasi primaverile.

I NUOVI RICCHI...

La celebre *Casa Triangle* tratta con moltissima arte e fine spirito l'argomento satirico d'attualità creandone una commedia originale e divertente. La film *I nuovi ricchi...* si proietta al *Cinema Borsa* sempre affollato.

BORSA

SALONE

GHERSI

Il più importante
CINEMA
d'Italia

BAMBOLE DI CARNE...

e bambole di cera passano sullo schermo del freschissimo *Salone Gheresi*, dove si proietta per la prima volta *La Casa di Argilla*, la nota, fine commedia di E. Fabre, sapientemente ridotta per la cinematografia dalla « Film d'Art » di Parigi.

La produzione ottiene un grande successo.

L'AMORE NON BASTA. TUTTO!

Al *Cinema Italia* la seguono interessanti rappresentazioni della artistica film: *Tutto!*, che ha per protagonista *Ivonne De Fleury*. *Tutto!* l'amore non basta. Non basta l'avere, per mesi e mesi, cullato dei sogni nella speranza folle che il giorno della realizzazione dovesse venire. Non basta il dimostrarsi pronti a seguire la sorte di un uomo che non ha nulla!... Per rendersi degna del *gauchon* di cui si è innamorata, *Ivonne De Fleury* offre tutto. *Tutto!* Abbandona ricchezza, famiglia, casa. E via per la pampa, con il suo amore, senza altro conforto o sostegno che l'amore.

ITALIA

SATANA (I Vampiri).

La nuova serie dei *Vampiri*, che segue all'interessantissima: *Mezzanotte milionario*, era attesa con la più intensa curiosità. Le premesse poste dagli avvenimenti precedenti, l'audacia dei banditi che compongono la terribile schiera dei *Vampiri*, il coraggio del reporter *Guérande*, che dà loro senza tregua la caccia, facevano prevedere che le emozioni si sarebbero moltificate nella nuova serie e che i brividi di terrore avrebbero sorpreso più di una volta gli spettatori. E così è. Vedere per credere. Come film sensazionale *Satana* tiene uno dei primi posti.

ROYAL

SPLENDOR

Tutte le migliori films
passano in 2^a 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.

Via Roma, 31, 33, 35.
Telefono 40-13.
Ditta E. ARIZZOLI e C.

NAPOLEONCINA di Lucio D'Ambra

VITTORIA

Il *Cinema Teatro Vittoria* rappresenta per la prima volta la originale creazione di Lucio D'Ambra: *Napoleoncina*, una curiosissima film che ha per interprete una delle grandi dive del teatro muto, la simpaticissima *Mary Corwin*, un'attrice che ha tutte le grazie della monella e di una troppo ardente sognatrice.

Piccoli motori e grandi velocità

Il Circuito di Orbassano.

Dopo il Circuito del Tevere, la tradizionale gara de «La Torino» sul Circuito di Orbassano è riuscita domenica una nuova prova che ha dimostrato una volta ancora quanto interesse possa destare una corsa di macchine azionate da piccoli motori; quanta passione vi sia nei nostri *sport-men* che non hanno badato alla lontananza ed al caldo per portarsi sulla linea del traguardo e per quanta valentia vadano distinti i conduttori.

Le partenze sono date dallo *starter* signor Bertolino con l'assistenza dei cronometristi ufficiali cav. Rossi e Legnazzi nel seguente ordine:

(Categoria 350 cmc.).

Ore 15,30' Bonasso Ortensio (Douglas I);
Ore 15,30'30" Maffei Miro (Bianchi);
Ore 15,31' Bai Badino Felice (Douglas II);
Ore 15,31'30" Antoniazzi Antonio (Douglas III).

(Categoria 500 cmc.).

Ore 15,32' Acerboni Mario (Frera);
Ore 15,32'30" Bordino Pietro (Motosacoche);
Ore 15,33' Della Ferrera Federico (Della Ferrera);
Ore 15,33'30" Gianoglio Giovanni (Fongri).

Dopo i primi giri, che vengono compiuti ad una media superiore ai 90 km. all'ora, la lotta si limita a due campioni: Bordino ed Acerboni, che si seguono quasi a contatto, a velocità folle. Le macchine categoria A. 350 cmc., sembrano giocattoli, ed è interessante assistere alla lotta di Bordino, con macchina pesante, contro la leggera «moto» di Bai Badino. Nella categoria 350, M. Maffei compie i suoi giri distaccando Bai Badino di circa due minuti, ma poi, per rottura di una candela, è obbligato a perdere il prezioso vantaggio. Ecco l'ordine di arrivo:

Categoria A. 350 cmc. — 1° Bai Badino (Douglas) che compie 1100 km. di percorso in ore 1,27'1"; 2° M. Maffei (Bianchi) in 1,27'17"; 3° Bonasso (Douglas) in 1,43'2"; 4° Antoniazzi, in 1,47'39".

Categoria B, 500 cmc. — 1° Bordino (Motosacoche) in ore 1,6'50", compiendo pure il giro di km. 14.200 nel miglior tempo di 9'39" 4/5; 2° Acerboni (Frera) in 1,17'30"; 3° Gianoglio (Fongri) in 1,21'53". Non partirono Rava, C. Maffei e Sacchetti.

Sullo stesso circuito di Orbassano e per cura della stessa società *La Torino* si è disputata nel mattino una gara ciclistica per squadre, il cui risultato fu il seguente:

1° «Ausonia», in ore 3,2'52" 3/5 (media km. 32.899);
2° «Unione Sportiva Torinese», in ore 3,10'59" 1/5 (media km. 31.415);
3° «La Piemonte», in ore 3,11'46" (media chilometrica 31.288);
4° «La Torino», in ore 3,16'29" 3/5 (media chilometrica 30.585);
5° «Borgata Ceronda», in ore 3,32'1" 3/5 (media km. 28.298).

I motori che hanno effettuato il percorso funzionarono tutti egregiamente. Le Douglas hanno dimostrato, in terreno piano, di essere assai redditizie: tre partite, tre arrivate. Solo Antoniazzi ebbe una piccola panne e dovette cambiare una candela, incidente dovuto forse alla troppa lubrificazione.

La media chilometrica ottenuta da Bordino (chilometri 89,766), è assai buona, ed è dovuta anche al coraggio del motociclista nel prendere, temerariamente, in piena velocità le curve del percorso.

Acerboni ha fatto una buona «performance», ed il motore Frera ha confermato le sue ottime doti.

Notizie brevi

— Nella riunione all'autodromo di Sheepshead Bay di New-York, la prova massima, la corsa delle 50 miglia (km. 80.465) è stata vinta dal nostro Raffaele Di Palma, il *recordman* automobilistico dell'annata, solo tradito dalle... valvole del suo motore nella recente corsa di Indianópolis.

La corsa internazionale delle 50 miglia è stata vinta da Di Palma in minuti 26 e 23 secondi, e cioè alla velocità oraria di km. 182.990. Così egli ha battuto il vecchio record di 34".

Dietro a lui è arrivato Lewis, con Boyer (terzo). Fra i partenti figuravano anche due delle vetture Ballot che parteciparono alla prova di Indianópolis e che qui erano pilotate da Thomas e da Bابلot.



Bordino Pietro (Motosacoche),
vincitore della Categoria 500 cmc.



Bai Badino (Douglas),
1° classificato nella Categoria macchine leggere.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli)



Acerboni Mario (Frera).
2° classificato nella Categoria 500 cmc.



Maffei Miro (Bianchi),
che nella Categoria A ha ottenuto il tempo migliore
coprendo il 4° giro in 11' 55" 1/5.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).



Azzini Giuseppe.



Oliveri.



Gremon.

LA PARTECIPAZIONE DEI MIGLIORI

corsa del *Petit Journal*, che si disputerà in agosto ».

Gli italiani iscritti al Giro di Francia risultano i seguenti: 10. Santhià Giuseppe, Cavaglia; 12. Canepari Clemente, Pieve P. M.; 13. Corlaita Ezio, Bologna; 14. Bordin Lauro, Crespino; 16. Azzini Giuseppe, Milano; 17. Sivocci Alfredo, Milano; 18. Oliveri Giuseppe, Campoligure; 19. Lucotti Luigi, Voghera; 20. Galetti Carlo, Milano; 22. Belloni Gaetano, Corsico; 21. Torricelli Leopoldo, Torino; 23. Fasoli Pietro, Bergamo; 24. Aymo Pietro, Virle Piemonte; 27. Lombardi Giosuè, Ponsacco; 32. Morini Celidonio, Nizza; 33. Contesini Giuseppe, Mantova; 35. Marchese Giovanni, Verolengo; 36. Cerutti Francesco, Torino; 65. Gremon Angelo, Torino; 67. Pifferi Giuseppe, Roma; 69. Costa Costante, Torino.

Dei 15 superstiti del Giro d'Italia, concorrerebbero in Francia: Canepari, Corlaita, Bordin, Lombardi, Gremon, Costa e Belloni.

IN TEMA DI EDUCAZIONE FISICA

Giovani Esploratori ed Esploratori Cattolici

II.

Nel rapido esame da noi fatto sulle cause principali che hanno portato il Corpo Nazionale dei Giovani Esploratori alla crisi attuale, non ancora superata, abbiamo accennato alla Associazione Scoutistica Cattolica Italiana.

Infatti il sorgere di questa ultima manifestazione del movimento cattolico poteva essere considerato, sotto un certo punto di vista, come conseguenza diretta della campagna violenta da molte parti rivolta contro il C. N. G. E. quando lo si accusava di essere asservito alla Massoneria. L'accusa meschina di per se stessa, veniva avvalorata da più meschine prove, esponenti certo di una mentalità al disotto dell'ordinaria: la bandiera verde, il camiciotto verde, l'origine inglese, l'esclusione voluta dalla formula del giuramento di qualsiasi parola che rappresentasse opinione religiosa.

Le smentite o le proteste fatte ed avvalorate con argomenti positivi del *Sii preparato*, organo ufficiale del C. N. G. E., non erano riuscite a diminuire tale taccia; e dati i precedenti, il



Corlaita.



13° Anno - 29 Giugno - 27 Luglio

La rappresentanza italiana al Giro di Francia riuscirà più importante e più numerosa di quanto si poteva supporre. Case industriali, giornali e privati, hanno risposto favorevolmente ad un appello per una sottoscrizione di fondi allo scopo di facilitare l'invio in Francia dei nostri migliori corridori. E se all'ultim'ora non vi saranno dei ritiri, la lista che segue li comprende tutti meno uno. Girardengo, il vincitore del Giro d'Italia, non vi figura.

Egli è stato indeciso sino all'ultimo momento. Poi ha data la risposta negativa così giustificandosi:

« Ho deciso: non vado più in Francia. Alle 8 parto per Torino dove rimarrò qualche tempo, essendo scritturato da una Casa Cinematografica. Ho poi scritte per tutte le domeniche in vari Velodromi, e sono impegnato per due giornate al « Parc des Princes » a Parigi. La vostra proposta è buona, ed anzi, devo ringraziarne la *Gazzetta*, ma andando al Giro di Francia dovrei faticare e forse non guadagnerei quanto rimanendo a casa. Molto probabilmente andrò in Francia per una

Gomme Plene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

Società Anonima - Capitale sociale L. 12.000.000 inter. versato.

TORINO - Via Verolengo, 379 - Telefono 28-90.

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO



Sivoceci.



Agostoni.



Canepari.

ITALIANI AL GIRO DI FRANCIA

Commissariato Generale non seppe conservare al sorgere dell'Istituzione Cattolica, quella serenità ed imparzialità che la delicatezza della situazione avrebbe richiesto. E mentre noi avremmo visto volentieri le due associazioni svolgersi parallelamente in una nobile gara di emulazione, così come avviene in Olanda ove appunto due sono le Associazioni Scoutistiche che si contendono il primato nazionale, oggi purtroppo dobbiamo constatare come la debolezza dei dirigenti tutte e due le associazioni abbiano sacrificato alle passioni personali ed allo spirito partigiano la loro attività e la loro vitalità.

E mentre il C. N. intristisce nell'inerzia più spaventosa, afferrandosi disperatamente ad una gara ginnastica a Roma per affermare gli ultimi aneliti della sua esistenza, l'A. S. C. I. sperduto fra le Società sportive cattoliche ed i Collegi Salesiani, all'uopo travestiti, si afferma nella cronaca del Congresso del partito popolare italiano.

E dall'affratellamento di tutti i ragazzi del mondo che lo scoutismo sostiene, e che lo scoutismo si propone di facilitare sia con convegni internazionali, sia con amicizie, sia con corrispondenze più o meno convenzionali, dobbiamo scendere allo sconsolante risultato di vedere i giovinetti dei due istituti guardarsi in cagnesco e farsi reciprocamente le beffe.

Tutto questo potrebbe, e noi vogliamo crederlo, essere frutto di un doloroso malinteso inasprito e reso più acuto da varie circostanze che, sebbene occasionali, hanno potuto sembrare agli occhi di qualche mal prevenuto, come conseguenza di un atto di volontà.

Noi che abbiamo potuto rimanere estranei e spettatori allo svolgersi di queste azioni partigiane, crediamo oggi giunto il momento di addvenire, se non ad una fusione, almeno ad un accordo fra i due centri organizzatori, così da creare fra le due istituzioni quella serenità e quella cordialità di rapporti che soli possono arrecare beneficio al nostro movimento.

E giacché siamo sull'argomento, proponiamo che da Roma si organizzi di comune accordo con gli A. S. C. I. un Convegno-congresso di tutti gli istruttori e dei capi di tutti i movimenti scoutistici delle singole città d'Italia, sia per la discussione comune di importanti problemi organici e tecnici (e di questo avremo occasione di parlare), sia per conseguire da uno scambio di idee e dalle personali conoscenze, una maggiore stima ed un po' di reciproca fiducia.

Giuseppe Migliau.



Belloni.

Le tredici tappe del "Giro di Francia",

1. Parigi-Abbeville-Dieppe-Le Havre, km. 388.
2. Le Havre-Rouen-Cherbourg, km. 364.
3. Cherbourg-Brest, km. 405.
4. Brest-Les Sables d'Olonne, km. 412.
5. Les Sables d'Olonne-Bayonne, km. 482.
6. Bayonne-Mauleon-Luchon, km. 326.
7. Luchon-Perpignan, km. 323.
8. Perpignan-Marsiglia, km. 370.
9. Marsiglia-Nizza-Menton-Nizza, km. 338.
10. Nizza-Grenoble, km. 333.
11. Grenoble-Le Galibier-Ginevra, km. 325.
12. Ginevra-Strasburgo, km. 371.
13. Strasburgo-Parigi, km. 390.

**BERGOUGNAN
& TEDESCHI**

**PNEUMATICI
GOMME PIENE
TESSUTI GOMMATI
TORINO**

I PNEUMATICI

che vinsero

tutte le principali corse dilettanti.

AL VELODROMO SEMPIONE

nel

Grande Handicap Professionisti

LEOPOLDO TORRICELLI

giunge **PRIMO**

su Bicicletta

PEUGEOT

Agente per l'Italia

CESARE PICENA - Torino

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



SEGMENTI
ELASTICI PER
MOTORI A SCOPPIO.
VAPORE ECC.

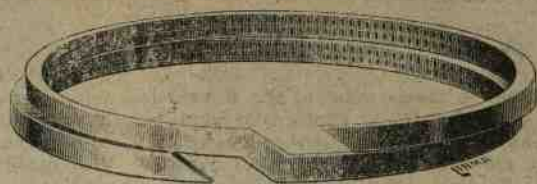
OFF. MECC.

ISOLABELLA

SOC. ANO. CAP. 1.500.000

MILANO

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



BINET

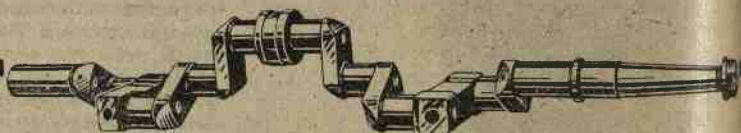
Il miglior segmento
per motore a scoppio.

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



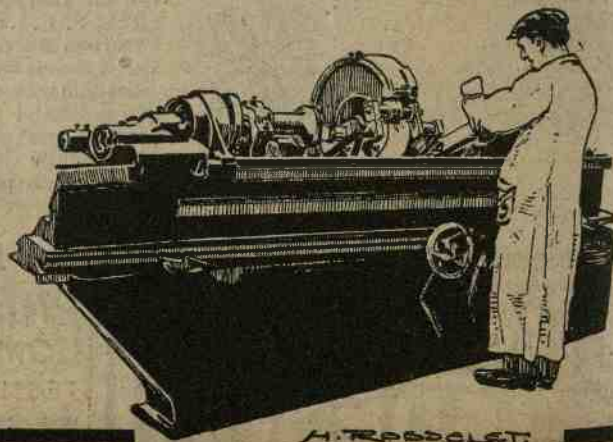
Una Fabbrica che impiega 300 operai, *che non costruisce altro che alberi a gomito*, avendo il suo macchinario ed il suo personale specializzati per questa sola fabbricazione, dalla prima lavorazione fino alla rettifica, non può produrre che

PRESTO, BENE ED A BUON MERCATO

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

J. FAURE - LYON (Monplaisir).

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



Aviazione e organizzazione a terra

III.

Quali che siano le trasformazioni che il veicolo aereo futuro avrà rispetto ai moderni aerei, è possibile che si rinunzi a un colpo a tanti di, a tanto corredo d'esperienza e di prove e l'uomo creda tramontato per sempre il sogno stasioso del volo? Si può concepire il tramonto tutto il patrimonio scientifico che — in materia — andato accumulando a prezzo di tanta tenacia, tanto sacrificio, di tanto eroismo?

allora? Occorre che — sia pure in questa vigilia di trasformazioni industriali e mentre si studiano i provvedimenti più atti a non far morire quella — è stata l'ultima e più grande conquista del volo — tutti coloro che sentono veramente l'importanza e la necessità delle applicazioni aeree, abbiano fortemente incoraggiare intanto tutto il complesso di organizzazioni che incoraggino iniziative dei nostri vecchi e più tenaci pi-

— prima fra tutti — è da curare la sistemazione degli aereoscali e la loro manutenzione; è vero che oggi essi sono ancora in parte in possesso dell'Autorità Militare ed in parte sotto di lei diretta vigilanza e quello e questa non sono naturalmente incoraggiare i tentativi privati ma chi vorrà disconoscere che s'impone organizzazione della rete dei campi di atterraggio go quelle che saranno le vie di comunicazione e del futuro?

Se diamo uno sguardo alla nostra Penisola (ad esempio) noi vediamo che — in teoria — molto in questo senso è stato fatto e molto celermente e molto lodevolmente, in tempo di guerra, dall'Autorità Militare: le grandi linee aeree da e per le nate e da e per i grandi centri di produzione sono state opportunamente suddivise in tappe a stanze discrete, con organizzazioni di rifornimenti e di comfort e fra una tappa e l'altra ammissioni di tecnici e di piloti dalla lunga esperienza, avevano intercalato un numero proporzionato di « campi di fortuna » che — se non costituivano la certezza della sicurezza per il forzato stop di manutenzione (dove trovare la mano opera già così deficiente ed insufficiente?) erano — specie per i piloti di senso pratico — altrettanti scali di atterraggio, in caso di una « panne » fortuita.

Questa organizzazione, alla quale si collegò quella delle « Rotte Aeree » che fu così prodiga di pubblicazioni e di carte e di schizzi per la sicurezza del viaggiatore aereo, dette ottimi risultati — per quanto nata celermente ed in un momento nel quale era difficile vagliare e discernere i particolari — fu perfetta, è ad essa che si deve il felice esito dei trasporti aerei delle macchine di guerra dalle Officine e dai campi di deposito alla fronte, ai trasporti che dovevano, specie al finire del conflitto armato, assurgere a così vitale e decisiva importanza.

Ebbene: questo è già uno schema di quello che il parere nostro — dovrebbe essere l'organizzazione futura a favore degli esperimenti aerei prima dei trasporti aerei poi: basterà dare incremento a tutti i rifornimenti, curare la manutenzione dei campi e delle rotte aeree e tracciare con tutti i minuti particolari quella rete di comunicazioni private da campo a campo che consentano di conoscere da uno scalo all'altro tutto quel flusso di notizie che sono necessarie per il buon esito di ogni esperimento aereo su lungo per-

corso. Perché uno degli ostacoli maggiori sia nella cura preventiva di ogni fatica aerea da sopportare sia nella valutazione dei successi di un qualsiasi esperimento è stata fino ad ora l'impossibilità di facili, rapide e simultanee comunicazioni da uno scalo e l'altro e ciò non per insipienza

o malevolenza di alcuno ma solo perchè i servizi telefonici e telegrafici per l'aviazione si sono sempre appoggiati fino ad ora sulla comune rete telegrafica e telefonica, mentre, per un servizio così rapido e così veloce che già precorre qualsiasi mezzo di corrispondenza, quelli che sono gli ultimi portati in tema di comunicazioni tra privati dovrebbero essere più che di collaborazione, di ausilio e di facilitazione: così come le reti ferroviarie hanno il proprio servizio telegrafico e telefonico, altrettanto dovrebbe avvenire sulle reti aeree nazionali ed internazionali.

Non è raro oggi che un aereo giunga al luogo della sua tappa prima ancora che vi giunga il preavviso del suo arrivo, spedito magari qualche ora prima della partenza con telegramma o con fonogramma; e se ciò può non influire in caso di esperimenti tuttora circondati da un certo mistero per il doveroso riserbo militare e per la meticolosa cura del segreto da parte dei costruttori nella tema di un insuccesso, non potrà non essere di impaccio enorme nel futuro alle comunicazioni transaeree.

Il servizio di rifornimento, d'informazioni e di eventuali riparazioni agli apparecchi dovrebbe procedere di pari passo con la organizzazione degli scali aerei e con la loro meticolosa manutenzione; come si pensa ottenere ciò e quando, non è facile a dire nè a prognosticare, specie nel momento attuale in cui ben altri incubi gravano sul problema aviatorio e preoccupazioni vitalissime tengono costruttori, inventori e ammiratori.

Ma disgiungere i progetti delle macchine future da una seria e meticolosa preparazione a terra non si può e non si deve, e continuare nel vecchio sistema di « tentare gli eventi » sarebbe più che incoscienza una colpa, e gravissima, per coloro che presiedono o presiederanno alla continuazione degli studi e delle applicazioni aviatorie.

Non si costringano più oltre coloro che, con una tenacia pari alla fede, vogliono che il patrimonio di coraggio e di volontà ammassato con tanta abnegazione non vada disperso, a sforzi e a esitazioni che — se dicono molto per il profano — non dicono nulla o quasi per lo studioso che, attraverso il bluff di un raid o di un viaggio su lungo percorso, si domanda ogni volta quale miglioramento si sia ottenuto riguardo ai due coefficienti essenziali del volo: la sicurezza personale e la perfezione del funzionamento, non disgiunte dalla facile e non faticosa manovra.

Che di riprove della forza di resistenza della forza umana oggi — per dolorosa esperienza di guerra — non fa più bisogno: e l'aviazione come scienza ha bisogno di molti, anzi di troppi perfezionamenti per dirsi compiuta la sua evoluzione.

Abbandonare quello che si è conquistato, gettare alle ortiche dell'oblio il fardello glorioso delle esperienze conquistate con una rapidità che sa di prodigio, questo no, ma ripetere per ripetere, prove e tentativi che non concludono — se non per la piccolissima parte di fenomeni che ogni pilota può osservare nei suoi voli — questo è pure se non inutile e dannoso, per lo meno superfluo: e se a questo si aggiunge che pur continuando nel sistema vacuo delle esibizioni personali, si trasalaccia di facilitare il compito a chi vola col corredo di aiuti che si potrebbe e si dovrebbe dargli da terra, si deve dolorosamente concludere che in questo lento declinare dei vantaggi aviatori, la colpa è un po' degli eventi, un po' della malevolenza di alcuni, ma in massima parte dalla acquiescenza di altri che — a tutt'oggi — non vogliono vedere quanto si potrebbe e si dovrebbe fare per non disperdere un così ricco patrimonio di esperienze e di esperimentatori, onde l'aviazione si è arricchita in breve volgare di tempo.

Ing. Bruno Sonnino

Il più giovane arrivato

fra i 15 superstiti

del

Giro d'Italia

UGO RUGGERI

montava

Ciclo GANNA (piccoli)

PNEUS

Bergougnan & Tedeschi

Unico partito

e arrivato.

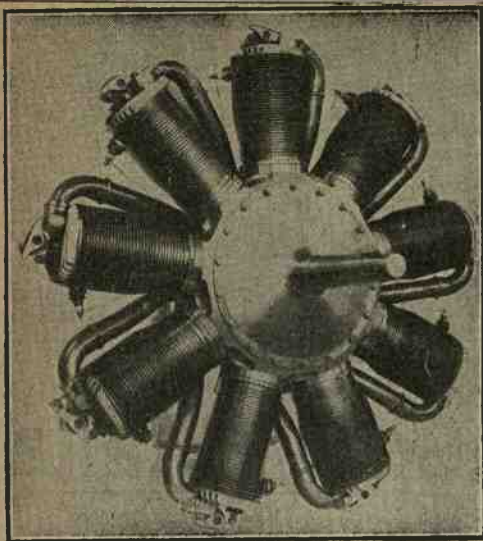
SOCIETÀ

Bergougnan & Tedeschi

Madonna di Campagna

TORINO





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).



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

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA

DURATA

COMFORT



NOT AFFECTED BY
HEAT, OIL OR GASOLINE.

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

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 **Negoziò VIGO**

L'aereo-traversata dell'Atlantico degli Americani

(Noterelle di un profano).

In altri tempi — quando forse certe ombre misterie non gravavano sugli animi affaticati di questo povero branco di doloranti cosiddetti mini — un fatto simile, di un uomo fornito di ali meccaniche, che traversi nientemeno l'Atlantico, avrebbe avuto delle ripercussioni di sapore, di meraviglia, di commenti tali quali non ne ebbe forse nemmeno la scoperta dell'America, ma oggi la cosa è passata un po' troppo freddamente, ed i giornali stessi, compresi quelli che ne avevano fatto uso per proprio consumo, non hanno creduto di dedicare tanto e troppo del loro spazio, meno certamente di quello che se ne è dedicato alle capriole di Trumbic... e altri amici della nascente jugoslavia.

Eppure la cosa è meravigliosa e non lo è. Spieghiamo il paradosso e spieghiamolo per nostro consumo, come ognuno di noi fa per quelle cose che non hanno una spiegazione facile o facilmente accettabile.

E' meravigliosa perchè non era stata compiuta ancora. Non è meravigliosa perchè è stata compiuta e quindi... poteva compiersi. Oggi l'animo umano ha cominciato — e lo hanno abituato a questa quasi insensibilità le cose tristi più che le grandi che si sono svolte nel mondo — a non meravigliarsi più.

L'aeroplano, l'ala umana, ha compiuto i suoi miracoli in un'epoca di transizione della psiche umana. In pochi anni si è passato dai brevi voli Santos Dumont alla traversata dell'Atlantico. Gli spettatori di questi miracoli, che non superano tanto il decennio, hanno avuto nel frattempo più guai in casa propria per guardare ciò che veniva in cielo e poi... e poi... dal cielo è venuto un certo danno, per molti accertato, reatato, e per altri una certa paura di questo mondo che non ha certo messo sempre in buona vista questo grande mezzo di locomozione del venire.

Tanto è vero che ad ognuno di noi sarà occorso sentire anche da gente che non monterebbe la carlinga di un aeroplano nemmeno se gli curassero che il motore è a pezzi, come una semplicissima che fra qualche anno si andrà a Parigi a Pietrogrado in quattro ore col prezzo basso di quello delle attuali carissime ferrovie.

Il progresso dell'anima o è insensibilità questa? facciamo lo studio a quei psicologi che non hanno fatto da fare nell'attività umana e dispongono le loro ore come meglio loro aggrada e come meglio aggrada a quelli che li ascoltano o li seguono.

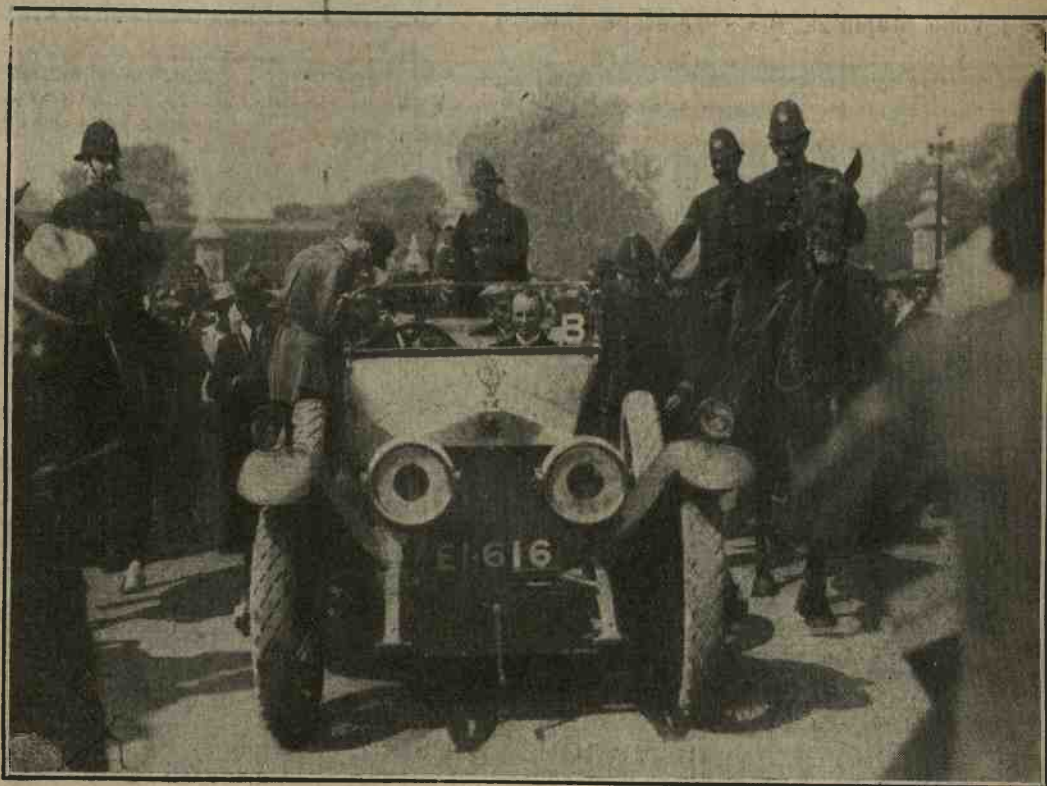
per ritornare alla traversata dell'Atlantico diciamo noi affermare che essa sia servita di tanto alla propaganda di questo nuovo mezzo di locomozione? La risposta vorremmo lasciarla nella mano perchè noi siamo del parere contrario.

essa rappresenta una bella, meravigliosa performance, ma quante navi di scorta, quanti milioni di spese, quante precauzioni, quante storie sono state per raggiungerla! E che cosa ci ha dimostrato? La possibilità della lunga navigazione aerea. Ce ne era già stata data dimostrazione anteriormente se non in modo così completo. La velocità del mezzo di locomozione, anche questo è stato concesso. La possibilità di farlo a meno del transatlantico? Questo verrà dopo. E questo che ci attendiamo fidanti. Noi vogliamo che questo mezzo di locomozione si attui in grado. Oggi da Roma a Torino, domani da Torino a Parigi, indi da un mare all'altro e poi in tutto il mondo... all'altro, ma con relativo scalo. E dovessimo dire ad un nostro industriale: «fatti i tuoi milioni per far traversare l'Atlantico ad un tuo prodotto, ce lo chiameremo

molto vicino, e gli parleremmo nell'orecchio, in modo che egli solo ci ascoltasse.

Ed in questa intesa restiamo nell'attesa che ognuno faccia quanto crede di fare per il suo meglio. Per noi ciò che interessa non maggiormente, ma unicamente, si è che l'aeroplano voli, alto e lontano, praticamente, dando al nostro secolo l'onore di aver dato al mondo il più grande e miracoloso mezzo di locomozione, la più grande e miracolosa conquista dell'umanità.

Raffaele Perrone.



Gli aviatori Hawker e Grieve lasciano il Palazzo Reale dopo l'udienza avuta dal Re. La folla enorme che li applaudiva. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Nel mondo aeronautico

Telegrafano da Londra che nel pomeriggio del 22 si è svolta all'aerodromo di Hendon la prima corsa di velocità per aeroplani dopo il 1914. Dodici apparecchi hanno partecipato a questa gara che comprendeva un percorso di 189 miglia pari a 206 km. con un primo premio di 500 sterline. La corsa aveva nome Derby Aeronautico e si svolgeva su Londra e sui sobborghi.

Sette apparecchi compirono regolarmente il percorso: si classificò primo il capitano Gatherwood in 1 ora 27'45"; secondo il tenente Nisbet in 1.31; terzo Manton in 1.33'15". L'aviatore Hawker non poté partire non avendo avuto l'autorizzazione del ministero.

L'aeronave italiana di 35.000 metri cubi che sta per essere varata nei cantieri dello Stato e che sarà destinata ai voli civili transatlantici sarà fornita di sei motori di 400 HP. ognuno. I motori

sono a dodici cilindri. Inoltre dalla navicella della nave si irradiano passerelle e mezzi di comunicazione che permetteranno di accedere a qualsiasi parte della nave, compreso il timone. Anche su questa aeronave si usufruirà dell'idrogeno come carburante secondo i nuovi sistemi recentemente trovati.

L'appello della S. U. C. A. I.

Fausto Torrefranca ha dettato queste parole in occasione della ripresa dell'attività della Stazione Universitaria del Club Alpino Italiano, sospesa in questi anni per la partecipazione volontaria dei suoi membri alla guerra:

Oggi, l'Italia, tagliata fuori dalle grandi vie della colonizzazione industriale, ha bisogno di pre-

parare i suoi nomi coloniali, i suoi esploratori di commercio, i suoi scienziati viaggiatori, i suoi orcheologi nomadi che sappiano ridestare in tutto il mondo mediterraneo le sepolte vestigia della romanità.

L'educazione troppo casalinga o troppo vitaiola della gioventù è un pericolo in questo senso, per l'avvenire nostro che dovrebbe essere quello di tutti i popoli prolifici e perciò migratori.

Il campo, la tenda, il cimento dell'escursione e dell'ascensione in plaghe quasi vergini di orme umane, ecco quello che offre ai giovani italiani la libera scuola della S. U. C. A. I.

Essa insegna a fare a meno del superfluo, a trovare che anche la povertà volontaria della tenda cela agiatezze squisite, che anche la vita fuori delle quattro mura d'una camera offre ozii delicati e ristori graditi; ma ancor meglio insegna ad essere autonomi e pratici.

Dal bagaglio, amici, oggi si giudica della civiltà di un popolo.

Dimmi che cosa porti con te, e ti dirò chi sei.

Foggiate un corpo che serva lo spirito, non un corpo che imprima nello spirito i suoi capricci, le sue stanchezze, le sue tardità.

SPORTSMEN I...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita

CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL

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 - IDROTHERAPIA - MASSAGGIO
- INALAZIONI - CURE FISICHE SCIENTIFICAMENTE MODERNE

CASA FONDATA NEL 1773.

Ditta **ANTONIO OPESSI** Torino

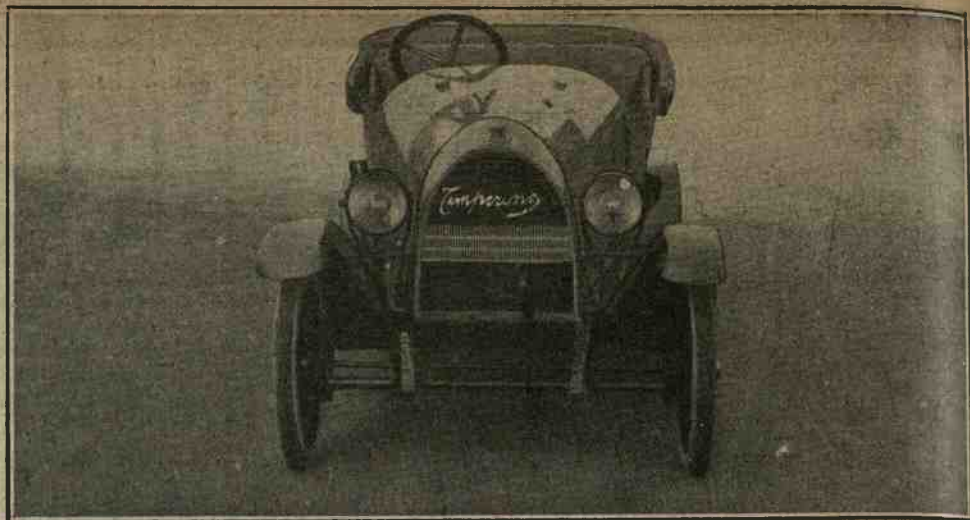
Fabbrica di Strumenti per Pesare
e costruzioni affini di precisione.

VETTURETTA TEMPERINO

8-10 HP.

OFFICINE e DIREZIONE

Viale Stupinigi, 802 - Telefono 3-94.



“**RADIO**” CANDELE DI ACCENSIONE



LA MIGLIORE
MARCA ITALIANA

In vendita presso
i più importanti
Grossisti e Garages.

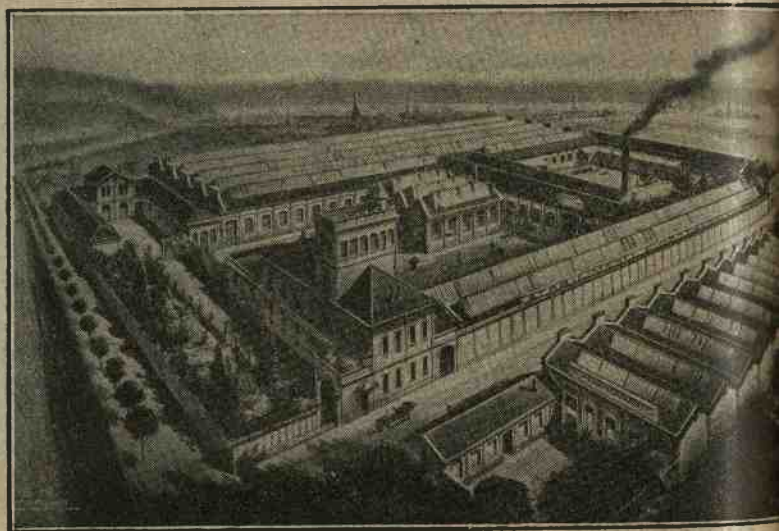
Officine “**RADIO**”, Milano

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

STABILIMENTI MECCANICI
(Già Aualilari)

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 1919

FABBRICA

RADIATORI

BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER-RHO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

P. COTTINO & C.



CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO

A MONTI. 24.

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TEL. 2279 - TEL. COTTINRADIO

NEL CIRCUITO MOTOCICLISTICO DI ORBASSANO

pel V Gran Premio Torino

e maggiori velocità assolute sono raggiunte da

BORDINO (Motosacche) 1° arrivato nella categ. 500 cmc.

ACERBONI (Frera) . . . 2° arrivato " "

perchè avevano le loro macchine munite di gomme

DUNLOPBordino ha pure compiuto
il giro più veloce del Circuito

SEDE: Via Castro Pretorio, n. 116, ROMA

FILIALI: MILANO - BOLOGNA - TORINO

PALESTRA DEAMICIS

(GIUOCO DEL PALLONE)

TORINO - Corso Peschiera - TORINO

Tutti i giorni dalle ore 16 alle ore 18,30,
grandi partite fra i migliori campioni pie-
montesi, toscani e romagnoli.**G. B. BOERO**Via Lagrange - **TORINO** - ang. Via Cavour.

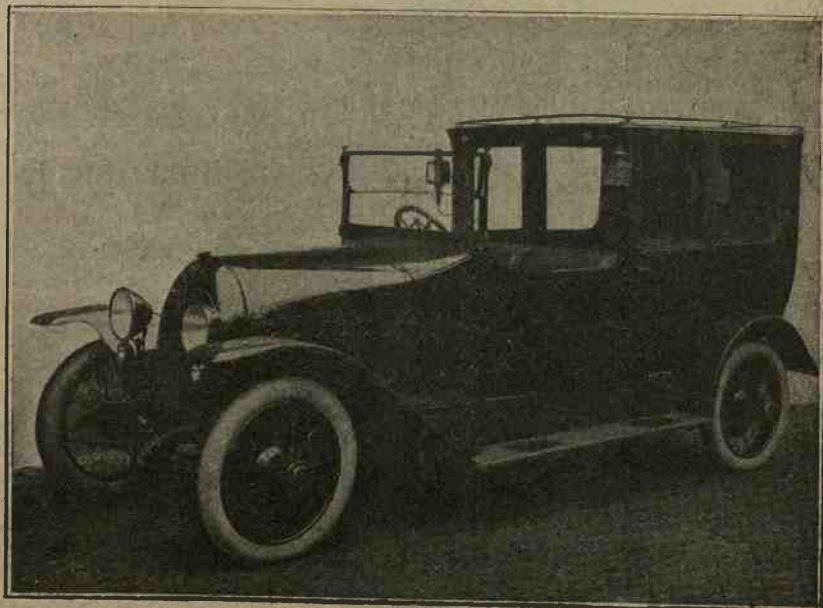
Telef. interc. 34-83 - Telegr. BOERO-ARMI - Torino.

Grande deposito armi da fuoco
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Articoli per scherma - Scacciacani per automobilisti

Casa di fiducia.

**SOCIETÀ LIGURE - PIEMONTESE**
AUTOMOBILI GENOVA - TORINO
CAPITALE VERSATO L. 10.000.000La più moderna vettura per città
e grande turismo è il nuovo tipo
35-50 HP, con messa in marcia e
completa illuminazione elettrica.

Nei cieli d'Europa e d'America

trionfano gli Aeroplani

SVA

L'aviatore **Stoppani**, in **4 ore**, vola da **TOBINO** a **BABCEL-LONA**, recando al Sovrano di Spagna un apparecchio **SVA**.

L'aviatore **Locatelli** parte da **PALOMA** (Buenos-Ayres) e si reca a **BAJA BLANCA** sotto una pioggia dirotta e copre i 600 chilometri in **3 ore e 20** all'andata ed in **3 ore e 25** al ritorno.

La prova è compiuta con uno **SVA**.

L'aviatore **Arturo Mercanti** raggiunge Costantinopoli con un volo di 1200 chilometri in **6 ore**.