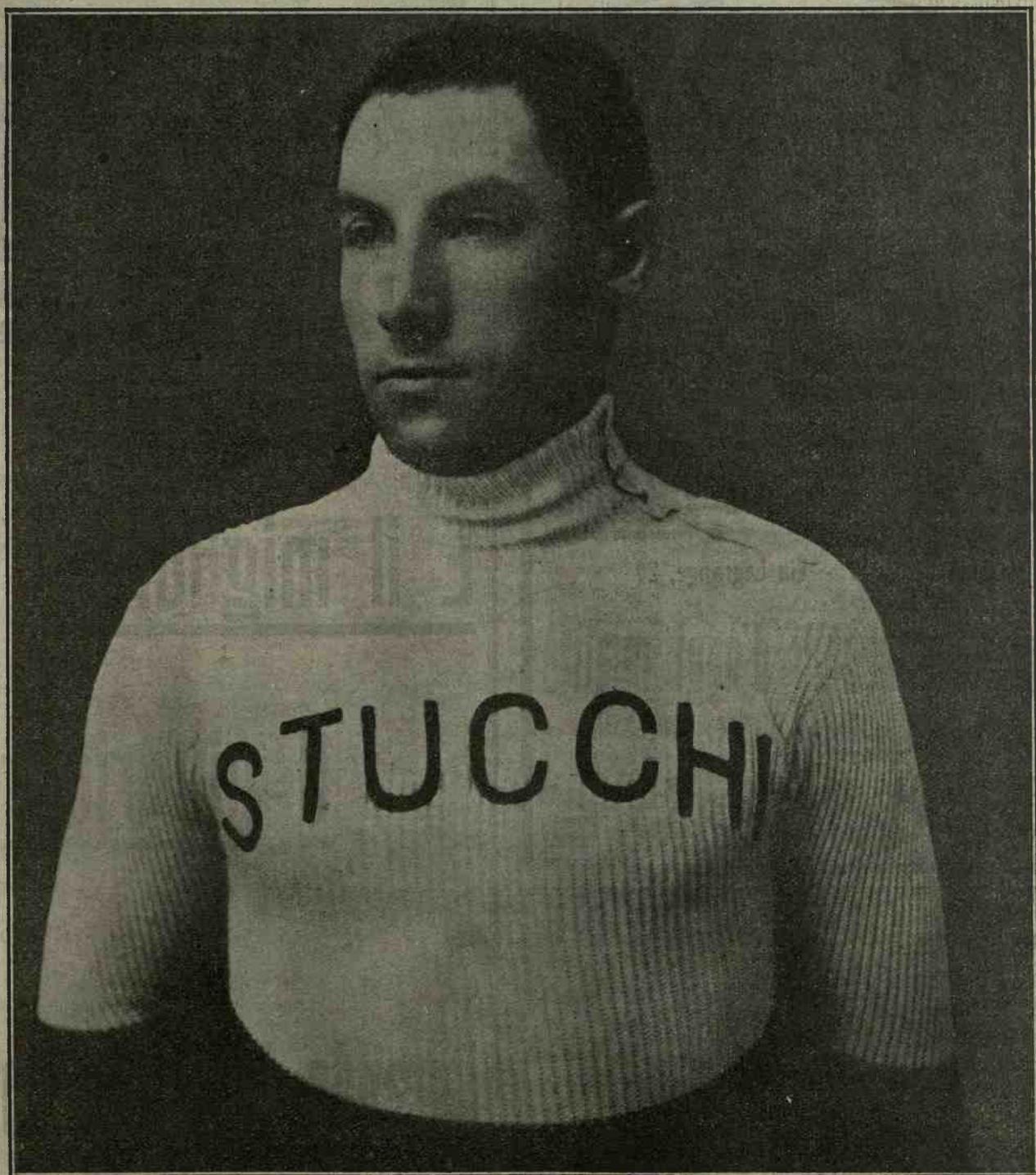


LA STAMPA SPORTIVA

e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI		ITALIA	ESTERO	RIVISTA SETTIMANALE		PREZZO DELLE INSERZIONI	
ANNO	L. 8.05	L. 11		Direttore:		Una pagina . . .	L. 200 Un quarto di pagina . . . L. 50
SEMESTRE	" 4.25	" 6		GUSTAVO VERONA		Mezza pagina . . .	" 100 Un ventesimo di pagina . . . 10
TRIMESTRE	" 2.30	" 4					
A copia cent. 15, arretrato 0.30				Redazione - Pubblicità - Amministrazione - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO			

Girardengo vince la Milano-Torino.



La Corsa "Milano-Torino", ad una settimana dalla "Milano-Sanremo", segna una nuova vittoria dell'Equipe (STUCCHI-DUNLOP). — Girardengo è giunto primo.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli) — (Olicés Carlo Crespi - 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

ETTORE MORETTI

COPERTONI IMPERMEABILI
TENDE DA CAMPO
IMPERMEABILI PER UOMO E SIGNORA

MILANO
FORO BONAPARTE 12

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

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.

FASCIE e GUARNIZIONI

per **FRENI e FRIZIONI**

ECONOMIA

DURATA

COMFORT



Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TOBINO - Corso Siccardi, 12 ter.



Orso
 la migliore delle
 Caffeine super!
 FIGLI DI SILVIO SANTINI
 FERRARA

RAPALLO
IMPERIAL PALACE HOTEL
 Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita
CARLO GUINDANI propr.
 Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL

CACAO TALMONE

Il re dei Cacao *Il re dei Re*

* È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmone *

SPORTSMEN!...
 adoperate le
LASTRE CAPPELLI
 INSTANTANEE PERFETTE
 MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
 VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE
 Chiedete Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

Automobili BECCARIA
 Per
PEZZI DI RICAMBIO
 rivolgersi:
 Officine Meccaniche CESARE BECCARIA
 Via Aurelio Saffi, 4-6, ang. C. Francia, 93.
TORINO - Telef. 37-16.

**Costruzione Camions e Automobili
 BECCARIA**

**Riparazione Automobili e Camions
 di qualsiasi Marca e tipo.**

La corsa Milano-Torino — Verso la salita della Serra. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

**La Domenica
 dello Sportsman**

ella sede dello S. C. Palatino, dinanzi ad un pubblico folto, ha avuto luogo la finale del Torneo di lotta. Risultarono classificati: 1.° Pampuri, 2.° Ayro, 3.° Crovella G., 4.° Gianninazzi, 5.° Pisani, 6.° Crovella M. Il torneo fu arbitrato dall'ex-campione milanese di lotta Mario Granata. Martedì avranno inizio le gare di boxe.

Le gare podistiche della « Juventus Nova ».
 sul campo del F. C. Pastore, si svolsero le gare sociali della Juventus Nova. Corsa km. 5. 1.° Cassiani, 2.° Perino, 3.° Guglielmotto, 4.° Mascherpa. Corsa m. 100: 1.° Deambrogio in 12" 175, 2.° Sarro, 3.° Merlone, 4.° Ambrosini.

Il Criterium Podistico dell'U. C. S. Virtus di Genova.
 nonostante il tempo piovoso sul campo del Genoa si svolse la grande giornata sportiva. Ecco i risultati delle gare: Corsa di metri 100: 1.° Alberti Giovanni, 2.° squadra del Comando Supremo, 2.° Croci Giorgio, 3.° Pescetti di Genova. — Corsa di m. 400: 1.° Viganò di Milano, 2.° Butti di Monza, 3.° Quadrelli di Spezia.

— **Milano.**
 La corsa podistica popolarissima. — Svoltasi a Milano venne vinta da Ravarino dell'U.S. M., seguito da Lanati Pietro, Carabelli, Landini, Lambri.

— **A Torino.**
 La Juventus ha battuto in un match di foot-ball di beneficenza la squadra inglese (3-2).
 — Sul campo del Pastore si è svolto dinanzi ad un numeroso pubblico l'annunciato Match. Vinse l'U. S. Milanese con un goal a zero. La squadra vincente era così composta: De Simoni, Pizzi P., Giustacchini, Clinio, Ferrari, Colombo, Gherzi, Ravelli, Rampini, Pizzi M., e Bertoli; quella del Pastore: Giaccone, Aimonino, Rosetta, Barberis, Vercelli, Aliberti, Conti, Trovati, Menchetti, Princiari, Chiabotto, Arbitro, Demarchi.



La Corsa Milano-Torino. — Verso Iorea. Il gruppo di testa. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Le prove classiche del ciclismo

Girardengo vince la Milano-Torino

Abbiamo in un articolo pubblicato alcune settimane addietro, prospettato chiaramente il grande programma dello sport ciclistico nella stagione corrente — e la passione che al suo svolgimento avrebbero posto i dirigenti delle maggiori nostre associazioni.

La bicicletta che ha per il passato occasionato le più popolari riunioni dello sport è ancora oggi il mezzo di locomozione preferito dalla grande massa degli sportmen. — Così lo spettacolo settimanale che ci offre l'arrivo di una classica prova del ciclismo assume oggi proporzioni fantastiche.



La corsa Milano-Torino. — L'arrivo di Girardengo. (Fot. Moseo Giuseppe - Torino).

Chi ha assistito domenica all'arrivo della Milano-Torino si è convinto come oggi lo sport appare vivamente la più numerosa folla di spettatori si possa immaginare.

La Milano-Sanremo, la Milano-Torino prima Roma-Trieste di prossima effettuazione sono le prove più chiare della serie di successi sportivi quest'anno s'gneranno tutte le corse su strada. La Milano-Torino ha confermata la prima vittoria dei bianco-rossi. — E' un'equipe formidabile comprendendo alcuni fra i migliori uomini dello sport ciclistico italiano. — Gremo e Girardengo sono stati trovati in Oliveri da formare un terzetto dei più affiatati, e dei tre il Girardengo ci è apparso il più perfetto uomo del momento. — E' il gran routier che sa superare i duri percorsi come le salite del Turchino e della Serra, come impetuoso allo sprint risultando al tempo stesso quindi vincente della resistenza e della velocità.

La Milano-Torino, favorita dal bel tempo, si è risolta in una grande prova di velocità e l'apertura generale dei forti concorrenti, tutti ben preparati, si è mantenuta fortissima dalla partenza all'arrivo. — Girardengo, Oliveri e Gremo hanno questa volta sentita maggiormente la pressione degli assi delle squadre bianco-celesti e bianco-grigia, cioè Belloni ed Azzini Giuseppe. — I vecchi campioni ci sono apparsi forti e non stanti dal ritrovare la loro primitiva forma. — Gremo spesso per il passato li portò alla vittoria. — Oliveri veri che forse col suo splendido debutto nella Milano-Sanremo aveva sorpreso il pubblico, lo è questa volta convinto dimostrando chiaramente quali doti e di quali risorse egli disponga.

La Milano-Torino è quindi riuscita un magnifico avvenimento di sport e di organizzazione — di cui ogni merito deve tributarsi alla vecchia e benemerita Società sportiva «La Torino».

Dopo la Milano-Sanremo e la Milano-Torino Girardengo viene a trovarsi alla testa della classifica del Campionato italiano su strada, che, come è noto, viene calcolata a punti in base agli ordini d'arrivo delle corse classiche dell'annata. Ecco pertanto il punteggio per i primi posti: 1. Girardengo (2 + 1) punti 3 — 2. Oliveri (3 + 2) punti 5 — 3. Gremo (1 + 5) punti 6 — 4. Azzini G. (4 + 1) punti 7.

E' la terza volta che Girardengo vince la Milano-Torino. La prima volta fu nel 1914 quando precedette Azzini G., Durando, Calsolari, Gremoli, Petiva e Galetti, tutti in gruppo. La seconda volta fu nel 1915, quando battè Roncon, Bordin, Calaita e Aimo, anche allora in gruppo. Le medaglie orarie di quelle due vittorie si aggirarono sui 27 km. e mezzo.

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



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

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



Belloni Gaetano vincitore del Giro di Lombardia.



ore 15.54'30". - 14. Torricelli Leopoldo di Torino, alle 16.1'45". - 15. Bolzoni Galeazzo di Pavia. - 16. Lucotti Luigi di Voghera. - 17. Poid Romeo di Milano. - 18. Canepari Clemente di Pieve. P. Morone, in gruppo, alle 16.3'. - 19. Ferrari Paride di Milano alle 16.19'30". - 20. Durando Carlo di Torino alle 16.22'. - 21. Corlaita Ezio di Bologna. - 22. Alavoine Giovanni di Parigi. -

23. Galetti Carlo di Corsico, a ruota. - 24. Calzolari Alfonso, a ruota. - 25. Marchese Giovanni di Verolengo a ruota. - 26. Cerutti Francesco di Torino; 27. Marangoni Mario. - 28. Bertarelli Camillo. - 29. Rossignoli Giovanni. - 30. Giacchino Carlo. - 31. Armondino Carlo. - 32. Costa Costante. - 33. Sala Enrico. - 34. Bertoni Giovanni.



Una folla immersa ha assistito all'arrivo della Milanc-Torino. (Fot. Mosso Giuseppe - Torino).

ora la terza prova, quella che dovrà riuscire tempo stesso un omaggio dello sport alle terre, la corsa Roma-Trento-Trieste.

GUSTAVO VERONA.

I risultati ufficiali.

Costante Girardengo di Novi Ligure, coprendo percorso di Km. 254 in ore 8.37'4" alla media di Km. 29,958, alle ore 15.42'4" (Stucchi-Dunlop). - Oliveri Giuseppe di Campoligure a 2 macch. (Stucchi-Dunlop). - 3. Azzini Giuseppe di Milano a 3 macch. (Bianchi-Pirelli). - 4. Belloni Gaetano di Milano a 2 macch. (Bianchi-Pirelli). - 5. Gremo Angelo di Torino a 2 macch. (Stucchi-Dunlop). - 6. Verstraeten Antonio di Milano a 4 macch. - Ferrario Arturo di Milano, alle ore 15.43'52". - 8. Pifferi Giuseppe di Roma. - 9. Bagnoni Ugo di Lissone. - 10. Buysse Marcello di Milano. - 11. Buysse Luciano di Ecloo in gruppo alle 15.49'30". - 12. Santhià Giuseppe di Cavaglia, alle 15.49'45". - 13. Sivocci Alfredo di Milano, alle



CHASSIS INDUSTRIALE "ISOTTA FRASCHINI", TIPO 16 PER:

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

ISOTTA FRASCHINI - MILANO
VIA MONTEROSA, 79.

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**

VELO

MOTO

AEREO

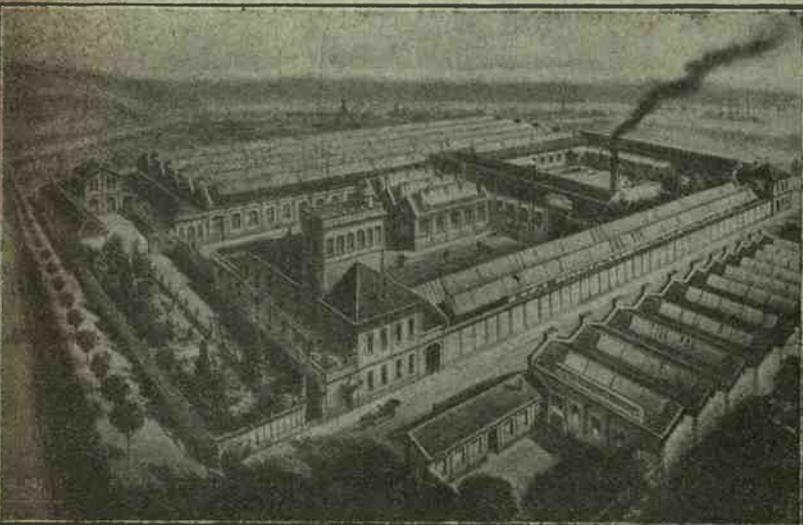
Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

STABILIMENTI MECCANICI
(Già Ausillari)

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

I grandi spettacoli cinematografici di Torino

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine
e di prima visione.

Sale d'aspetto ben riscaldate
e con scelta orchestra.

THE DEI POMERIGGI
la delizia della migliore società.

Verso il *Cinema Ambrosio*, da quando venne iniziata la collana dei « Sette peccati capitali », muovono tutti i giorni delle vere fiamme di pubblico. Merito questo della celebre Casa romana *Caesar Film*, che per la *Bertini Film* credette bellissimi lavori e merito della più celebrata attrice dello schermo, che li interpretò con tanto eclettismo, dalla comicità più ridanciana alla drammaticità più violenta. Proseguono le repliche del quarto peccato l'Accidia.

Da lunedì 21, nuovo peccato:

L'AVARIZIA.

Da Giovedì 16 Aprile a tutto il 20 si rappresenta

COME LUI DIVENNE LUI

ALL'ALBA DELLA GLORIA

Due commedie in due parti dell'*Italica Film*.
Protagonista **Bualò**.

La storica visita di Wilson al Vaticano
(Dal vero).

Da Lunedì 21 Aprile, grandioso programma americano. Due novità della *Triangle Film*:

Precipizio (dramma) e **La signorina romantica** (commedia in due atti)

BORSA

SALONE

GHERSI

Il più importante
CINEMA
d'Italia

“ Il Castello d'If ,,

IIª serie del “ Conte di Montecristo ”

La più bella film del mondo entra nella sua seconda fase. La prima serie narra il terribile programma di vendetta. Immenso pubblico anche ieri al *Salone Ghersi*, dove « la più bella film del mondo » continua a furoreggiare e più furoreggerà proseguendo, perchè è un crescendo continuo e quasi prodigioso di bellezza e di drammaticità.

ROYAL

Fino a domenica 20 Aprile, nell'elegante ritrovo preferito dalla nostra migliore aristocrazia, si eseguirà un programma di carattere nazionale e patriottico dal titolo: **SARDEGNA**, visione dal vero eseguita sotto la direzione di Cesare Biscarra. Questo spettacolo si effettua auspice il *Comitato Nazionale pro orfani soldati sardi* in occasione delle onoranze alla Brigata Sassari ed è promosso in parte a favore della succitata opera di beneficenza. Lunedì, 21 Aprile, si inizieranno le rappresentazioni di

La moglie e le arance

di Nuccio d'Ambrà. Si tratta di una film che insegna alle signorine il modo di trovare marito.

Tutte le migliori films

SPLENDOR

passano in 2ª visione al Cinema Splendor.

Prezzi d'Ingresso:

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

Abbonamenti a metà prezzo
per Società, famiglie, Istituti, ecc.

Galleria (libretto di 10 tagliandi) L. 10--
Primi Posti (id.) » 5,00
Secondi Posti (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.

La grandiosa film **“REDEZIONE”**

Protagonista: **Diana Karène**

VITTORIA

Con un apposito accompagnamento d'orchestra, che aggiunge fascino alla maestà del grande lavoro, prosegue a proiettarsi la spettacolosa concezione di Fausto Salvini e Camillo Innocenti, realizzata dall'audacia di una grande Casa, ligia ai più nobili intendimenti artistici. La *Medusa Film* ha infatti speso più di un milione per mettere in scena *Redenzione*, la storia commovente di Maria di Magdala.

Le decisioni del Comitato Internazionale Olimpico

Nei giorni 5, 6, 7 ed 8 aprile, sotto la presidenza del barone Pierre de Coubertin si è riunito a Losanna il Comitato Internazionale Olimpico all'intervento dei rappresentanti dell'Inghilterra, Olanda, Belgio, Svizzera, Portogallo, Brasile, Svezia ed Italia e colla adesione dell'Equatore, America Centrale, Olanda, Norvegia, Egitto. L'Italia era rappresentata dall'on. Carlo Montù. Il Comitato ha proceduto innanzi tutto al suo completamento colmando le vacanze dei delegati di vari paesi e nominando come secondo delegato per l'Italia l'on. marchese Giorgio Guglielmi. Fu deciso che alle prossime Olimpiadi Internazionali non possano partecipare che gli Stati che non rappresentati nel Comitato Internazionale e che sommano a tutt'oggi a trentatré. Il Comitato, in un atto della domanda della città di Anversa di avere nel 1920 la settima Olimpiade Internazionale, con una affettuosa unanime dimostrazione di omaggio al Belgio decide affermativamente in senso ed esprime il voto che tutti i Comitati Olimpici Nazionali si adoperino per assicurare la massima partecipazione dei rispettivi paesi alle Olimpiadi del 1920 ad Anversa. Si stabilisce che le Federazioni Sportive debbano far capo esclusivamente al proprio Comitato Olimpico Nazionale

per tutto quanto concerne la loro partecipazione; si affida al Comitato Olimpico Nazionale Belga la compilazione del programma e dei regolamenti dell'Olimpiade 1920 tenendo conto di quanto fu stabilito al Congresso di Parigi del 1914, e si decide poi di convocare a Losanna nel 1921 il Comitato Olimpico Internazionale per fissare definitivamente nel modo più preciso le condizioni tecniche delle Olimpiadi Internazionali future. Si stabilisce anche che nel 1921 a Losanna saranno riuniti i rappresentanti delle grandi Federazioni del Lavoro per studiare con essi i mezzi atti a volgarizzare l'educazione sportiva della gioventù di tutte le classi sociali e trarre da essa tutto il maggiore profitto di educazione fisica e morale.

Il Comitato Olimpico Internazionale, dietro richiesta dei rispettivi delegati, prende nota per la ottava Olimpiade del 1924 le candidature della città di Roma, di Amsterdam, di Lione e di La Havane.

Circa la data della settima Olimpiade ad Anversa nel 1920, il Comitato raccomanda che essa si svolga possibilmente nel mese di settembre, lasciando libero il Comitato belga di poterla anticipare. In massima si decide che debbano comprendersi manifestazioni degli sport atletici e degli sport ginnici, di nuoto, di canottaggio, di scherma, di yacting e di sport equestre possibilmente con un grande concorso militare internazionale: vi sarà poi il pentatlon moderno e quello classico antico; e in epoca eventualmente diversa matches di foot ball, partite di tennis e gare di tiro.

Il Comitato Olimpico decide poi circa la destinazione di vari premi e varie challenges, stabilendo che i ricchi premi che costituiscono il più geloso patrimonio del Comitato Olimpico Internazionale e che furono ad esso donati in passato da sovrani e capi di Stato, e che poterono essere riuniti ora a Losanna, vengano conservati in questa città.

Durante il Congresso Internazionale Olimpico ebbero luogo in Svizzera varie notevoli ed importanti manifestazioni sportive, e l'avvenimento fu soprattutto importantissimo per l'arrivo a Losanna di due squadriglie d'aviazione militare dell'esercito francese. Il comandante del gruppo delle due squadriglie capitano De La Vergne, la sera dell'8 aprile tenne, in un pubblico teatro di Losanna, una applauditissima conferenza per illustrare l'azione svolta dall'Aviazione Militare Francese durante la guerra: invitato dal Comitato organizzatore delle feste aviatorie, fece seguito al capitano De La Vergne l'on. Montù, che con un elevato discorso, pur riconoscendo quanto fu sempre fatto in Francia fin dai primi inizi dell'aviazione, fece rilevare ciò che fu fatto pure nel nostro paese e nel campo scientifico, tecnico, industriale e di applicazione; rievocò il primo impiego dell'aviazione fatto dall'Italia nella guerra libica, disse tutte le difficoltà superate e vinte dai nostri aviatori militari nella recente guerra al di sopra delle montagne impervie del nostro fronte e conchiuse augurando che anche l'Italia voglia e sappia, con mezzi adeguati, mandare all'estero squadriglie di apparecchi prettamente italiani che, pilotati da degni emuli di Baracca, Olivari, Salomone, Palli,

Trovasi in vendita il IV volume di ALI e RUOTE, il ricco supplemento della Stampa Sportiva, che tratta della storia dell'aviazione Militare e dell'Industria Nazionale.

Contiene 12 disegni di Manca ed in esso vi è la più completa narrazione di tre anni di guerra aerea.

Bolla e tanti e tanti altri, varranno ad affermare ancora una volta la genialità inventiva e fattiva italiana.

R. A.

Un'utile applicazione dei gas asfissianti.

In una comunicazione fatta giorni sono all'Accademia delle Scienze di Parigi, il prof. Bertrand, dell'Istituto Pasteur, ha reso conto di alcune sue interessanti ricerche che permettono di intravedere un'utile applicazione dei gas asfissianti di così funesta memoria per i soldati che parteciparono alla guerra.

Questi gas possono essere usati vantaggiosamente per la distruzione dei bruchi e dei vermi che sono la causa di tanti danni all'agricoltura. I risultati ottenuti dal prof. Bertrand sono probanti.



Tonani, 1° arriv. dei dilettanti nella Milano-Torino.



Olivari, 2° arriv. dei professionisti nella Milano-Torino (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursuali a: NODANE - PARIGI - ROUEN (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.



Cap. Guido Guidi.

LA TRAVERSATA DELL'ATLANTICO



Ten. Brccck-Papa.

Non mi si accuserà di pretensione se oso anch'io, ultimo venuto in aviazione e tenace ammiratore delle gesta altrui nonché « sacco di sabbia » cronico nei campi di collaudo, esporre i miei pareri e le mie deduzioni su quello che è attualmente l'argomento principe e la preoccupazione costante ne l'ambiente industriale aviatorio: voglio dire la traversata dell'Atlantico per via aerea.

Sulla questione in parola si fantastica molto e da molti ed - al solito - si critica, si giudica e si progetta con maggiore leggerezza da coloro che, per lunga esperienza aviatoria, avrebbero maggior dovere di serietà in un argomento così grave e di indiscutibile importanza, specie da quando ha cessato di essere un cimento sportivo individuale per essere una seria prova di industria nazionale: infatti - purtroppo - anche in ciò c'è la nobile gara fra le nazioni ad arrivare prime sia nell'organizzazione che nell'esecuzione dell'audace tentativo: nobile gara, sì, ma non scevra di antagonismo che - se troppo spinto - ci spingerebbero ai facili insuccessi ed alle più amare delusioni.

Traversare, a volo, l'Atlantico?

A furia di ripeterselo molti si sono fatti la convinzione che la competizione non sia che un comune « raid » un po' più lungo e un po' più poetico e nulla più e si passano in rassegna i non dubbi successi nazionali nel campo dei lunghi viaggi aerei e le gesta di lungo corso del capitano Latriati e degli eroici piloti delle gloriose squadriglie di ricognizione e di bombardamento alla fronte, culminanti nello storico viaggio degli « SVA » a Vienna, per dedurre argomento di facile entusiasmo per il nuovissimo tema della traversata.

Non ho la pretesa di dire cose nuove quando prospetto la serie conosciuta delle difficoltà che si presentano per questo lunghissimo viaggio « sul mare » che la questione è tutta in queste due parole.

Il più vecchio lupo di mare a bordo di un transatlantico, con le più grandi comodità di installazioni e di strumenti e di carte per il riconoscimento della rotta, suffragato dalla sua lunga esperienza, vi confessa tuttavia che ha un senso profondo della responsabilità morale che grava su esso dal momento in cui « per l'alto mare aperto » assume la direttiva della nave e non esclude la facilità di errori di rotta che solo la relativa lentezza del transatlantico (parlo in confronto delle velocità degli aerei) non converte in errori gravissimi ed incorreggibili e del resto l'autonomia di una nave moderna ed i mezzi di trazione sono tali e così perfezionati e - mi si passi l'espressione - così abbondanti da dare la perfetta garanzia del viaggio e dell'arrivo se non dell'orario.

Ma per aria e coi mezzi moderni!

Siamo sinceri! Un ritardo di un'ora sola può essere - al giorno d'oggi - l'aborto di un'impresa, prescindendo da tutte le forzate imperfezioni del moderno mezzo di trasporto aereo: un errore quindi di decimi di grado nella rotta e che porti di conseguenza - nella migliore delle ipotesi ammissibili - un ritardo di qualche frazione di ora rischia di compromettere il successo ed io - pur avendo la massima fiducia nei valorosi che si accingeranno al viaggio dopo lunga esperienza aerea bellica e lungo amoroso studio - mi domando se sarà facile anche ai nostri migliori piloti, campioni dei lunghi viaggi, il non commettere - anche inscientemente e per solo volere dei venti - una deviazione tale da portare come corollario il mancato successo della traversata.

E voglio - ripeto - prescindere dalla serie - ancora lunga - degli inconvenienti di motori, di pressione, di carico, di tubazioni etc. che sono - ah noi! - ancor oggi il corredo di ogni viaggio aereo.

I profani ed i meno avventati dicono che la traversata sarà - come ordine naturale - compiuta prima dal « più leggero » e poi dall'aereo a motore.

timotore per concedere l'ultimo posto al monomotore. D'accordo per quanto riguarda il dirigibile e ovvie e notissime ragioni, che anche l'esperienza di guerra ha confermato (non si può escludere il successo « industriale » degli Zeppelin, se non quello bellico naufragato per l'oculatazza dei mezzi di guerra aerei e terrestri) è sempre che si abbandonino, come pare faccia, il gas infiammabile dell'involucro per altro più stabile e meno pericoloso (l'Inghilterra pare adotta l'« helium »). Per quanto riguarda l'aereo a motore non credo (e con me anche un colto costruttore già notissimo nell'ambiente torinese col quale ne parlo da molti giorni or sono in ferrovia) che il moderno plurimotore abbia molti vantaggi sul monomotore e quando dico « moderno » intendo un apparecchio in cui i motori debbono funzionare tutti contemporaneamente per ottenere la perfetta e completa trazione e sustentazione: un motore dei tanti fermo ed è giuocoformo atterrare (o amarrare). Sarà - rispetto al monomotore - un « plané » più lungo che consentirà sulla terra una più facile scelta del luogo di atterraggio ma sul mare non potrà che ritardare e di poco la traversata.

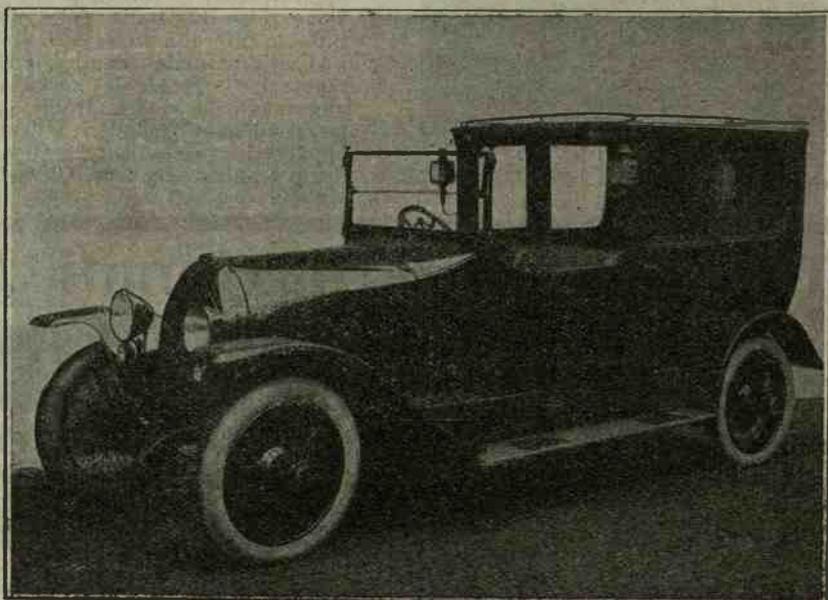
Un plurimotore che si servisse di un gruppo dei suoi motori soltanto e agenti sullo stesso propulsore mentre un altro gruppo riposa, e che siano tutti ispezionabili « sempre » questo sì che risolverebbe la questione e terrebbe onorevolmente la concorrenza al « più leggero » cogli innegabili vantaggi della maggiore velocità e più rapida ascesa: ma siamo in un campo di costruzioni che è ben lontano dalla « immediata » attuazione (se vi è anche chi studia su questo argomento, quando avremo la « mise au point? »).



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.



allora? non si vuole attendere, se questioni lodevolissime di orgoglio nazionale spingono — in qualche modo — a far presto, cogli attuali mezzi il problema quanto riguarda gli aeroplani — è serio, molto serio o di quanto s'immagini anche chi con encomiabile spirito di ardimento già — in silenzio — comincia all'impresa. L'apparecchio che — la traversata dover avere una autonomia assai larga, una fetta garanzia sul motore o sui motori, funzionino cioè sempre e ad ogni condizione di altezza e di velocità, e soprattutto alle condizioni presenti si potranno realizzare — dovrà avere a bordo un equipaggio sia pure esso molto piccolo, deve essere con una gravità del tutto pressa e abbia con una misura le difficoltà enormi dell'ontamento e della rotta: che se — ne ci auguriamo e che l'industria italiana ci permette di sperare — si riuscirà affidare ad un equipaggio qualsiasi l'apparecchio che abbia i requisiti richiesti (autonomia e funzionamento perfetto) non sapremo perdonarci che — il solo fatto che il pilota o colui al quale affidata la rotta non valutato l'importanza della missione — dovesse partire per errore di leggiero un'impresa alla quale l'industria nazionale ha dato il modo di poter essere compiuta ed in modo brillante. Il tecnico — di cui si è parlato sopra — così conclude il ragionamento: «Volete l'apparecchio che abbia i 100 chilometri di autonomia e le installazioni in perfetto ordine consentirvi le ore di volo necessarie? ve le daremo! dopo è affare vostro!». E nella sua rudezza questa è l'espressione che — oggi — la traversata dell'Atlantico, come tutti i viaggi aerei in tempi di guerra e forse più essi (poiché non si può pretendere di avere a disposizione un serbatoio di combustibile e di lubrificante indefinito, anche quando si ha un sistema propulsore perfetto) sarà soprattutto e in prima persona un successo personale della preparazione della oculatezza della serietà dei novelli argonauti; in secondo tempo sarà un merito per i costruttori della macchina e delle sue parti. Dal momento che vi è chi garantisce la possibilità della costruzione, è alla serietà del pilota o chi per lui che bisogna affisarsi per l'impresa: perché, dal momento che la nave si sarà levata dalla terra o dal mare per l'impresa abbiamo il diritto di pretendere che coloro che — in nome dell'industria nazionale — hanno assunto il compito dell'ardua prova siano consci della responsabilità enorme che su essi e soltanto su essi graverà durante il tragitto che li porterà — nel nome d'Italia — verso la più grande gloria.

ing. Bruno Sonnino.

La partecipazione della "Sia-Fiat",

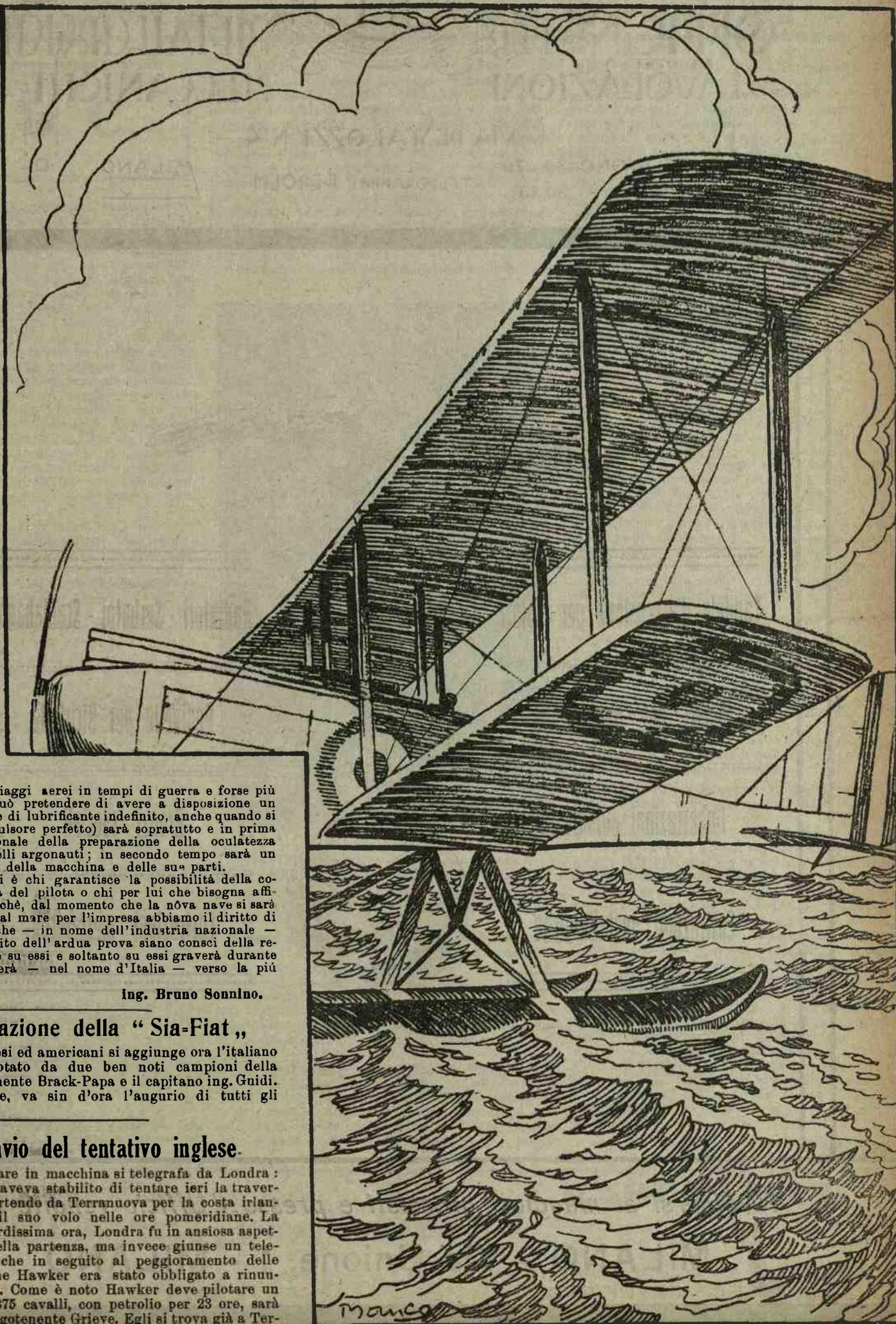
Al concorrenti inglesi ed americani si aggiunge ora l'italiano Fiat, che sarà pilotato da due ben noti campioni della aviazione: il tenente Brack-Papa e il capitano ing. Guidi. Essi, naturalmente, va sin d'ora l'augurio di tutti gli italiani.

Il primo rinvio del tentativo inglese

Al momento di andare in macchina si telegrafa da Londra: l'aviatore Hawker aveva stabilito di tentare ieri la traversata dell'Atlantico partendo da Terranuova per la costa irlandese, iniziando ieri il suo volo nelle ore pomeridiane. La scorsa notte, fino a tardissima ora, Londra fu in ansiosa aspettativa della notizia della partenza, ma invece giunse un telegramma annunciante che in seguito al peggioramento delle condizioni atmosferiche Hawker era stato obbligato a rinunciare al suo proposito. Come è noto Hawker deve pilotare un biplano Sopwith da 375 cavalli, con petrolio per 23 ore, sarà accompagnato dal luogotenente Grieve. Egli si trova già a Ter-

ranno da oltre tre settimane, in un areodromo preparato dal Governo inglese, messo a disposizione degli aviatori che vorranno tentare la prova della traversata dell'Atlantico. Allo stesso areodromo è giunto pure il capitano Morgan con un biplano *Martindale*, accompagnato dal luogote-

nente Raynham: l'aeroplano è della forza di 285 cavalli e reca combustibile per venticinque ore. Questo areoplano è assai più piccolo di quello del pilota Hawker ed il capitano Morgan crede che appunto per le sue proporzioni si presti meglio ad un lungo viaggio.



Manca

OFFICINE PER LAVORAZIONI **OLM** **METALLURGICHE MECCANICHE**



VIA PESTALOZZI N° 4

TELEFONO 30.276.

30.331.

TELEGRAMMI FEROLM

MILANO



Candele d'accensione per motori

:: Motori per navigazione ::

:: Imbarcazioni automobili ::

:: Costruzioni metallurgiche ::

Radiatori - Serbatoi - Scaldabagni

:: Pedivelle per Bicicletta ::

:: Bronzi speciali ::

:: Costruzioni meccaniche ::



Rivolgersi ai maggiori grossisti e presso l'Ufficio vendite in

MILANO - Via Unione, 1 - MILANO

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.

F. I. G. C.

L'Assemblea generale ordinaria e straordinaria della « Federazione Italiana Giuoco del Calcio », tenutasi a Torino il 13 corrente e che preannunciavasi burrascosa quant'altre mai, s'è invece aperta, svolta e chiusa con relativa tranquillità, senza opposizione, capitanata dall'ing. Righetti, ha avuto battute in ritirata dopo la votazione che ha dato la sanatoria all'operato del Consiglio federale interinale, sanatoria che approvò *totò* sia per l'impellente necessità di procedere ad una rapida ricostruzione anziché ad iniezioni e recriminazioni (non sempre del resto scaturite dal solo amore pel nostro sport), sia perché le persone incaricate di reggere interinalmente le sorti della nostra Federazione non possono per tale incarico e mentre la Nazione era impegnata nel più tremendo conflitto che ricordi la Storia, sottrarsi al loro dovere di cittadini, portando ognuno il proprio contributo allo sforzo comune. Certo che facendo loro tale saldo pel passato, se ne resta più che mai creditori per il avvenire!

La sede federale è stata riconfermata ad enorme maggioranza a Torino, ed a presidente l'on. ingegnere Montù, al quale auguro, sicuro d'aver conosciute tutte le vicende del mondo sportivo italiano, di ottenere nelle imminenti elezioni politiche una votazione altrettanto lusinghiera.

È stata approvata l'autonomia dei Comitati regionali, l'abolizione della Commissione tecnica, l'aumento dei consiglieri federali da 12 a 14. Delle richieste dell'« A. S. S. I. » quella tendente ad ottenere il libero ingresso ai suoi membri su qualunque campo di foot-ball è stata approvata all'unanimità, le altre due (concorso federale al fondo previdenza ed ammissione dei giornalisti all'arbitraggio) deferite all'esame del nuovo Consiglio.

L'assemblea ebbe due momenti di sincera commozione e di vivo entusiasmo quando l'on. Montù rivolse un reverente saluto alla memoria dei foot-players caduti in guerra e quando fu letto il vibrante telegramma augurale dell'« Olympia » di Ginevra.

Per formare il nuovo Consiglio, mediante una proposta della « Juventus », dal « Torino », dall'« Internazionale » e dal « Genoa » con sistemi d'insolita pubblicità e concordia, che mi pare diventino abituali, vennero chiamati i signori: on. ing. Carlo Montù (presidente) — Ing. Mauro ed E. Pasteur (vice-presidenti) — Avv. Bianchetti (segretario) — D. Levi (cassiere) ed i seguenti consiglieri: Bianchi, Carlevarino, Carri, Aleotti, Hess, Jaffe, Lay, Lombardi, Masperi, Kietmann, Tonetti, Trinchieri, Varetto e Varisco. Il numero dei Revisori venne portato a 5 ed a carica furono eletti i signori: Almasio, Canini, Corsanego, Olivetti ed il sottoscritto.

Questa le succinta cronaca dell'assemblea. Mi pare ora lecito esprimere altrettanto succintamente il personale parere in merito ad alcuni principali problemi che dovrà risolvere il nuovo Consiglio:

Autonomia Comitati regionali. — Perché sia veramente utile sarebbe indispensabile che la

scelta dei consiglieri fosse fatta non tanto col criterio di accontentare il maggior numero di Società, quanto scegliendo persone di sicura competenza ed attività; altrimenti accadrà che tutti i reclami presentati in prima istanza ai Comitati regionali, andranno a finire in appello in Federazione... il che è quanto si voleva evitare.

Sarebbe pure opportuno che la Federazione interregionalizzasse d'autorità l'entità delle multe per le più comuni trasgressioni regolamentari e disciplinari, perché non accada più che una mancanza o dimenticanza punita da un Comitato con l'ammonizione, sia in un altro causa di multe e severe sanzioni disciplinari.

Altrettanto dicasi per l'autonomia amministrativa



L'on. Carlo Montù eletto nuovamente Presidente della Feder. Ital. Giuoco del Calcio.

tiva (fissazione di tasse, corresponsione d'indennizzi, istituzione di premi, ecc.).

Sistema di campionato. — Sono più che mai convinto che il migliore sia quello approvato alla quasi unanimità dall'assemblea del luglio 1914, perché con esso, dopo un primo anno di sistemazione convenzionale (il che non significa arbitraria) le Società vengono negli anni successivi a classificarsi automaticamente per categoria secondo la classifica ottenuta nell'annata sportiva precedente.

Essendo evidente che la prossima annata sportiva 1919-20 non potrà ancora vedere tutte le Società ed i Giuocatori regolarmente sistemati, la si potrebbe benissimo considerare come annata di transizione con suddivisione convenzionale delle Società per categorie, valendosi poi dei ri-

sultati in essa ottenuti per le annate successive. Tale sistema automatico di Campionato, anziché ostacolare, agevola le giovani Società, ma gradatamente e soltanto in base al valore sportivo dimostrato, criterio ottimo perché l'esperienza ha ormai dimostrato che le Società progrediscono e si consolidano soltanto ove all'entusiasmo vadano unite la perseveranza e la serietà sportiva.

Commissione tecnica. — La si è abolita per non creare un dualismo in seno alla Federazione poiché sovente il Consiglio federale emetteva un giudizio discordante da quello della C. T. Per ovviare a tale inconveniente sarebbe bastato delimitare con esattezza le competenze della C. T. (il che non è per nulla difficile) e renderla autonoma ed inappellabile nei suoi giudizi.

Ed ora chi giudicherà i casi tecnici? Non delle Commissioni di pochi membri nominate caso per caso, poiché tale sistema è stato dalla gran maggioranza dei Delegati giudicato dei più pericolosi... Da un Gruppo di 5 o 6 membri scelti dal Consiglio federale nel suo stesso seno e con mandato permanente? In tal caso delle due una: o questo Gruppo tecnico non sarà autonomo e si ricadrà nell'inconveniente che s'è voluto evitare con l'abolizione della C. T. o lo sarà ed allora perché tale autonomia non la si è voluta accordare alla preesistente C. T.? Ancora: se non sarà autonomo, come si comporteranno i suoi membri quando, presa una deliberazione come Gruppo tecnico, dovranno discuterla in seno al Consiglio federale di cui fanno parte? Se essi in simili casi decidessero di astenersi, il Consiglio verrebbe ad essere ridotto di tanti membri quanti sono i componenti del Gruppo tecnico. E se il Consiglio cassasse una loro deliberazione, con quale animo ed autorità continuerebbero essi ad assolvere il proprio mandato?

Resto dunque un fervido assertore dell'autonomia della C. T. e dell'inappellabilità dei suoi giudizi, aumentandone se mai i membri e scegliendoli con la massima oculatezza.

La nomina a Vice-Presidenti dell'ing. Mauro, di indiscutibile competenza amministrativa, e del signor Pasteur di altrettanto indiscutibile competenza tecnica, renderebbe secondo me possibile un'ottima evidente soluzione che potrebbe essere sottoposta per referendum alle Società prima che s'inizino i Campionati 1919-20.

Arbitri. — Ecco un argomento di cui l'Assemblea non ha potuto occuparsi e che pure è di capitale importanza. Senza avere nelle vene sangue di profeta, è facile prevedere che la deficienza quantitativa e qualitativa degli Arbitri sarà il principale incaglio al regolare svolgimento dei prossimi Campionati (1ª Categoria, Riserve e Promozione, 3ª Categ. ecc.).

Come rimediarvi? Le varie soluzioni non sono né facili, né complete, né rapidamente attuabili, perciò, data la tirannia dello spazio, mi limito per oggi ad augurarmi che la Federazione e le singole Società, con tutti i mezzi persuasivi e coercitivi di cui dispongono, tendano con la massima intransigenza ad ottenere che gli Arbitri i quali per essere investiti della funzione più delicata del nostro Sport, non cessano dall'essere fallibili, siano sempre ed in ogni caso tutelati nell'adempimento delle loro funzioni e trattati coi riguardi dovuti agli eroi... che tali bisogna essere per accettare l'ingrato compito. Questo sarà il primo e più sicuro mezzo di far tornare alle pelouses calcistiche i molti Arbitri che se ne ritrassero disgustati e per trattenere quelli che non tarderebbero a seguirli.

Sandro Zambelli.

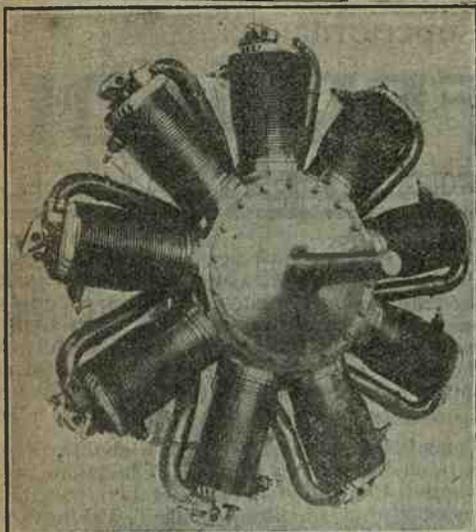
BERGOUGNAN
& TEDESCHI

PNEUMATICI
GOMME PIENE
TESSUTI GOMMATI
TORINO

I PNEUMATICI

che vinsero

tutte le principali corse dilettanti.



Moteur L.E. 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).

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.



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

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

TRE ANNI DI GUERRA AEREA

VI.

È ancora tra i caduti sono il pilota tenente Vincenzo Contratti della « Serenissima », il sergente Francesco Bellino, il tenente Luigi Franzini, l'osservatore Gino Fiaschi, il sottotenente Cordero Montezemolo, il tenente Mario Simonini, il sottotenente Antonio Menegazzi, il mitragliere Berardo Agazzi.

Presso Bosco, di ritorno da un lungo volo, cadde il tenente Paolo De Carlo, un cui fratello ebbe la medaglia d'oro per aver compiuto un fantomatico atterramento nelle linee nemiche al di là di Piave, dalle quali era poi riuscito ad evadere portando al nostro Comando preziosissime informazioni.

La dolorosa lista comprende ancora il sergente pilota Giuseppe Loero, il sergente pilota Baldasare Biagi, il tenente Elio Rossi, il tenente osservatore Natale Giambi, il tenente Gino Sualì. Soltanto scomparsi i tenenti osservatori Giuseppe Cioni e Carlo Ponzoni, il pilota maresciallo Pietro Rovera, il tenente osservatore Mario Saraceni, i sergenti piloti Carlo Fenocchio e Giacomo Schelli.

Oggi, nell'esaltazione della vittoria, onoriamo memoria gloriosa di questi eroi, gli ultimi della nostra guerra aerea contro l'Austria, mentre il frutto del trionfo, al conseguimento del quale essi ebbero tanta somma di entusiasmo e di audacia, già maturato per la nostra Patria invitta e mentre la pace spiega le sue candide ali sull'umidità travagliata.

Prodigiosa fu pure, come sempre, durante l'ultima offensiva, l'attività di Gabriele D'Annunzio, quale fu in ogni ora alla testa de' suoi agili stormi. Su Trieste, su Pola, su Fiume, su Zara egli ha volato nei giorni della redenzione. Due gravi accidenti di volo gli sono occorsi, ma ancora una volta il poeta ne è uscito miracolosamente incolume.

A Gabriele D'Annunzio ha reso degno omaggio l'Aero Club di Francia, assegnandogli una grande medaglia in riconoscimento del suo valore e dell'audacia suprema con la quale ha sempre prodigato la vita dove c'era un rischio da affrontare e l'impresa magnanima da compiere.

Degno dell'Italia trionfatrice questo poeta-soldato che, rivestitosi d'armi nei primi giorni della guerra, non se n'è più disgiunto sino al dì della vittoria!

Gli eroi dell'aria.

Nel corso di questa narrazione siamo venuti volta in volta citando nomi ed episodi. Scarsa messe, d'altronde, nella grande storia della nostra aviazione di guerra, molte delle cui pagine gloriose restano tuttora ignorate. Aggiungiamo ora un racconto l'elenco de' nostri aviatori migliori durante tre anni e mezzo di lotta hanno tante volte inseguito e vinto il nemico, spesso affrontando il sacrificio supremo.

Tra i cacciatori veniva in prima linea il maggiore Francesco Baracca, caduto nel giugno 1918 al Montello. Segue il tenente Flavio Torello Baracchini, decorato con medaglia d'oro dopo un prodigioso audace dell'8 agosto 1917 in cui rimase gravemente ferito. Baracchini è tuttora convalescente di un'altra grave ferita riportata in giugno al Piave.

Il tenente Silvio Scaroni, di Brescia, con ventisei vittorie, ha avuto l'onore di una citazione in un bollettino del Comando Supremo.

Il tenente colonnello Pier Ruggero Piccio, decorato con medaglia d'oro. Dai Farman d'antiguerra e dai Caproni passò negli apparecchi da caccia e in breve si conquistò fama d'invincibile di audacissimo. Ha ventitré vittorie.

Il capitano Ruffo di Calabria, pure decorato con medaglia d'oro.

Il sergente Antonio Reali, abbattitore di dieci velivoli nemici.

Il sergente Marziale Cerutti, di Brescia, vincitore di venti battaglie aeree.

Il tenente Ferruccio Ranza, vincitore di sedici combattimenti.

Il sottotenente Masiero, con undici vittorie.

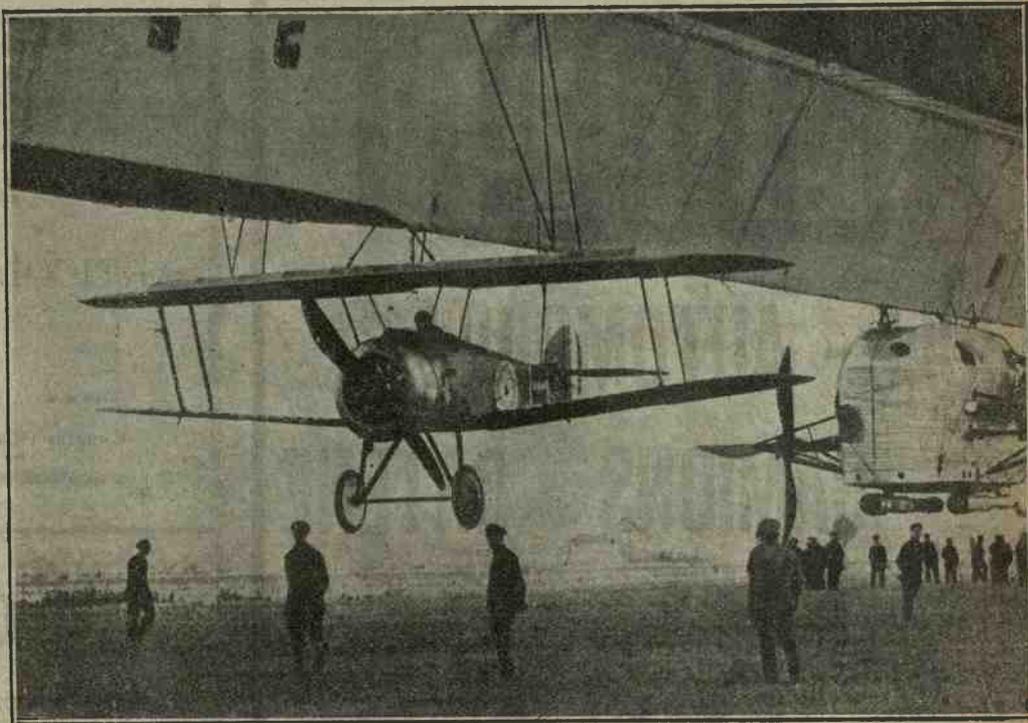
Il tenente Parvis, con otto vittorie.

Il sottotenente Giovanni Ancillotto, famoso abbattitore di dracken, decorato con medaglia d'oro. Questa gli fu data dopo un'impresa contro un dracken nemico che egli attraversò da una parte all'altra, squarciandolo, col suo velivolo.

Il sergente Poli, con sei vittorie.

Il sergente Stoppani, con sei vittorie.

E poi ancora Arrigoni, Imolesi, Costantini, Parrini, Gozzolini, Novelli, Panero, Ciotti, Amantea,



Il dirigibile inglese 23, che fra le navicelle porta sospeso sotto di sé un aeroplano per un servizio di staffetta. (Fot. Argus - lastre Tensi).

Rennella, Fornagiari, Aime, Chiri, Leonardi, Magistrini, Savio, D'Urso, Codeghini, Cavalieri, protagonisti tutti di arditissime gesta e abbattitori di parecchi nemici.

Tra i morti abbiamo già ricordato Franco Sabetelli.

Aggiungiamo il sottotenente Luigi Olivari, uno dei nostri grandi « assi »; il tenente Laigi Olivi, da Campobasso, caduto il giorno dopo la sua sesta vittoria aerea; Dino Menegoni, esperto e vittorioso pilota; il sergente Giovanni Nicelli, morto durante un volo di prova, dopo undici vittorie; il sergente Bartolomeo Arrigoni; da Bergamo « asso », tra i più noti; il tenente Ettore Croce, torinese, già bombardiere e poi cacciatore; Michele Allasia, vincitore di dodici battaglie.

Dei valorosi della ricognizione ricordiamo il torinese Marsaglia, il capitano Vittorio Arrigoni, il capitano Giacomo Macchi, il capitano Franco Scaroni e il sottotenente Renzo Cassolo, morti il 21 maggio 1918 al fronte; Giuseppe Cipriano, spentosi a Roma per malattia, dopo aver partecipato a numerose imprese di guerra; il pilota aspirante Resch e l'osservatore tenente Vincenzo Liroy; il sergente pilota Redaelli; il tenente pilota Fede-

rico Bazzi « recordman », dei voli di ricognizione, morto nel novembre 1917 per un incidente automobilistico; l'aspirante Carlo Adàmoli, da Como; il sergente Giuseppe Buffa; il sergente Gualberto Giuntoli.

(Continua).

LORENZO GIGLI.

L'Assemblea ordinaria dell'Associazione della Stampa Sportiva italiana.

La sera del 13 corrente si è tenuta, nei locali della « Pro Torino », gentilmente concessi, l'assemblea ordinaria dei soci della Associazione della Stampa Sportiva Italiana.

Il presidente, cav. uff. Gustavo Verona, dopo aver commemorato i colleghi caduti per la grandezza della patria e quelli morti in questi quattro anni, ha aperta la seduta con la discussione sugli articoli dell'ordine del giorno.

Elogiata l'opera dei colleghi Papi e Della Guardia, e dopo avere fatta la relazione del lavoro svolto durante questo lungo periodo in cui la

guerra aveva tenuti disuniti tutti i soci, passa all'approvazione del bilancio consuntivo 1915-16-17-18 ed all'esposizione del bilancio preventivo per il 1919.

Approvati i bilanci, si discute sull'opportunità di eleggere tre vice-presidenti invece di due soli, modificando il 14° articolo dello statuto, ma, dopo lunga discussione, si ritenne più opportuno non modificare il suaccennato articolo. Discussi ed approvati gli altri articoli dell'ordine del giorno, si passò alle elezioni delle cariche del Consiglio, dei probiviri e dei revisori dei conti. Riuscirono eletti: *Presidente*, cav. uff. Gustavo Verona; *Vice presidenti*, avv. Giulio Corradini e Morgagni Tullio; *Segretario*, Pietro Negro; *Cassiere*, Becchis dott. Michele; *Consiglieri*: Papi Ettore, Tonetti Felice, Casalbore Renato, Fanti Cesare, Varetto Giuseppe; *Probiviri*: Della Guardia Ermete, Rocca Attilio, Squazzini Nereo, Colombo Attilio, Rossini A. C.; *Revisori dei conti*: Maccagno Giuseppe, Tessitore Oreste, Neri Armando.

L'assemblea si chiuse con fervidi auguri al nuovo Consiglio affinché abbia a svolgere, dopo un sì lungo tempo di forzata inattività, il vasto programma che si è proposto per il 1919.

Gomme Piene

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



Officine "Radio" Milano

CANDELE DI ACCENSIONE
per Motori di Aeroplani, Automobili, ecc.

Officine: Via Bezzecca, 2 (Gorla 1°) - Telef. 214-24.

Amministrazione ed Ufficio Vendite: Via Bocchetto, 8 - Telef. 85-41 - **MILANO**

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

Rappresentante generale per l'Italia:

Bitta G. e C. Figli PICENA

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO

❑❑ **LAME SEGHE** ❑❑
a nastro e circolari — inglesi e americane

Utensili perfezionati
per la Lavorazione del Legno e dei Metalli

ARTICOLI TECNICI E INDUSTRIALI

E. P. SIBONA

Casella Postale 303

TORINO

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 Cayour).

Già Negozio **VIGO**

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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

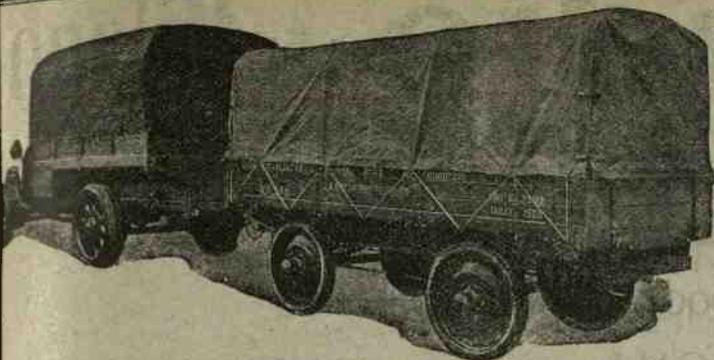
P. COTTINO & C.

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · VIA MONTI, 24

TELEF. 27-79 · TELEF. COTTINO RADIA

CASA FONDATA
NEL 1896



SOCIETA' PER COSTRUZIONI MECCANICHE
Giorgio Mangiapan e C.

Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

Via Schiaparelli, 8 - **Milano** - Telefono 60-372
 Via Copernico, 32 - Telefono 60-345

Autocarri G. M. C. (Tipo Soller) per portate utili da 50 a 150 quintali — Trattori 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. — Trattori agricole G. M. C. (Tipo Rasura).

CASA FONDATA NEL 1773.

Ditta **ANTONIO OPESSI** Torino

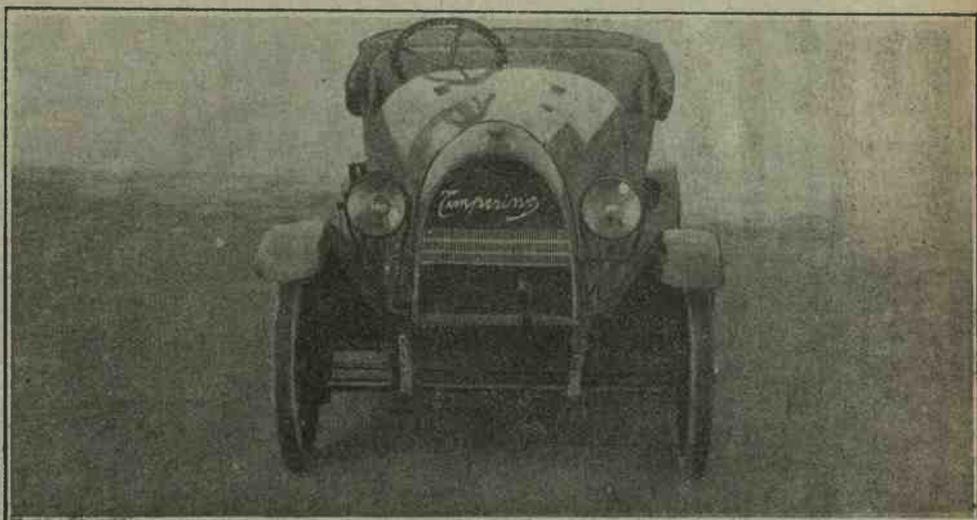
Fabbrica di Strumenti per Pesare e costruzioni affini di precisione.

VEVTORETTA TEMPERINO

8-10 HP.

OFFICINE e DIREZIONE

Viale Stupinigi, 802 - Telefono 3-94.



SETTIMANA DELL'INDUSTRIA NAZIONALE

(TORINO - 12-21 Aprile 1919).



VISITATE

I PRODOTTI ESPOSTI

Angolo Via, Genova e Santa Teresa.

(Vetrine Paschetta).

BERGOUGNAN & TEDESCHI

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:

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 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. | <ol 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'Artiglierie. 22. Cantiere Navale. 23. Cantiere per Navi di legno. 24. Proiettilificio 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. |
|---|---|