

# La STAMPA SPORTIVA e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

**ABONAMENTI**

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 8,05	L. 11 -
SEMESTRE	" 4,25	" 6 -
TRIMESTRE	" 2,30	" 4 -

1 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**

## La Corsa Roma-Trento-Trieste.



Il campione Girardengo consegna al Sindaco di Trieste il messaggio del Sindaco di Roma.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli - Uliché; 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

## “ 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

## 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:

**TORINO** - Corso Siccardi, 12 ter.



# Dal Carnet dello Sportsman

L'avvenimento sportivo più importante di domenica fu il Giro del Piemonte, nella quale gara il Girardengo ha vinto una volta di più come ha voluto. Eccone il risultato:

1. Girardengo Costante di Novi Ligure, arrivato alle ore 17.27.50, impiegando ore 11.40.50 a coprire il percorso di km. 314 a una media oraria di km. 26,830 (Stucchi-Dunlop). 2. Belloni Gaetano di Milano, alle ore 17.32.15 (Bianchi-Pirelli). 3. Gremo Angelo di Torino, alle ore 17.36.10 (Stucchi-Dunlop). 4. Aymo Pietro di Virle Piemonte alle ore 17.44.45, primo dei juniores, (Peugeot-Bergougnan e Tedeschi). 5. Santhià Giuseppe di Cavaglia alle 17.45 (Peugeot-Bergougnan e Tedeschi). 6. Oliveri Giuseppe di Campoligure alle 17.46.10. 7. Corlaita Ezio di Bologna alle 17.56. 8. Ruggeri Ugo di Torino alle 17.56.01. 9. Durando Carlo di Torino alle 17.59.35. 10. Lucotti Luigi di Voghera alle 18.25.10. 11. Schierano Domenico di Torino a ruota. 12. Lombardi Giusuè di Ponsacco alle 19.25.

— A San Luis si è disputata la corsa *Oaks d'Italia* L. 20.000, m. 2100, col seguente risultato:

1. Alcimaca, f. b. 3 a., a Signorino e Aleste, kg. 56, razza di Besnate (Woodland). 2. Delft, f. b., 3 a., kg. 56, F. Tesio (F. Regoli). 3. Pronuba, f. b., 3 a., kg. 56, razza di Besnate (Caprioli). 4. Galleria Borghese, f. b., 3 a., kg. 56, F. Tesio (L. Regoli), N. P. Turà (56, Blackburn), Absidea (56, Killean), Fortuna (56, Corridori), Sugana (56, F. Watkins), Medeuza (56, Clout). Tre lunghezze, una lunghezza. Totalizzatore: V. 9; P. 7.13.16.

— Abbiamo avuto in diverse città una bella serie di matches di foot ball e cioè: Torino, Juventus e XX Autoparco 3-a 3; Sampierdarenese batte Spes, 2-1; Andrea Doria e Casteggio, 0-0; C. S. Firenze batte Libertas, 3-2; Genoa batte Torino, 3-1; Vigor batte C. S. Firenze, 5-1.

— A Novara il Pastorè batte Novara, 2-1. A Bologna il Bologna batte Petrarca, 2-1. Ad Alessandria l'Alessandria batte Nazionale Lombardia, 3-1.

— Nella marcia a squadre « Al monte, al piano », si è avuto il seguente ordine d'arrivo generale:

1. Unione Sportiva Milanese in ore 2.28' (Altissimi F., Pavesi D., Frigerio U., Battaini R., Pozzi P., Favario C.); 2. Unione Sportiva Lombarda in ore 2.35' (Cattaneo C., Polverigiani G., Belloni L., Lovati E., Giani C., in ore 2.50' (Zanca, Prandi, Rossi, Barminati, Bossi V.); 3. Mitraglieri Fiat di Brescia

in ore 2,40' (Banfi, Pioletti, Conti, Volpati, Veronesi e Pozzi); 4. Cavalleggeri Vicenza, 24°, in ore 2,50' (Zanca, Prandi, Rossi, Barminati, Barbieri, Rossetti); 5. 78° Fanteria di Bergamo (Ubiana, Sparavier, Acerbi, Mossini, Toisi e Gelmi); 6. S. S. Cesare Battisti di Treviglio (Remondi, Zanda, Conti, Mazzoni, Gusmini, Zanda, j.).

*Categoria società sportive:* 1. U. S. Milanese; 2. U. S. Lombarda di Milano; 3. S. Cesare Battisti di Treviglio.

*Categoria squadre militari:* 1. Mitraglieri Fiat di Brescia; 2. 24° Cavalleggeri Vicenza; 3. 78° Fanteria di Bergamo.

— La corsa ciclistica *La Popolarissima* dello Sport Club di Genova ha sortito l'esito seguente:

1. Liberali Ugo, dello Sport Club di Genova, che ha impiegato a percorrere i 65 chilometri dell'itinerario 1 ora e 57'; 2. Paullì Francesco, idem, ad una lunghezza; 3. Biassoni Luciano, idem a due lunghezze; 4. Volpi Piero, idem; 5. Artemisio Luigi; 6. Filippi Luigi, della U. S. Milanese; 7. Malatia Aldo, dello Sport Club Milano; 8. Spina Carlo, dello Sport Club Genova; 9. Marni Giuseppe, della U. S. Lombarda; 10. Sammarco Umberto, dello S. C. Mefistofele.

— Domenica ha avuto luogo il meeting podistico d'incoraggiamento dello S. C. Wonderland.

Il percorso era di 5 chilometri nella corsa e di 10 chilometri nella marcia. Funzionarono da giudici di marcia Giuseppe Bolla ed Ermanno Carnevali, mentre la giuria era composta dai signori L. Clerici, E. Pedotti, M. Saporiti, E. Giusti e Carabelli. Direttori di gara A. Beccalli e V. Paleari. Ecco i risultati:

Gara di Corsa a piedi (Km. 5):

1. Cambielli Natale, S. C. Pavia in 18'; 2. Clerici Carlo, 20° Cavalleria Roma a 10 m.; 3. Biffi Giuseppe, 68° regg. Fant.; 4. Sforzini Pasquale, U. S. Lombarda; 5. Moratto Umberto, id.; 6. Perego F., S. C. Mefistofele; 7. Lambri E., 68° Regg. Fanteria; 8. Cazzaniga G., U. S. L.; 9. Stracchi C., Agamennone; 10. Vercesi A., Costanza; 11. Vergnaghi V., id.; 12. Saronni A., U. S. L.; 13. Medici F., U. S. L.; 14. Valerga F., Agamennone; 15. Scarselli B., libero; 16. Rimoldi L., U. S. L.; 17. Brusio A., U. S. L.; 18. Manzoni A., id.; 19. Cipli V., Agamennone; 20. Gagliardi F., U. S. L.; 21. Pulici G., U. S. L.;

22. Caraffini A., S. C. Solari; 23. Lenti A., libero; 24. Rossi C., id.; 25. Giussani P., 7° Bersaglieri; 26. Spirolassi D., S. C. Wonderland; 27. Beltrami E., libero; 28. Verga E., S. C. Milanino; 29. Mariani D., S. C. Wonderland; 30. Carini R., Agamennone; 31. Giorgi L., S. C. Wonderland; 32. Broccaioli D., libero; 33. Erema A., S. C. Milanino; 34. Debartoli G., S. C. Wonderland; 35. Caraffini M., S. C. Solari; 36. Cramballi U., U. S. L. Iscritti 63; partenti 49.

Gara di Marcia ai piedi (Km. 10):

1. Memo Giov., U. S. L., in 55'; 2. Losi Gaetano, 68° Fant., in 55'30"; 3. Valenti Armando, Esperia Sampierdarena, in 57'; 4. Gilardi Arturo, U. S. Lombardo; 5. Seregni Giovanni, U. S. L.; 6. Bianchi S., 68° Fant.; 7. Manzoni G., S. C. Solari; 8. Speroni G., U. S. L.; 9. Cavalacci C., 1° Alpini; 10. Guardamagna U., U. S. L.; 11. Prato F., 68° Fant.; 12. Pernali V., Pro Milano; 13. Meazza A., 68° Fant.; 14. Mariotti G., S. C. Pavia; 15. Paganini E., S. C. Wonderland; 16. Farioli R., 68° Fant.; 17. Montari G., id.; 18. Legnani L., S. C. Baggio; 19. Granata G., S. C. Wonderland; 20. Rodiques C., 68° Fanteria; 21. Ceccinelli E., cap. 12° Saluzzo; 22. Crippa R., U. S. M.; 23. Milani S., 68° Fant.; 24. Figetti A., S. C. Genova; 25. Decolmozzio U., Pro Panfilo; 26. Melotti M., id.; 27. Vidali E., 68° Fant.; 28. Gelosa E., Agamennone; 29. Rienti A., libero; 30. Testa A., 5° Alpini; 31. Crespi T., U. S. M.; 32. Vanetti A., Pro Milano; 33. Mariani L., U. S. M.; 34. Mariani A., U. S. M.

— Quanto prima si riaprirà l'ippodromo di Mirafiori per dieci giornate di corse. Torino elegante, Torino sportiva ha accolto con simpatia la nuova organizzazione della Società Torinese che ha fissato come segue lo svolgimento del suo ricco programma e di cui parleremo diffusamente nel prossimo numero. Giornate di corse: 25-29 maggio, 1, 4, 8, 11, 15, 19, 22, 24 giugno.

— Il giornalismo sportivo torinese ogni settimana ci regala un confratello... Chi risorge, chi nasce e chi... muore. E' risorto *Guerino Sportivo* col suo direttore avv. Corradini, il tenente reduce dalla zona operante che si ripromette di far stare allegri i signori organizzatori. E' nato il *Paese Sportivo* diretto dal collega Fiore ed è morta la *Patria Sport*.

Leggete il 4° fascicolo di ALI e RUOTE

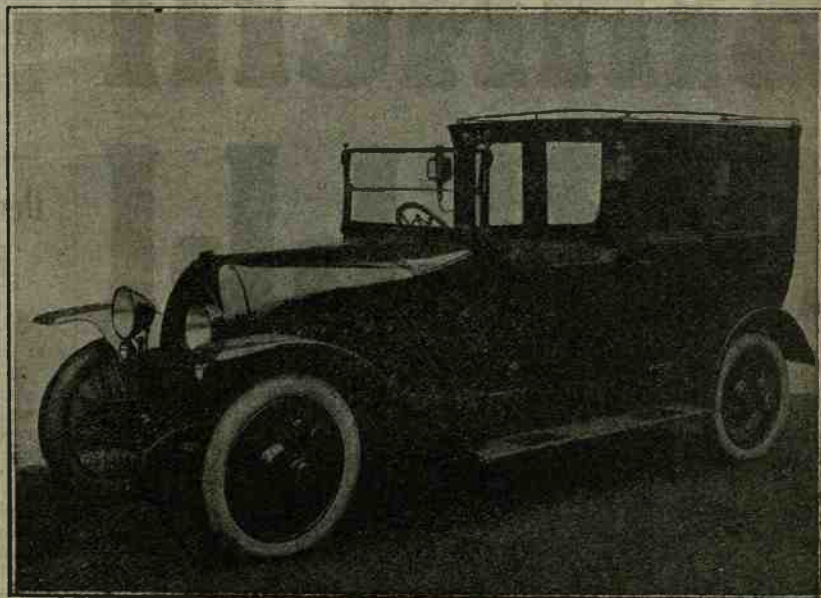
in vendita a Lire QUATTRO.



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.





# Ancora della traversata dell'Atlantico

(Intervista col Capitano Ing. Guidi).

Il primo vano tentativo del maggiore Wood (che la stampa inglese camuffa in « volo di allenamento ») e la notizia giunta fresca d'America del lungo volo di 20 ore e 10 minuti compiuto da un idrovolante bimotore della Marina degli S. U. hanno suscitato commenti e risvegliate speranze più o meno fondate sulla prossima realizzazione del volo transoceanico, chimera ossessionante dei costruttori e dei volatori odierni.

Nel fiorire di tanti commenti, non tutti sereni e non tutti appassionati, le ipotesi si fanno affannose con preconcetti talora così falsi da dovere imporre come un dovere la salvaguardia dell'opinione pubblica da giudizi avventati.

E' stata per noi buona ventura se c'è stato concesso dal caso di potere trattenere in un colloquio fugace, ma denso di concetti e d'informazioni, uno di coloro che più alla questione s'appassionano e più alla sua risoluzione si dedicano con tenacia e discernimento tutto latino: vogliamo parlare del capitano ing. Guido Guidi, il noto aviatore che in unione al notissimo pilota tenente Francesco Brach-Papa ha fatto il serio divisamento di tentare l'impresa, dopo una preparazione compiuta e completa, in nome dell'industria e del buon nome italiano.

« Una cosa che non è stata ancor detta e che è bene fare coraggiosamente rilevare in tanto contrasto di notizie e di fantasie — ci ha detto il simpatico e noto tecnico — è il carattere di assoluta improvvisazione e (mi si passi la dura espressione) di impreparazione con cui i volatori inglesi si accingono ad una impresa così astrusa, dopo aver gridato ai quattro venti la serietà dei loro propositi. Prima di tutto non si tratta per essi dell'impiego di macchine nuove e nate per lo scopo ma piuttosto di un adattamento delle macchine di guerra, alle quali si è aumentata l'autonomia a scapito della velocità e della libertà di movimento, se pure non si vuol dire della resistenza del sistema tutto intero: come conseguenza diretta ne è venuta la impossibilità di compiere in uno spazio relativamente ristretto di tempo una traversata che nella sua rapidità ha già qualche coefficiente di più di sicurezza.

Ne è derivata la necessità di compiere il viaggio parte di giorno e parte di notte, con la complicazione della difficoltà dell'orientamento, occorrendo variare

il sistema di indicazione della rotta col variare della luce siderale.

E a proposito della rotta: altro errore nel metodo progettato per il mantenimento esatto di essa, che — nel primo progetto inglese — doveva basarsi sulla radiotelegrafia ricevente e trasmittente con navi dislocate lungo la rotta e che poi — per dura necessità di ridurre ingombro e peso — si ridusse all'unica stazione trasmittente dall'apparecchio per ovvie ragioni di opportunità in caso di urgenza di soccorsi per un probabile sinistro: che ne deriva?

Si è cercato un ripiego nell'osservazione di due astri non sempre possibile (tanto meno su un mezzo così poco agevole come un aereo poco comodo come quello nato per la guerra) e nelle comunicazioni ottiche luminose dalle navi dislocate sul tragitto; quanto tale sistema sia malagevole e — peggio — equivoco e pericoloso non v'è chi non veda. Tanto varrebbe (sia detto senza ombra d'ironia) dislocare 60 o 70 navi sui 3600 km. del percorso e volare da l'una a l'altra sui tratti dai 60 ai 50 km. l'uno.

A ciò si aggiungano le inevitabili difficoltà del sistema aviatore improvvisato e si avrà un quadro coscienzioso delle probabilità degli audaci volatori inglesi.

Fin qui sono le parole del nostro cortese interlocutore.

Noi che — per gentile interessamento del tenente Brach-Papa — abbiamo potuto da vicino osservare il primo esemplare dell'apparecchio destinato alla prova, possiamo — a conforto delle speranze italiane fare qualche piccola indiscrezione e qualche deduzione.

La macchina — che la SIA-FIAT — ha studiato e costruito avrà dote precipua nella velocità (ragioni di opportunità ci vietano di precisare i particolari) ed è stata coscienziosamente studiata per la bisogna: avrà un certo margine di autonomia per ovviare ai contrasti ed ai probabili ritardi dovuti alla deriva ed ai venti contrari e — per quanto riguarda la manovra e la docilità — « si dice » sia un modello di « mise au point ».

Sappiamo che l'ing. Guidi sta compiendo rigorosissime ricerche e completando i suoi studi preliminari per potere controllare rigorosamente e sempre che lo crederà opportuno la correttezza della linea

di viaggio: a tale scopo non si varrà del solo uso del sestante ma anche di geniali applicazioni parallele sulle deviazioni angolari.

Certo i due piloti non disconoscono l'importanza del compito che si sono assunti e hanno la seria e ponderata intenzione di accingersi alla prova con molti coefficienti di certezza e di buon successo al loro attivo.

Del che non vogliamo e non possiamo dubitare: e pertanto, mentre con simpatia seguiamo la loro intensa opera di allenamento e di preparazione ci auguriamo che ancora una volta il buon nome d'Italia esca trionfante da questa bella prova di pace: « quod bonum felix faustumque sit ».

ing. Bruno Sonnino.

## Deduzioni sul volo Roma-Napoli e viceversa.

Mentre l'attività degli aviatori e la passione encomiabile del nuovo e del grandioso ha fatto sorgere tentativi arditissimi su percorsi nuovi e su tratti lunghissimi di distanze, qualcuno si sarà domandato la ragione del viaggio che il giorno 20 aprile verso Napoli ed il giorno 26 verso Torino han compiuto due apparecchi usciti dalle officine Gio. Ansaldo e C., suscitando una serie di notizie più o meno esatte e più o meno sensate sui quoti-

diani italiani e anche su qualche giornale sportivo. Anzi, da taluno è stato chiesto sinceramente: « costoro che cosa hanno voluto dimostrare di nuovo? Domanda legittima, quando si pensi che il pubblico — parlo di quello che non approfondisce le osservazioni, specie in tema di nuovo e di audace — nelle competizioni « sportive », ha tale sete di sensazioni mai provate che si guasta anche il gusto di ammirare le cose normali e egualmente considerevoli.

Che cosa ha voluto dimostrare il viaggio per e Napoli? Niente e tutto!

Non sono certo un *exploit* 780 chilometri di percorso aereo e non è certo meraviglioso — nel senso che ha visto le meraviglie terrificanti della guerra — più spaventoso che vanti l'umanità — che due apparecchi aerei se ne vadano un bel giorno a posarsi dalle brume torinesi alle dolcezze del clima napoletano (fu veramente elemente il cielo di Napoli del 20 al 26 aprile dell'anno di grazia 1919?) dopo 40 e 40 minuti di volo effettivo: questo no!

Ma è considerevole che, viaggiando di conserva senza nessuna preventiva preparazione, con un clima instabilissimo e spesso addirittura avverso, due apparecchi abbiano compiuta una non agevole e non breve traversata, senza alcun inconveniente e senza benché minima pecca del loro funzionamento:



I due piloti, tenente Brach-Papa e cap. Guido Guidi, che con un apparecchio SIA-FIAT tenteranno la traversata dell'Atlantico.

si tratta né di una linea di comunicazione aerea stabilita *ex novo* né di una audace affermazione di velocità e di celerità: si tratta — puramente e semplicemente — di una turistica esibizione di regolarità su di un percorso vario e pittoresco: tutto quello che — colle macchine e coi mezzi di oggi — si può chiedere all'aviazione.

D'altronde gli uomini che hanno compiuto « per semplice allenamento » (è la loro dichiarazione) la prova della loro resistenza fisica, non sono nuovi a cimenti più lunghi né a percorsi duri del pari.

Si sa nell'ambiente aviatore quale ostinato e tenace viaggiatore è stato sempre Geo Masini, la cui caratteristica figura videro tutti i campi del settentrione d'Italia e Giuseppe Grasso è tale vecchio e costante volatore che un suo lungo tragitto non può né meravigliarci né sorprenderci.

Il tempo non fu agevole: all'andata fu da prima il vento contrario e fortissimo su Spezia che trattenne la regolare avanzata dei due apparecchi; oltre Spezia furono raffiche noiose e contrastanti fra loro fino oltre Grosseto; tra Gaeta e Napoli fu il temporale più fitto e più assillante, prodromo del maltempo californi nella settimana intera fino al 26 aprile.

E al ritorno fu il temporale basso da Gaeta a Roma ed il vento contrario su Pisa e la foschia bassa che misero a cimento non lieve piloti ed apparecchi.

E pure non vi fu né un inconveniente ai motori (due SPA semi-sur-compressi) né una benché minima *défaillance* delle due macchine (un biplace A 5 ed un monoplance SVA 5).

## Corsa ROMA-TRIESTE

L'équipe

# BIANCHI PIRELLI

è risultata prima nella classifica collettiva vincendo la **GRANDE MEDAGLIA D'ORO**, dono di S. M. il Re d'Italia.

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

NEGOZIO - Via Dante, 9.





Giuseppe Grasso,  
pilota dello SVA 5, monoposto.

Il magnifico raid di due apparecchi Ansaldo, Torino-Napoli e ritorno.  
La partenza dell'A 5. — A bordo il pilota Majuri  
col passeggero Ing. Sonnino.

Francesco Majuri,  
pilota del biplano A. 5.

Oltre quindi alla bella e seria prova offerta, senza rete alcuna, dai due piloti Masini e Grasso, escono pionfatori dal bel cemento sportivo le due macchine volanti che — in pace — proseguono la bella serie delle vittorie belliche delle officine « Ansaldo » già applicatamente vittoriose nei cieli contrastati della splendida vittoria italiana.

Sarà questo pittoresco « volo di allenamento » l'inizio di una serie di brillanti percorsi e di notevolissime esibizioni di regolarità?

La classe degli uomini impegnati e la bontà del sistema adottato ci è sicura garanzia di nuovi e meriti trionfi per la « Ansaldo » e per la sua felice produzione aerea.

bis.

### La libertà di volo in Inghilterra.

Col 1° maggio, in tutta Inghilterra, è stata riammessa libera la navigazione aerea dei borghesi sospesa, com'è noto, all'inizio della grande guerra. Tuttavia le prime linee commerciali non cominceranno a funzionare che col 15 maggio. Le prime linee messe in sfruttamento saranno quelle da Londra a Manchester, Liwerpool, Glasgow, Edimburgo, Birmingham. Per fine maggio si ritiene possa essere attivata la linea Inghilterra-Italia con itinerario Londra, Parigi, Lione, Marsiglia, Nizza, Genova, Roma. Gli apparecchi impiegati su questa linea potranno trasportare 22 passeggeri e circa una tonnellata di merci.

FIGLI DI SILVIO SANTINI  
FERRARA



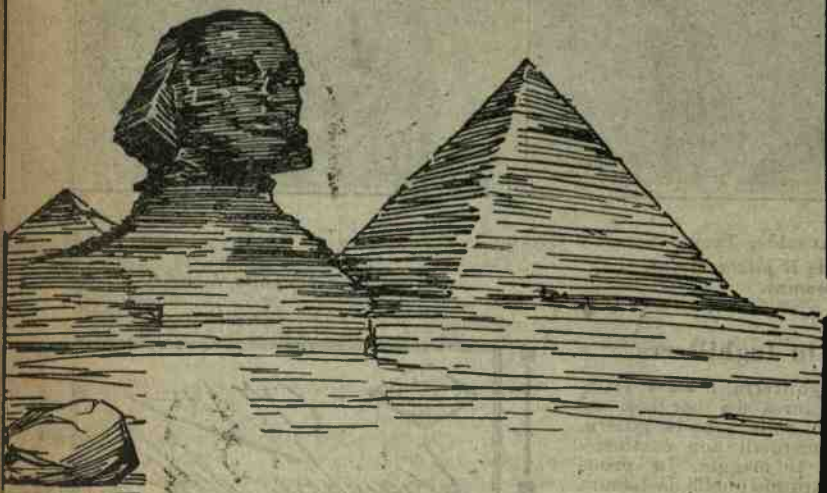
CHASSIS INDUSTRIALE " ISOTTA FRASCHINI ,, TIPO 16 PER:

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**

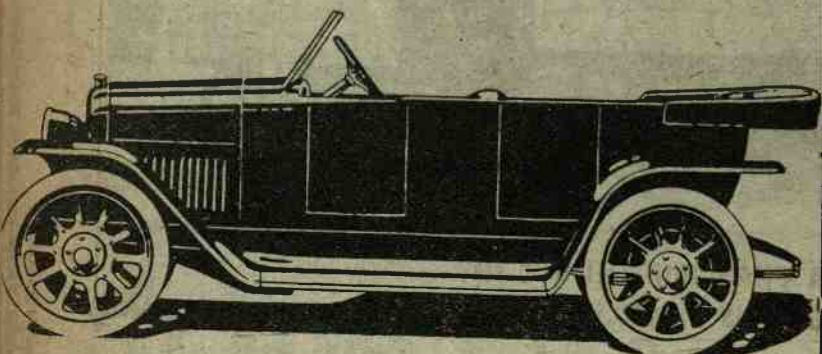
MILANO  
VIA MONTEROSA, 79.





# Resistenza

Le decine e decine di migliaia di vetture, di autocarri e motori forniti dalla FIAT agli Eserciti Alleati durante la guerra, sottoposti ad intensi, prolungati sforzi nelle peggiori condizioni immaginabili, rivelarono prodigiose qualità di resistenza grazie all'ottimo materiale ed alla perfetta lavorazione loro.



## I grandi spettacoli cinematografici di Torino

### AMBROSIO

il mistero di due volti mascherati

La novissima film l'**ORGOGGIO** ha formato e formerà ancora la curiosità del grande pubblico che si dà abitualmente convegno all'*Ambrosio*.

Nel mistero e nell'ombra *Francesca Bertini* interpreta una creatura tutta orgoglio e passione, concepita nel dolore e dal destino continuamente martoriata e travolta. Della soave figlia d'amore, la grande attrice del teatro muto fa una creazione personalissima e di rara perfezione. Il pubblico le è largo più che mai di consenso e di ammirazione.

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.

Da Lunedì 5 maggio e giorni seguenti:

### MORTON

il genio del male

ovvero

Il Segreto del Sottomarino

Grande film a serie in 15 episodi di 2 parti ciascuno. Continue avventure drammatiche ed emozionantissime.

### BORSA

SALONE

### GHERSI

Il più importante  
CINEMA  
d'Italia

La folla degli abbonati e degli *habitués* di questo elegantissimo ritrovo continua a prendere d'assalto i posti per le proiezioni della 5ª serie della film: *Il Conte di Montecristo*:

LA CONQUISTA DI PARIGI

che si ripeterà fino all'11 maggio. La messa in scena è di una sfarzosità senza pari.

IL GIUDICE AMERICANO

mette di buon umore tutta Torino

*Il Giudice Americano* è la comica nuovissima in due atti che completa il ricco programma.

### L'ombra nel sogno

E' una pagina tutta vibrante di vita e deliziosamente suggestiva quella che Vincenzo Morrello (*Rastignac*) ci presenta nella bellissima film, che si proietta al *Cinema Royal*.

Un pubblico sceltissimo assiste alle repliche di questo bellissimo lavoro, magnificamente sceneggiato e che una volta di più conferma il buon gusto che il rag. Tamagno pone nella scelta dei programmi.

### ROYAL

### SPLENDOR

Via Roma, 31, 33, 35.

Telefono 40-13.

Ditta E. ARIZZOLI e C.

Tutte le migliori films

passano in 2ª visione al Cinema Splendor.

Prezzi d'ingresso:

Galleria L. 2,00	Soldati e bambini a metà prezzo.
Primi Posti » 1,00	
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. ) » 5,00
Secondi Posti ( id. ) » 2,50

(Tutto oltre la tassa).

N.B. La vendita degli abbonamenti è sospesa nei giorni festivi.

### il grande successo di MACISTE nella figura d'innamorato

### VITTORIA

L'atleta è per natura generoso: ha un rispetto della sua forza fisica e non la usa se non proprio quando vi è costretto, o per la difesa del debole, o per liberarsi da una sopraffazione. Le azioni cattive, le sottili perfidie, le astuzie maligne, gli ripugnano. Quando si ha la forza fisica di Maciste non si può essere che buoni. Ed è su questo motivo di realtà che è stata impostata l'azione della spettacolosa film *Maciste innamorato*, che si rappresenta per la prima volta al Cinema Teatro Vittoria, presente sempre un pubblico enorme.



Assistendo all'arrivo

## del Giro del Piemonte

(Divagazioni di un vecchio ciclista).

Chi ricorda quei primi velocipedi, dalle ruote legno cerchiato di ferro, dalla sella avvitata su una lunga spranga di ferro, destinata a riunire due ruote, dagli attriti fortissimi, scemati appena dall'azione lubrificante dell'olio, sui quali il graziato corridore sussultava di continuo, senza scendere ad un sasso, ad un buco del terreno?

Gli anni trascorsi da quell'età della pietra del ciclismo non sono molti: eppure la costruzione dei velocipedi ha fatto tali progressi che fra una macchina d'allora ed uno di quei miracoli di perfezione che sono le Raleigh o le Humber, passa una differenza che tra un rustico orologio d'orologio destinato a segnare, a forza d'olio e di tempo, l'ora presso a poco desiderata dal proprietario, ed un moderno cronometro.

Di questo enorme progresso, della importanza di una industria, sorta ancor da poco, ha preso così breve tempo, anche gli indifferenti e gli ostili al cavallo d'acciaio bisogna che si persuadano che ne apprezzino i considerevoli benefici, e che non restino sempre esenti, a dir la verità, da qualche inconveniente.

Il vero periodo d'attività del ciclismo data, si può dire, dal 1880; ma la rapida diffusione del ciclismo, la passione pel nuovo sport cui esso ha preso origine, è cosa di questi ultimi anni. Infatti un calcolo bizzarro, ma forse meno esagerato di quello che sembri a prima vista, fa oggi ascendere ad oltre 15 mil. i ciclisti di tutto il mondo; su tale base si suppone che in un giorno di corsa la metà almeno montino in bicicletta e percorrano ciascuno 20 chilometri, fanno complessivamente 3000 volte il giro della terra.

Il ciclismo è ormai così profondamente penetrato nelle nostre abitudini, e pesa tanto nell'industria e nel commercio, che ha una stampa speciale, la quale tratta di tutte le questioni che al ciclismo si riferiscono; mentre giornali e riviste sono obbligati a tenere informato il pubblico circa le vicende del movimento ciclista; ed il pubblico ha pensato bene di stendervi sopra le sue famose zanne.



Il Giro del Piemonte. — Aimo, 4° arrivato.

(Fot. Mosso Giuseppe - Torino).

Un individuo sano può trarre dall'uso della bicicletta vantaggi manifesti, purchè eviti gli eccessi, non solo, ma anche certe abitudini del professionista. Nè la moderazione è sufficiente: è necessario sempre, prima di diventare velocipedista, farsi visitare da un medico, il quale saprà scoprire certe alterazioni organiche o certe tendenze, che possono o vietare o consigliare in una data misura l'esercizio ciclistico.

Nel campo fisiologico del velocipedismo viene dibattuta la questione se alla donna debba essere consigliato l'uso della bicicletta e se questo sport possa entrare senza pericolo nelle abitudini del sesso debole. Anche qui si deve ripetere quanto ho detto più sopra, che tutto sta nel sapere scegliere la via di mezzo della moderazione. Una visita del medico, per una signora che aspiri al

titolo di «cyclewoman» è peraltro ancor più necessario che per un uomo.

Del resto ora che l'attenzione degli educatori è specialmente rivolta agli esercizi corporali, la bicicletta può riuscire di un aiuto prezioso per far partecipare anche la donna ad una educazione fisica razionale, destinata a migliorare l'attuale generazione.

«La vita è troppo breve per andare a piedi» ha detto un americano fabbricatore di velocipedi, dando un consiglio che, quantunque interessato, non manca di una certa dose di buon senso.

Il ciclismo, modificando le relazioni sociali, ha dato modo di compiere lunghe e piacevoli escursioni, ha recato un'industria fiorentissima che, assorbendo altre industrie meccaniche, misere e languenti, fece sorgere in breve tempo importanti officine in cui lavorano migliaia di operai e funziona un costosissimo e speciale macchinario.

Ma altri rilevanti vantaggi ha prodotto l'industria velocipedistica. L'uso del velocipede infatti forma, in questo secolo del vapore e dell'elettricità, quasi un complemento necessario il quale ha modificato profondamente le idee che si avevano sul tempo e sulla fatica necessaria a percorrere certe distanze colle proprie gambe; ed ha condotto a notevoli trasformazioni la costruzione degli strumenti di trasporto, perchè fece vedere quali e quanti miglioramenti si potevano ottenere, rendendo più robusti, e perciò più leggeri, i veicoli, diminuendo gli attriti, facendo più dolce la corsa.

E' noto ancora quanto si studi e si lavori (e quanti progressi già ottenuti) per giungere alla costruzione di vetture automobili. Questi studi che datano da circa mezzo secolo, solo nelle costruzioni velocipedistiche trovarono gli elementi per progressi notevoli e decisivi. G. Longinotti.



Il Giro del Piemonte. — Santità, 5° arrivato.

(Fot. Mosso Giuseppe - Torino).



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.



## Incoraggiamo il dilettantismo

La maturità sportiva cui è pervenuta l'Italia nostra ci è stata ampiamente dimostrata in questa splendida primavera di pace, nella quale le manifestazioni in ogni ramo dello sport hanno avuto larghi successi ed unanimi consensi.

Possiamo quindi a ben giusta ragione pretendere che tali successi e tali consensi si allarghino, si estendano, si moltiplichino, perchè il terreno è più che preparato, e tanto gli organizzatori quanto il pubblico sono sicuri di raccogliere, ognuno per conto proprio, un'abbondante messe di soddisfazioni morali e materiali.

Non vorremmo però, ed abbiamo piena ed indiscutibile fiducia che ciò mai avverrà, che soverchi entusiasmi avessero lontanamente ad influire sugli animi in modo da farci scostare di una sola linea dal proposito che ci siamo fissati sin da quando stimammo, come stimiamo e stimeremo, essere lo sport un benefatto sociale e non un passatempo delle folle procurato da pochi che ne facciano un rendimento individuale materialistico.

Perchè non abbia a sorgere la possibilità di un fatto simile occorre che lo sport sia volgarizzato, esteso, fatto comune a tutti, allargato alla massa, al popolo, al forte sì, ma anche al debole che con questo mezzo tende a diventar forte, ed ecco sorgere il vero, grande bisogno di un dilettantismo puro e sincero il quale abbracci i giovani di buona volontà, che cerchi e trovi i suoi elementi nella folla, tra quella stessa folla che entusiasta si assiepa attorno ai grandi trionfatori delle massime competizioni sportive, e che da esse ricava il migliore e più efficace mezzo di propaganda e di persuasione. Noi vogliamo, come sempre volemmo ed in tante occasioni esprimemmo netto, preciso e reciso il nostro pensiero, il nostro intendimento, che il popolo non sia solo fortunato spettatore di queste che sono belle e vere grandiose feste sportive, ma che dopo di esse, anzi, confortato da questi fatti che sono benefici sociali e segni di una migliore società a venire, diventi a sua

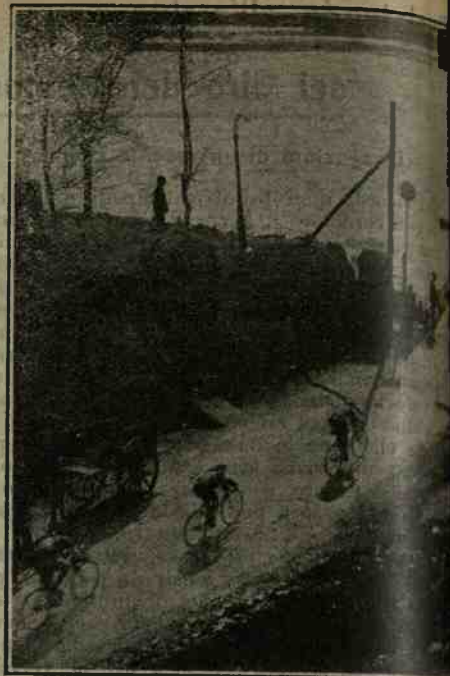
volta attore, e nelle gare innumeri, [che devono essere all'uopo apparecchiate per la grande massa, partecipi con più accresciuto entusiasmo, con la purezza e la santità dello scopo, senza pregiudizi di interessi personali, senza che alcun'altra causa lo spinga a far atti contrari alla volontà di emergere, di vincere, di divenire.

Sentano più fortemente gli organizzatori questo bisogno del gran popolo e ci diano gare per i dilettanti, forniscano i mezzi a tutti di poter scendere nei campi dei giuochi, nelle strade, nelle palestre, si organizzino un vero e forte movimento continuo, ininterrotto, vivo di una vita produttiva a favore di tutti, giovani, adulti, uomini, donne, in modo che lo sport diventi veramente una legge, una suprema legge di benessere, di salute, di gioia.

E ciò è facile oggi ottenere, oggi in cui l'entusiasmo delle folle ci ha con tanta evidenza dimostrata la maturità sportiva alla quale è pervenuto questo nostro popolo che ha ritrovato tutte le sue energie nello sforzo supremo che ha compiuto in faccia al mondo intero. Ed il mondo intero ha riconosciuto questo suo sforzo, e ne lo ripaga oggi come meglio saprà ripagarlo domani, con quella stima e con quel rispetto che fanno grandi — come una volta si diceva anche temuti — i popoli che si sanno mettere in valore.

Noi ci sapremo mettere in valore sempre più di giorno in giorno qualora nei nostri movimenti sociali, i quali spingono sempre avanti verso la perfezione della società degli uomini, avremo sempre lo sguardo della mente rivolto allo scopo alto e sublime. E così nello sport.

Incoraggiando questo popolo, che tanto ha dimostrato di valere in ben più dure competizioni, chiamandolo a gare nelle quali esso possa renderci il vero valore della sua forza e della sua volontà, noi lo manteniamo, come lo manterremo, a quelle vere altezze morali alle quali ha saputo e voluto salire, giacchè ogni nostra opera, moralmente patriottica,



La Corsa Roma-

deve essere quella di estendere i benefici alle masse alla comunità.

Pensiamo — è bene concludere — agli spettacoli delle grandi competizioni professionistiche (necessarie, utilissime queste come le altre ma non di più) — e operiamo in modo che con altri mezzi, con altre organizzazioni, ma sempre con l'unico vero grande principio della volgarizzazione degli sport, tutta questa folla che plaude ai trionfatori dell'oggi possa partecipare domani direttamente a ciò che direttamente benefico, utilitario e che dovrà essere quando le istituzioni statali dovranno raggiungere la perfezione benefica collettiva, legge suprema è il miglioramento morale e materiale di tutti gli individui.

Incoraggiando le piccole gare, come facciamo con quelle grandi, non dimentichiamo di raccogliere intorno a noi i piccoli volenterosi che oggi sono pochi e domani saranno mille. gettiamo a piene mani il mezzo a questo popolo desideroso di vita e di progresso, quell'abbondante seme che ci darà abbondantissimo frutto, perchè lo scopo è grande e perchè tutti abbiamo incrollabili la fede e la volontà di raggiungerlo.

E lo raggiungeremo.

La Stampa Sportiva.



La Corsa Roma-Trento-Trieste. — Versa Monfalcone

(Fot. STRAZZA - lastre Cappelli).

## L'aviazione italiana e l'ora presente

Gli articoli finora pubblicati sul nuovo orientamento da dare all'aviazione per ottenere un risultato pratico nel campo civile, furono parecchi e di noti competenti. — Con essi dicemmo sempre chiaramente come si ritengono inutili tutti gli esperimenti di posta aerea che si vanno compiendo con partenza da Centocelle con macchine create esclusivamente per uso bellico e con piloti militari. — Denaro e tempo sprecati, milioni spesi senza scopo, nel silenzio, vengono gettati via

### Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

# GIOVANNI NMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: BOBANE - PALIGI - RORLOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

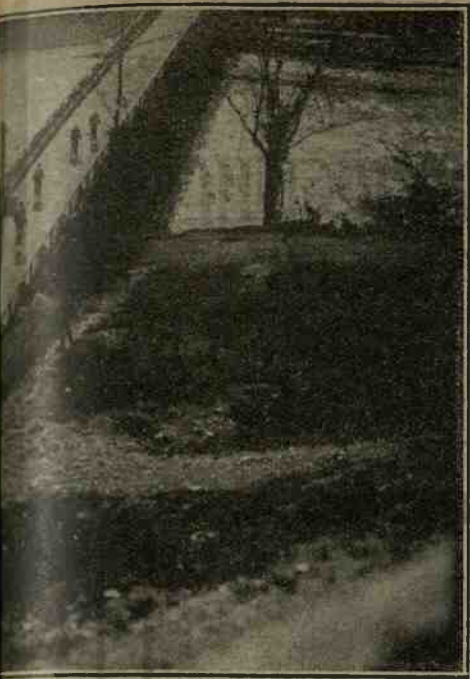
Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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.





...este. — *Sul Provo.*  
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Occorre quindi orientare tutto diversamente precisando prima quello che si vuole fare ed ottenere, costruendo poi macchine diverse da quelle finora affidate alla nostra industria, perchè ben diverso dovrà essere il loro futuro impiego. — Precisati così i termini della questione, noi non possiamo che disapprovare quanto si sta facendo.

L'aviazione di guerra se è riuscita allo scopo, lo si deve soprattutto all'ardimento dei suoi piloti; — mentre tutta la complessa gestione aviatoria militare fu male diretta e meglio diremo furono ad essa preposti uomini con e senza divisa non abbastanza competenti. — In un campo tecnico come questo la buona volontà e la rettitudine dei dirigenti non poteva bastare e così si hanno oggi a lamentare errori, inchieste e, più che tutto, un consumo di milioni, per non dire miliardi, assai male impiegati.

Con la fine della guerra il Governo che si è avveduto di ogni errore commesso essenzialmente da uomini volenterosi, retti, ma non tecnici e non pratici, decide di smobilitare anche l'aviazione e di ripristinare l'antica Direzione Generale d'Aeronautica, abolendo lo speciale sottosegretariato d'aeronautica. — Essenzialmente il futuro compito di questa Direzione Generale di Aeronautica dovrebbe essere rivolto allo studio e controllo delle macchine aeree dell'avvenire, quelle dell'aviazione civile. — E ciò potevamo maggiormente credere col richiamo al posto di Direttore Generale d'Aeronautica, il generale Moris, il creatore dell'Aeronautica italiana. Ritornando a quel posto il generale Moris, egli non poteva che presentare al Governo un programma nuovo, dando all'aviazione specialmente quell'orientamento che

tutti i tecnici del mondo cercano oggi di raggiungere.

Il generale Moris, uomo di azione, che sa assumere le responsabilità di un simile posto, studia il da farsi del dopo guerra, mette assieme un progetto ottimo, essenzialmente pratico, ma il Governo non lo concepisce e se non lo disapprova non lo attua. Il generale Moris, che non è uomo da concepire e coprire posti di tale responsabilità senza un'azione proficua, si ritira.

Eccoci quindi nuovamente ricaduti nel buio — per quanto riguarda l'avvenire della nostra aeronautica — mentre tutto il mondo sta concretando programmi per il trionfo pratico della navigazione aerea. — I milioni intanto se ne vanno ugualmente mantenendosi sotto le armi un numero straordinario di piloti ed allievi piloti, poichè seguendosi le direttive della smobilitazione generale ed appartenendo essi quasi tutti a classi giovani, l'aviazione militare sarà per forza di cose l'ultima a ridurre i suoi quadri.

I milioni se ne vanno ugualmente facendosi inutili raids aerei, continuandosi ad istruire piloti che un giorno saranno congedati e che a nulla serviranno in caso di un loro eventuale richiamo, perchè solo col continuato esercizio ed allenamento essi potrebbero dare affidamento di un futuro loro impiego. — Persuadiamoci una buona volta che tutto ciò è opera negativa, riduciamo le spese, offriamo agli aviatori più abili e che desiderassero rimanere in servizio speciale posizione.

Togliamo dall'aviazione tutti coloro che potessero avere interesse a dilungare un simile stato di cose, incoraggiamo quelle industrie che ancora hanno l'iniziativa di svolgere studi verso il campo pratico, e lasciamo loro almeno di disporre di

quei tecnici e piloti di cui si valsero durante la guerra.

Questa sarà opera patriottica. Diversamente si andrà sempre peggio e l'Italia che nella guerra era con la sua aviazione assurta ai primi ranghi di produzione e di rendimento, passerà agli ultimi posti con l'aviazione di pace.

Gustavo Verona.

## LO STATO DI FATTO

### Il gen. Moris dimissionario.

In Italia, scrive il *Corriere della Sera*, non solo non si intende stanziare somme per l'aviazione di pace, ma si va rapidamente liquidando quella di guerra, forse perchè destinare milioni all'aviazione può sembrare un lusso non consentito al nostro stanco bilancio. Di questa opinione si è dimostrato il nostro Governo ed in conseguenza di ciò il generale Moris, direttore generale dell'aeronautica, si è dimesso. La notizia non è mai apparsa ufficialmente; ma il generale Moris è da un mese a vita privata sostituito dal generale De Siebert nella Direzione generale, dall'ammiraglio Orsini nella Commissione aeronautica di Parigi.

Il generale Moris si ispirava al concetto che, dati i progressi fatti dall'aeronautica e dall'aviazione in dieci anni, non sia assurdo prevedere che fra dieci anni ancora si potrà con sicurezza far solcare il cielo da aeronavi e da aeroplani commerciali. In tal caso l'Italia dovrà gestire delle linee aeree, dovrà avere degli apparecchi, del personale specializzato. Tutto ciò che occorre a questi servizi noi abbiamo potuto, durante la



La Corsa Roma-Trento-Trieste — Girardengo consegna al Sindaco di Trento il messaggio di Roma.  
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

CASA FONDATA NEL 1773.

Ditta **ANTONIO OPESSI** Torino

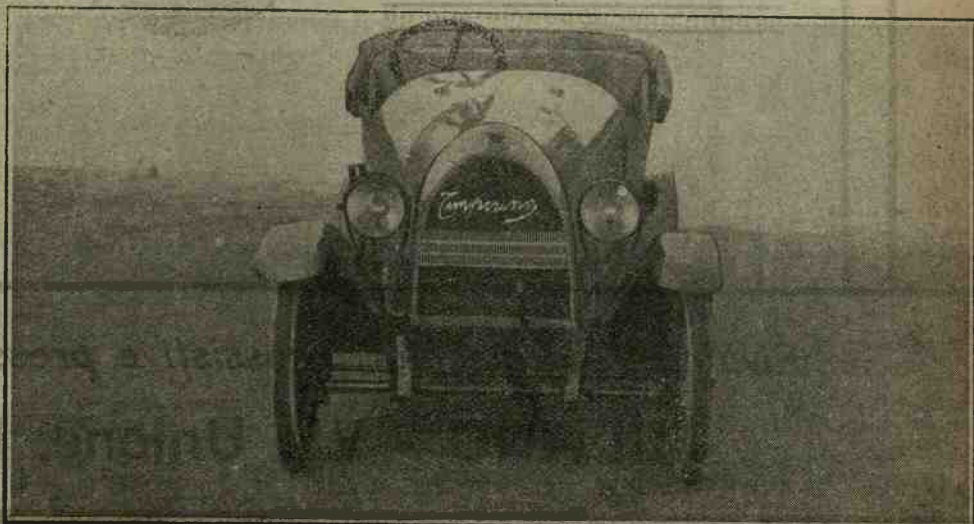
Fabbrica di Strumenti per Pesare  
e costruzioni affini di precisione.

**VETTURETTA TEMPERINO**

8-10 HP.

OFFICINE e DIREZIONE

Viale Stupinigi, 802 - Telefono 3-94.






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

VIA PESTALOZZI N° 4

TELEFONO 30.276.  
30.331.

TELEGRAMMI FEROLM

MILANO

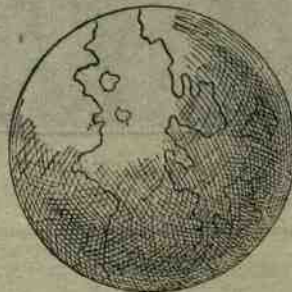


=====  
Candele d'accensione per motori  
=====

=====  
:: 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**



erra, creare in Italia ricorrendo all'estero solo poche materie prime. Se ci lasceremo sopraffare da questo momento di sconforto e di crisi economica le industrie aviatorie fatalmente scompariranno del tutto, come già per buona metà è stato fatto in questi pochi mesi; il personale specializzato emigrerà verso l'America e l'Inghilterra e quando noi, stupiti dal progresso degli altri, vorremo iniziare dei servizi aerei, dovremo andare soggetti per molti anni al mercato straniero spendere molti miliardi per rifare quello che già esisteva.

Il generale Moris preparò il suo programma e lanciò subito dei concorsi per un aeroplano civile che rispondesse a certe indispensabili esigenze della nuova funzione dell'aviazione, e per un modello più sicuro di quelli attuali. Scopo precipuo di questi due concorsi era di tenere in vita le principali industrie aviatorie sorte dalla guerra, i quali possono mettersi al lavoro per tentare un esperimento, solo se hanno già garantito un certo margine per le spese.

Si pensi che una ditta francese sta allestendo un grande apparecchio di pace che costerà 700.000 franchi. Nessuna ditta si metterebbe al rischio di preparare un aeroplano di tal genere, che può anche fallire, se non ha incoraggiamenti dallo Stato. Al tempo stesso si trattava di preparare l'organizzazione necessaria al buon funzionamento dei servizi aerei: stabilire, cioè, un certo numero

## L'Esposizione aviatoria di Taliedo

Un favoloso progetto di Peppino Garibaldi.

Si incomincia a scrivere le pagine più gelose e originali della storia di guerra. Eccone una che finalmente possiamo rilevare e che si allaccia al nome glorioso del Comandante la Brigata Alpi: Peppino Garibaldi.

Aveva Egli deciso contro ogni assurdo, di dare la scalata alla vetta della Marmolada. Già i Fanti d'Italia si erano compiute gesta degne delle Mille e una notte. Bisognava pur raggiungere la mèta, superare di un balzo un'aspra e profonda vallata, sbattere improvvisamente un corpo di audaci sulla fortezza agognata dominatrice e imprevedibile.

Innanzi alle difficoltà che a tutti sarebbero apparse insormontabili, Peppino Garibaldi decise di usare un pallone sferico, dalla cui navicella un pugno di arditissimi, poichè il pallone si fosse accostato alla vetta contesa, sarebbe balzato a seminare la morte nel presidio nemico.

Le contingenze tragiche che culminarono più tardi nel grido « La Patria è sul Grappa » impedirono che il favoloso progetto potesse avere il suo svolgimento e la sua consacrazione. Ma quello storico pallone fu conservato e gli italiani lo potranno ammirare alla Mostra di Aeronautica che la Lega Aerea Nazionale sta approntando a Taliedo. Non solo, ma esso pallone parteciperà anche ad un grande concorso per apparecchi sferici più leggeri che verrà bandito durante la mostra.

## SCUOLA PER MECCANICI E CONDUCENTI DI AUTOMOBILI

(Riconosciuta dal Governo).

Via Balbis, 1 - **TORINO**

I Corsi teorici di Automobilismo, completati da esercitazioni pratiche e da lezioni di guida, si susseguono continuamente alla Sede della Scuola in Via Balbis, N. 1, Telef. 63-02, dove si danno schiarimenti.

Il 5 Maggio (Lunedì) ebbe inizio un CORSO ACCELERATO tenuto dagli Ingegneri E. Marengo e L. Mussino.

Nel corso, a domanda degli interessati, verrà fatto anche cenno dei moderni motori di aviazione.

Il Direttore  
Ing. E. Marengo.

Il Presidente  
Avv. C. Gorla-Gatti.

## 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 piemontesi, toscani e romagnoli.

## SPORTSMEN...

... adoperate le

## LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE  
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

## CACAO TALMONE



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



Preferite sempre le Caffettiere

## "AQUILAS"

BREVETTATE

F.lli SANTINI - Ferrara

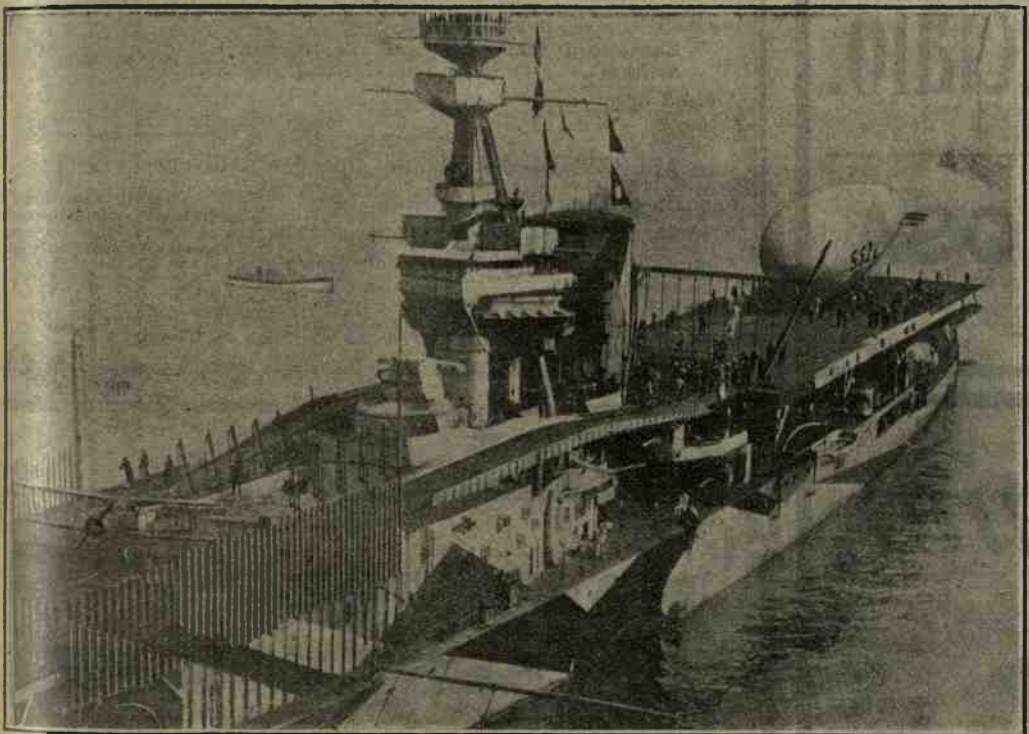
Fabbrica articoli d'Illuminazione  
Casalinghi Chincaglierie.  
Casa fondata nel 1859.

## RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita  
CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL



La nave inglese Furious che servì durante la guerra quale gigantesco hangar galleggiante per i così detti Occhi della flotta, Idroplani e Dirigibili. (Fot. Argus - lastre Tensi).

rotte aeree là dove le comunicazioni normali sono meno felici — come nell'Italia meridionale, egiziana e coloniale, preparare una fitta rete di idroscopio ed aeroscopi forniti di tutto l'occorrente: hangars, officine, magazzini, impianti aerodinamici, radiotelegrafici e telefonici, segnalazioni, personale, ecc. Preparate queste linee, esperimentatele con alcuni tipi di apparecchi di guerra e meglio si prestino, il Governo avrebbe dovuto darle in appalto alle compagnie di navigazione aerea e bandire un'asta fra quelle che hanno già presentato domanda di concessione.

Per preparare questo avvenire alla navigazione aerea italiana, il generale Moris aveva chiesto 20 milioni — dei quali alcuni si sarebbero tratti dal Bilancio della Guerra perchè una forte aviazione civile può essere rapidamente trasformata in aviazione da guerra. Ma i milioni sono stati rifiutati: ed una deliberazione del Consiglio dei Ministri aveva già stabilito che la Direzione generale dell'Aeronautica passasse col 1° maggio alle dipendenze del Ministero della Guerra: ma, per intercessioni fatte presso l'on. Orlando dai signori che hanno a cuore le sorti dell'aeronautica civile, il Presidente del Consiglio ha telegrafato di soprassedere alla deliberazione fino al suo ritorno. In alcuni ambienti, più politici che tecnici, si fanno ora pressioni perchè tutta la aeronautica della guerra, della marina e civile venga riunita in un Sottosegretariato di Stato.

## Il Comitato Internazionale Olimpico

Dopo la riunione dei membri del Comitato olimpico internazionale, avvenuta a Losanna, nella quale venne decisa l'esclusione dal Comitato stesso delle potenze centrali: la Germania, l'Austria, l'Ungheria, la Bulgaria e la Turchia, il Comitato è rimasto composto: *America Centrale* (M. G. P. Matheu); *Argentina* (posto vacante); *Australia* (R. Coombs); *Belgio* (C. te H. de Baillet-Latour e barone de Rio Branca); *Canada* (gen. Sir Hanbury Williams); *Chili* (posto vacante); *Danimarca* (colonnello Hansen); *Egitto* (Angelo Bonanachi); *Equatore* (Dorny de Alena); *Spagna* (march. de Villa Mejor); *Stati Uniti* (prof. Sloan, Hallison Armour e Judge Barton Weeks); *Finlandia* (barone de Wilbrand); *Francia* (conte de Bertier de Sauvigny, A. Glaudaz, marchese de Polignac); *Gran Bretagna* (duca de Sommerset, reverendo de Courcy-Laffon); *Grecia* (conte Mercati); *Olanda* (barone de Tuyl); *Italia* (on. Montù, marchese Guglielmi); *Giappone* (Igoro Kano); *Lussemburgo* (Pescator); *Messico* (Miguel de Bestegni); *Monaco* (Gautier Vignal); *Norvegia* (comm. Sverre); *Nuova Zelanda* (posto vacante); *Perù* (Carlo de Candamo); *Polonia* (posto vacante); *Portogallo* (conte Penha Garcia); *Rumenia* (Plagino); *Russia* (conte Léon Ouronssoff); *Serbia* (colonn. S. W. Djonkitch); *Sud-Africa* (posto vacante); *Svezia* (gen. Balke, conte Clarence de Rozen); *Svizzera* (barone Godfrey de Blonay); *Ceco-Slovacco* (Yiri Guth).

Le sole nazioni sopra esposte potranno prendere parte alla 7<sup>a</sup> Olimpiade che avrà luogo nel 1920 ad Anversa nel Belgio.



# OFFICINE

di

## Villar Perosa

### Cuscinetti a sfere.

### Sfere di acciaio.

## VILLAR PEROSA

(Pinerolo).



*Vermouth - Vini Spumanti*  
F. Cinzano & C.<sup>to</sup> Torino

# BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima con Sede in Milano - Capit. Sociale L. 208.000.000 interam. versato.  
Riserve L. 83.200.000.

DIREZIONE CENTRALE: MILANO.

LONDRA - NEW YORK - Acreale, Alessandria, Ancona, Bari, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Busto Arsizio, Cagliari, Caltanissetta, Canelli, Carrara, Catania, Como, Ferrara, Firenze, Genova, Ivrea, Lecce, Lecco, Livorno, Lucca, Messina, Milano, Monza, Napoli, Novara, Oneglia, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Pisa, Prato, Reggio Em., Roma, Salerno, Saluzzo, Sampierdarena, Sassari, Savona, Schio, Sestri Pon., Siena, Siracusa, Spezia, Taranto, Terminali Inerese, Torino, Trapani, Trento, Trieste, Udine, Venezia, Verona, Vicenza.

La Banca Commerciale Italiana, Sede di TORINO,

riceve versamenti in Conto corrente 2 1/2 % colla disponibilità di:

L. 80.000 - a vista, - L. 100.000 - con un giorno di preavviso, } Somme magg. con  
» 200.000 - con 3 giorni di preavviso } 5 giorni di preavviso

in Conto corrente 2 3/4 % colla disponibilità di:

L. 3000 - a vista, - L. 5000 - con un giorno di preavviso } Somme magg. con  
» 10.000 - con 3 giorni di preavviso } 10 giorni di preavviso

Depositi a risparmio al 3 % con Libretti al portatore, colla disponibilità di L. 1000 - a vista, e di somme maggiori con 10 giorni di preavviso.

Emette buoni fruttiferi a scadenze diverse ed a tassi a convenirsi. Assume il servizio di Cassa per conto di privati, di Società, e di Amministrazioni pubbliche e private, e s'incarica del pagamento delle imposte.

Depositi di Piazza con Libretti di Risparmio al Portatore o Nominativi, vincolati per un anno al 3 1/4 % - per 2 anni ed oltre al 3 1/2 % con interessi capitalizzati e pagabili al 1° Luglio e al 1° Gennaio di ciascun anno, netti di ritenuta.

Incassa e sconta coupons. - Incassa gli interessi su Rendita nominativa. - Eseguisce ordini di Borsa in Italia e all'Estero. - Emette Assegni su tutte le piazze d'Italia e dell'Estero. - Riceve titoli in custodia ed in amministrazione contro provvigione a convenirsi. - Fa qualsiasi operazione di Banco.

S'incarica della custodia di valigie, baull, casse argenteria, quadri, ecc.

Cede in abbonamento Cassetto di sicurezza e Armadi per custodia valori e oggetti preziosi, ai seguenti prezzi:

Cassette di sicurezza da L. 10, 15, 25 a L. 50 } all'anno.  
Armadi . . . . . " " 90 e L. 125 . . . . . }

Speciali agevolanze ai signori abbonati

per l'incasso dei Coupons e dei Titoli estratti.

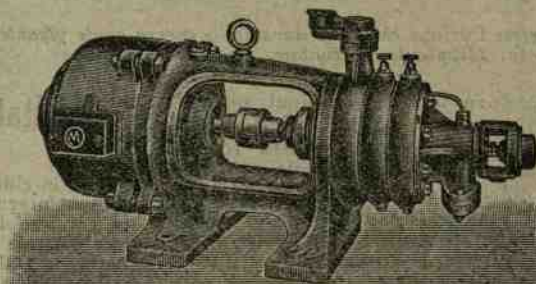
AGENZIE DI CITTÀ alle dipendenze di questa Sede:

Agenzia di Città N. 1, Via Nizza, 74. . . . . } Le Agenzie s'incaricano di  
Agenzia di Città N. 2, Corso Quintino Sella, 2 } qualsiasi operazione bancaria,  
Agenzia di Città N. 3, Corso Ponte Mosca, 8. } ed i loro uffici rimangono  
aperti nei giorni feriali dalle  
ore 10 alle ore 15.30.

Gli Stabilimenti della BANCA COMMERCIALE ITALIANA funzionano come Agenzie dell'Istituto Nazionale dei Cambi.

## ERCOLE MARELLI & C.

### MACCHINE ELETTRICHE



MOTORI - DINAMO - ALTERNATORI  
TRASFORMATORI - VENTILATORI  
AGITATORI D'ARIA - MAGNETI

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO



**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

## L'Industria Automobilistica ed il dovere del Governo

La fortuna d'Italia non sono di ieri soltanto, ma hanno solide basi in un passato che è tutto un poema di lavoro, di costanza, di fermezza, di volontà incalcolabili. Non si tratta, per la nostra nazione, che ora riprendendo — diciamo riprendendo e non prendo — il posto che le spetta nel consesso delle nazioni maggiori, di crearsi quel qualche cosa che la mette in evidenza, che le dia un avvenire nelle industrie, nei commerci, in tutte le grandi manifestazioni di una vera vita nazionale, ma bensì di continuare, anche se si voglia con rinnovate e raddoppiate energie, nella strada che già da lustri parecchi aveva intrapresa, onde assurgere, onde gareggiare vittoriosamente e trionfalmente, come in qualche caso avvenuto, con tutte le altre.

Una delle manifestazioni industriali, nelle quali appare perchè volle eccellere la nostra nazione, fu la industria automobilistica. Noi che l'abbiamo seguita fin dai primi vagiti, noi che ne pronosticammo — forse ci si vorrà dire da facili profeti — la grandezza, l'avvenire, il grande e vero successo, non possiamo temere che questo primato ci possa venir tolto perchè conosciamo gli uomini, conosciamo le volontà, conosciamo profondamente gli elementi di successo che ci menano a queste ottimistiche conclusioni.

Questo primato però, che con sforzi sublimi i nostri industriali attraverso anni ed anni di non sempre facili prove hanno saputo conquistare e mantenere, se ha solide, solidissime basi in quanto riguarda la parte tecnica, produttiva, deve costruirsi su di un uguale valore, di uguale saldezza in quanto riguarda, diciamo così, la parte amministrativa, quella cioè che ne permetta lo sviluppo dentro e fuori della nostra terra, che le permetta quella espansione adatta a stabilirne una continuità di produzione in aumento sempre crescente, perchè la diminuzione lentamente produrrebbe quelle crisi le quali non sono facilmente superabili quando divengono croniche.

A questa parte amministrativa, la quale ha tanta importanza quanta ne ha quella tecnico-produttiva, deve pensare non certamente il solo produttore, ma più che questi il Governo della Nazione. Questo deve provvedere a far sì che nei patti internazionali dei savii e buoni accordi facilitino da una

parte l'entrata di quel materiale che a noi manca e che ci è indispensabile alla costruzione di automobili e dall'altra l'uscita dei prodotti, l'esportazione di essi in concorrenza con quanto si produce o nei paesi costruttori di identiche macchine o in quelli che offrono mercati vergini e quindi proficui oltremodo per quelli, tra commercianti e produttori, che se ne sappiano rendere padroni.

Ne deriva quindi un lavoro da parte del Governo, per quanto riguarda l'uscita dei prodotti, nella facilitazione che esso dovrebbe ottenere dagli altri nell'esportazione di essi, nei dazi doganali, nelle facilitazioni dei trasporti terrestri e marittimi, insomma nell'ottenimento di tutte quelle garanzie che permettono a noi la conquista di mercati nuovi e la conservazione dei vecchi dove già siamo conosciuti ed apprezzati e remunerati.

In quanto all'interno del regno l'opera del Governo dovrebbe essere quella di permettere una maggiore e migliore circolazione degli automobili, e ciò lo si potrà ottenere con l'aumento della dotazione della benzina e relativo ribasso nell'acquisto di essa, e con il miglioramento di accordo con le Province ed i Comuni, delle strade di comunicazione le quali, sia perchè mai furono degne di chiamarsi tali, sia perchè durante la guerra sopportarono un completo abbandono, sono ormai ridotte completamente impraticabili.

Il problema delle strade — uno di quelli assillanti e che noi abbiamo presentato a governi grandi e piccoli spesse volte anche su queste colonne — è uno dei più urgenti da risolvere, perchè le strade in una terra come la nostra che ha centri di produzione lontanissimi dai punti di approdi ferroviari o marittimi sono come le vere grandi arterie dell'organismo nazionale e senza il sangue che da esse deve affluire, che in esse deve circolare, l'organismo soffre e deperisce. Non certamente domani noi potremo avere quelle innumeri comunicazioni aeree di trasporto merci e passeggeri che ci permettano di abbandonare la terra ferma, questo avverrà sicuramente un giorno, ed il progresso che va con ritmo velocissimo non ce lo indica molto lontano, ma non è per questo cosa saggia l'abbandonare quello che è realtà tangi-

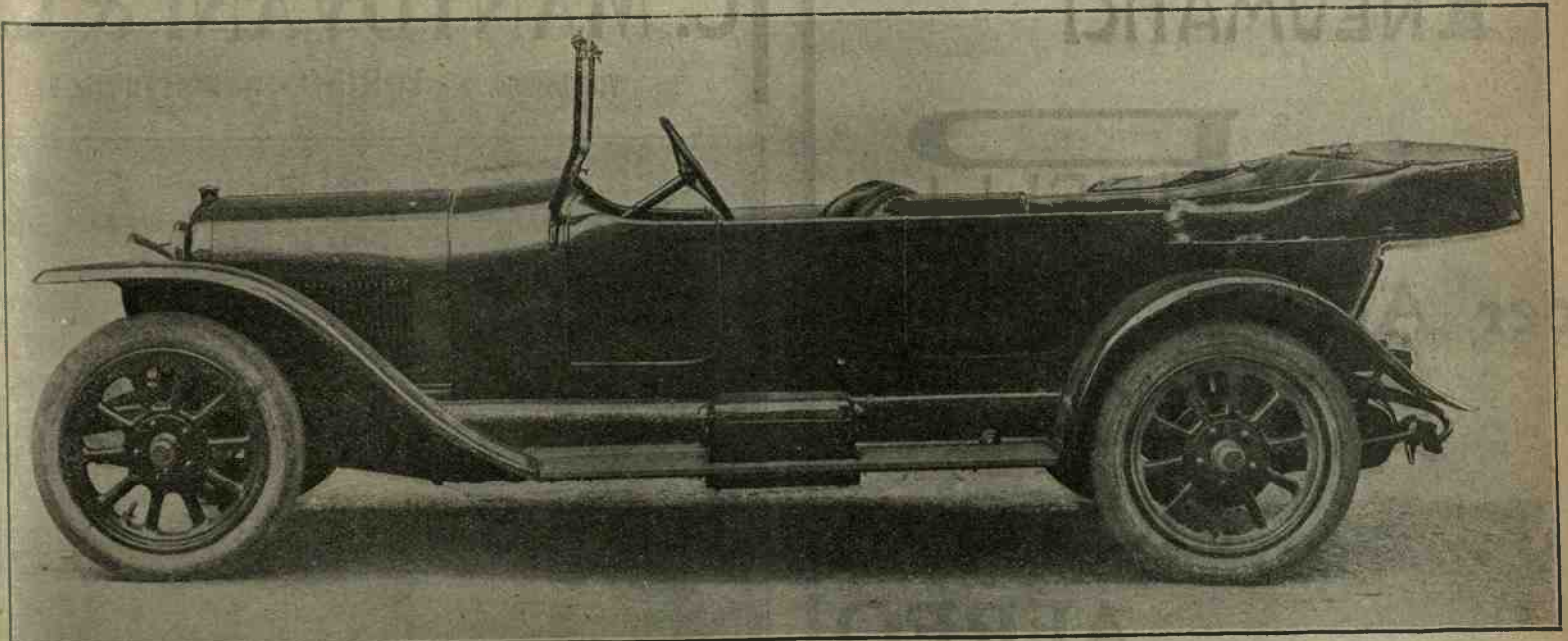
bile e necessaria oggi in attesa di un domani, sia pure in sollecita preparazione. Le comunicazioni stradali sono, anche quelle che si avvicinano ai grandi centri, impossibilitate a sopportare il traffico che ad esse si domanda, s'impone.

Tutto va rinnovato, rifatto. E' d'uopo che il Governo centrale, d'accordo con quelli delle Province e dei Comuni, si adoperi — e subito — a dare i mezzi a questi iniziatori di traffici e, per essi quindi, ai costruttori di mezzi di trasporti perchè ne va di mezzo non solo la vita dei centri produttori che hanno bisogno di mandar via con sollecitudine i loro prodotti sui mercati di acquisto, ma ne va di mezzo anche questa nostra grande industria metallurgica quale è l'automobilistica, la quale ha saputo supplire in guerra, come saprà supplire in pace, l'opera delle ferrovie le quali non sempre, non dappertutto, non in luogo e tempo richiesti, può diventare utile, fruttifera, adatta.

E' bensì vero che noi usciamo da un periodo burrascoso nel quale le migliori e maggiori manifestazioni commerciali ed industriali della nostra nazione furono trascurate, ma ora si tratta di rinnovare, di moltiplicare le nostre energie, perchè dobbiamo non solo rimediare a quanto non fu fatto, ma anche a quell'aumentato bisogno che quattro lunghi anni di sacrifici hanno creato nella nostra esistenza. Senza voler per ora parlare delle nuove terre che da noi chiedono di essere messe al pari delle sorelle italiane, senza voler accennare a quella elevazione morale e materiale del popolo che richiede nuovi sviluppi perchè tali li reclama il miglioramento dell'esistenza, senza insomma volerci addentrare in quelle variazioni sociali che si stanno avvicinando in questo dopo guerra che è tutto un vero rivolgimento, noi non possiamo fare a meno di raccomandare e consigliare ai governi ed alle amministrazioni provinciali e comunali di ricorrere subito a quelle provvidenze necessarie, indispensabili, urgentemente occorrenti a ristabilire quei traffici che sono la vita, la vera vita di un popolo che non può abbandonare una soltanto delle sue grandi ragioni di civiltà, di progresso, di avvenire quale il nostro ha il diritto di pretendere e di attendersi.

Enrico Bianchini.

Leggete e diffondete La STAMPA SPORTIVA



La nuova produzione automobilistica italiana. — Vettura Itala. — Tipo 1919. Motore con valvole, 20-30 HP, messa in marcia e illuminazione elettr'ca.

**BERGOUGNAN**  
& **TEDESCHI**

**PNEUMATICI**  
**GOMME PIENE**  
**TESSUTI GOMMATI**  
**TORINO**

**I PNEUMATICI**

che vinsero

tutte le principali corse dilettanti.



La GRANDE CORSA

# ROMA - TRENTO - TRIESTE

(Km. 980).

ha dimostrato valore di campioni e bontà di materiale.

**Leopoldo Torricelli**

concorrendo nella Categoria isolati, su Bicietta

# PEUGEOT

e Pneumatici

## BERGOUNGAN & TEDESCHI

si classifica 1° nella 1ª tappa, 3° nella 2ª tappa, 1° della classifica generale fra il lotto delle migliori, équipes.

**BERGOUNGAN & TEDESCHI**

Stabilimento Ausiliario

TORINO - Strada di Lanzo, 316.

FILIALE DI MILANO - Via Melzo, 15

AGENZIA DI BOLOGNA - Via Galliera, 60.

Rappresentante generale per l'Italia:  
Cicli PEUGEOT

**CESARE PICENA**

TORINO - Corso Principe Oddone, 17

Rappresentante per Milano e Provincia:

F. FARAVELLI - Via Meravigli, 16 - MILANO

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

# PNEUMATICI

# PIRELLI

per **AUTO**

**VELO**

**MOTO**

**AEREO**

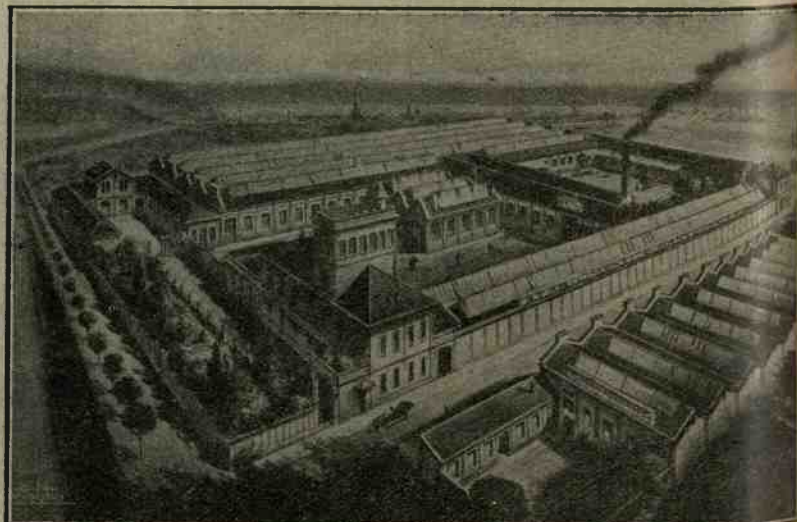
Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

STABILIMENTI MECCANICI  
(Già Ausiliari)

## C. MANTOVANI & C.

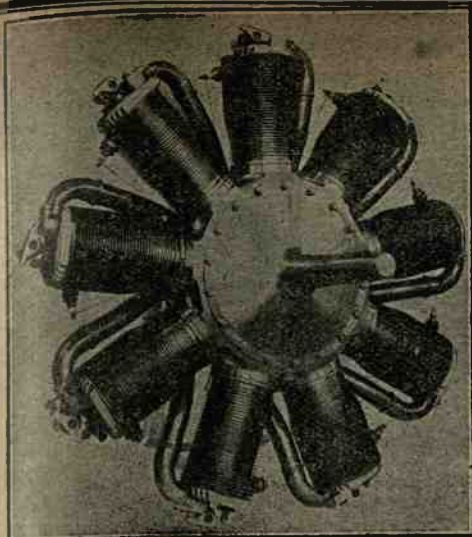
:: Via Lessolo, 3 - TORINO - Via Maria Vittoria, 6



Biciclette "*Invicta*,"  
montate con PNEUMATICI PIRELLI

Si accordano agenzie per la vendita  
Richiedere il catalogo 1919





Motore LE RHONE, 120 HP.

# STABILIMENTI **CHIRIBIRI & C.** VELIVOLI-AUTOMOBILI TORINO

*Motoaratrici speciali brevettate.*

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

## **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.

## **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

## **Voi, sì, voi**

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

### **RICORDATEVI CHE**

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

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

Già **Negozi** **VIGO**

## **SOCIETÀ MECCANICA ITALIANA TORINO** (già **ITALO-GINEVRINA**)

Anonima - Capitale interamente versato L. 8.000.000.

Stabilimenti e Amministrazione - TORINO, Via Fréjus, 26.

Sede Sociale in ROMA. — Telegr.: MECANITAL - TORINO

## **Parti di Serie SMIT per Biciclette**

*Rappresentante per la vendita esclusiva:*

**WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO**

## **FABBRICA RADIATORI BREVETTATI**

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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

# **P. COTTINO & C.**

**FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA**

CASA FONDATA  
NEL 1898

TORINO VIA MONTI, 24.

TEL. 2279 TEL. COTTINRADIO



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