

LA STAMPA SPORTIVA

ABBONAMENTI

ANNO L.10 ESTERO L.15-
SEMESTRE .. 5 .. 7.50

RIVISTA SETTIMANALE

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA
TORINO
Via Davide Bertolotti, 3

INSERZIONI

Una pagina L.200 $\frac{1}{4}$ di pagina L.50
 $\frac{1}{2}$ " . 100 $\frac{1}{20}$ " . 10



LA XIII MILANO-SANREMO — SUL TURCHINO.

Belloni conduce il gruppo di testa mentre Girardengo (*), caduto, ripara la macchina.

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

Gli articoli e gli abbigliamenti

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

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

Già **Negozi VIGO**

La fornitrice delle maggiori Società sportive,
dei campi sportivi al fronte, dei clubs. — Export section.



Marca Depositata

Lavorazione propria in Stabilimenti propri

Fanaleria e Trombe - Utensileria - Trousses - Magneti - Carburatori - Tourniquets - Parebrise
Pompe - Crici - Guernizioni r. a. - Pelli di vacca lavabili - Pegamolde - Ferramenta

Carello & De-Marchi

La gran Casa Italiana produttrice di articoli automobilistici, per poter evadere le numerose richieste della propria Clientela, ha aperte le prime filiali con magazzini riforniti:

ROMA - Via Silvio Spaventa, 20 — MILANO - Via S. Orsola, 7

TORINO — Magazzini: Corso Vittorio Eman., 21 - Telefono 17-37 — Uffici provvisori: Via Saluzzo, 11 - Telefono 60-18 — TORINO
Telegrammi: SUPPLYCAR - TORINO

ANZITUTTO UN

Cinzano

Già arrivati nella 13^a Milano-Sanremo

1° Belloni Gaetano, di Milano, alle ore 16,10' 1/5, che impiegava a compiere il percorso di km. 286,5 ore 9,27' 1/5, realizzando una velocità media oraria di km. 30,317 (Bianchi-Pirelli), 2° Pelissier Henri, di Parigi (Bianchi-Pirelli), a ruota. 3° Girardengo Costante, di Novi Ligure (Dunlop), a ruota. 4° Azzini Giuseppe, di Milano, a 1 lunghezza. 5° Brunero Giovanni, di Ciriè, a 1 lung. (1° dei juniores). 6° Luguet Louis, di Bordeaux, alle 16,25'. 7° Pelissier Francis, di Parigi, a ruota. 8° Agostoni Tgo, di Lissone, alle 16,26'30". 9° Sivocci Alfredo, di Milano, alle 16,44'. 10° Alavoine Jean, di Roubaix, alle 16,51'. 11° Torricelli Leopoldo, di Torino, a ruota. 12° Petiva Emilio, di Torino, a 1/2 lung. (2° dei juniores e 1° degli isolati). 13° Lombardi Giosuè, di Ponsacco, a 1/2 lung. (3° dei juniores e 2° degli isolati). 14° Calzolari Alfonso, di Bologna, a 1 lung. 15° Ronconi Giovanni, di Schio, alle 16,51'30" (4° dei juniores e 3° degli isolati). 16° Ferrari Paride, di Milano, alle 16,52' (5° dei juniores). 17° Annoni Luigi (junior), di Milano, alle 17,3'. 18° Gerbi Giovanni, di Asti, alle 17,17' (4° degli isolati). 19° Buelli Antonio (junior), di Cogoleto, alle 17,23' (5° degli isolati). 20° Petiva Edoardo (junior), di Torino, alle 17,35'. 21° Canevesi Giuseppe (junior), di Sacile, alle 18,35'. 22° Giachino Carlo (junior), di Torino, alle 18,35'. 23° Muledo Emanuele (junior), di Santa Margherita Ligure, alle 18,40'.

Il risultato secondo gli altri.

Nella pagina seguente esponiamo il nostro pensiero sull'esito della 13^a Milano-Sanremo. Qui riportiamo le impressioni degli altri.

Così scrive Emilio Colombo nella *Gazzetta dello Sport*:

«La corsa dei due grandi rivali è stata oggi troppo diversa per permettere a chiunque di dire che Belloni ha dominato il novese. Questi ha voluto, peccando forse di presunzione, lottare solo contro tutti un po' troppo a lungo e se è uscito perdente dall'impari lotta non vuol dire che oggi non sia stato meno ammirevole.

«La vittoria di chi ha avuto al suo fianco dei collaboratori preziosi e brillanti non offusca la sua a denti stretti di chi probabilmente non si aspettava una impresa così ardua da superare.

«Di fronte ai rivali migliorati, oggi Girardengo non ci è sembrato tuttavia l'imbattibile. Certo egli non porrà quella odierna fra le sue grandi giornate, ma è indubitato che egli ha corso bene, e che forse altrettanto bene hanno camminato i suoi avversari, dal vincitore agli altri che a Sanremo si sono battuti allo sprint.

«Belloni, possente e muscolato più che l'anno scorso, ha vinto senza eccessivamente prodigarsi, ma non senza violente ed ammirate riprese e dominando in volata. Fra i leaders, infatti, era il più veloce e, in uno con Azzini, il più fresco.

«Egli però può far di meglio. Pur essendo in grande forma, non era oggi in grande giornata. Egli può pedalare meglio, sa resistere maggiormente nello sforzo di quello che non sia apparso oggi. Certo è un atleta di una classe elegantissima e la classe lo ha ancora una volta sorretto e portato al traguardo.

«Abbiamo anche notato, a proposito di classe, che Belloni sulla distanza ha campeggiato contro i campioni di valore indubbio.

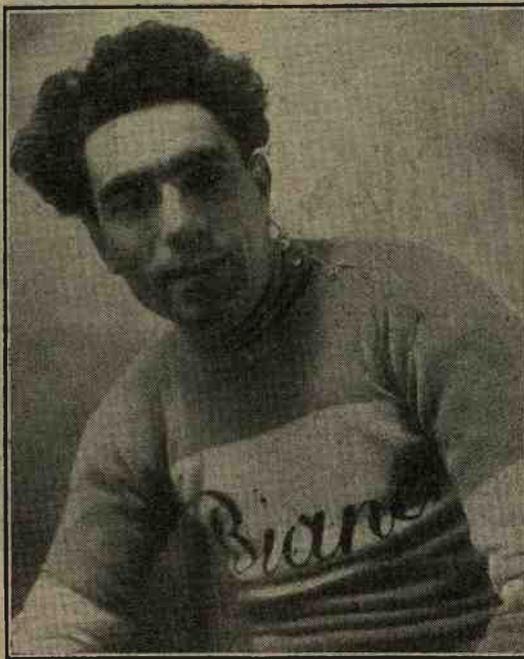
«Azzini ha compiuto una gara superba. Volontariamente, spontaneamente votato a Belloni, che in allenamento lo dominava, Azzini ha dato prova di essere nella sua forma migliore.

«H. Pelissier ha corso oggi come nelle sue più memorabili giornate e se negli ultimi 50 km. la sua azione è apparsa più pesante, si è perchè coloro che lo hanno preceduto all'arrivo erano dei grandi campioni.

«Brunero è stato superiore ad ogni attesa». L'inviato dell'*Italia Sportiva* fa il seguente commento alla corsa:

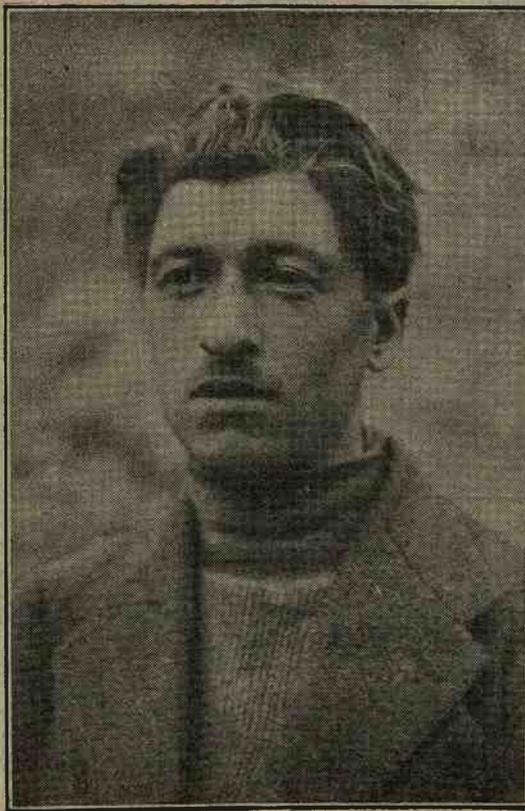
«Belloni ha meritato la vittoria, ha brillato in avanti sul Turchino (ci piacque meno dopo), ha fatto il passo, ha volato allo spunto. Quanto egli ha fatto merita una disamina, ma è indubitato che è degno di un grande *routier*. Pelissier Enrico si è mostrato ancora una volta quel tipo di corridore nervoso che tutti conosciamo. Non ha mai dominato nettamente: in alcuni momenti, anzi, è stato inferiore a se stesso, ma in complesso crediamo che ha ancora da considerare superiore ai Luguet e agli Alavoine. Girardengo ha fatto una grande

sfortunata corsa. Un uomo che ha inseguito si può dire da solo per circa 130 km. — e questo egli ha fatto — non è certo inferiore al Girardengo dei bei tempi. Gli mancò il Gremo nella sua famiglia, ma se riuscirà a intendersela con Sutter, la compagne dei bianco-rossi non lascia a desiderare nei confronti dell'anno passato. Enrico Sutter ci ha ancora una volta vivamente impressionati. Ha compiuto due inseguimenti fantastici: al terzo ha ce-



La Milano-Sanremo. — Belloni, il vincitore della Gara. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

duto, ma non sappiamo chi avrebbe fatto di più di lui. Azzini è stato grande, ma forse non conscio del suo valore. Egli non è l'uomo che si deve accontentare di fare il gregario. Se egli avesse difeso tutte le sue chances lo avremmo visto figurare meglio. E infine, tanto per mantenere l'ordine del traguardo, diciamo di Brunero. E' la vera grande affermazione della giornata. Chi si può vantare di non aver mai lasciato il comando è solo Brunero. Questo corridore dai mezzi modestissimi, deve essere di una tempera fenomenale. L'annata ciclistica sarà piena delle sue gesta, forse non delle sue vittorie, perchè ognuno sa che Brunero non ha velocità allo spunto. Ma il quinto posto in una



La Milano-Sanremo. — Brunero, il 5° arrivato e 1° degli isolati. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Milano-San Remo come questa, deve essere per un junior il miglior auspicio per la sua carriera.

« Riassumendo, si deve concludere che nel primo cozzo, le due maggiori équipes italiane han dimostrato d'essere preparate per combattere degnamente.

« Più che lotta d'équipes fra le due squadre, v'è stata l'intesa completa dei vincitori contro l'individualità isolata del team di Girardengo e principalmente la lotta contro di lui ».

La Targa Florio.

Il cav. Vincenzo Florio si è dedicato ad una fervida propaganda della sua bella corsa siciliana a cui vuole assicurare un successo trionfale, e se ne occupa di persona ogni giorno ristudiando il regolamento, visitando le Case, intrattenendosi coi costruttori, interessandovi i giornali.

Anzitutto la data della corsa, ha dovuto venir prorogata: era fissata per il maggio, ed è stata rimandata di qualche mese, verso il settembre.

Ma questo allontanamento nel tempo, che a prima vista potrebbe apparire come un contrasto, costituisce invece un avvicinamento nella realizzazione. Poichè la proroga è stata decisa in seguito alle conversazioni avute con le Case.

I costruttori principali italiani e francesi hanno dunque favorevolmente accolto l'invito del cav. Florio, hanno anche in massima approvato il progetto della corsa, ma appunto per potervi prendere parte con i loro nuovi modelli hanno giustamente fatto osservare al cav. Florio la necessità di rimandare la Targa di qualche mese, essendo tutti in ritardo con la produzione nuova.

Qualche modifica sarà pure introdotta nel regolamento.

Resta beninteso la divisione per categorie distinte dalla cilindrata:

1^a categoria cc. 1500 — 2^a cc. 2000 — 3^a cc. 2500 — 4^a cc. 3000 — 5^a cc. 4000 — 6^a cc. 5000 — 7^a oltre i 5 litri.

L'elenco dei premi è già rilevante quantunque non sia ancora completo.

Al 1° della classifica generale la Targa in vermeil e lire 5000.

Al 1° di ogni categoria una riproduzione della Targa in argento e una grande medaglia d'oro dell'Automobile Club di Sicilia.

Inoltre un premio speciale di lire 5000 sarà attribuito al concorrente che oltre ad esser primo di una delle sette categorie avrà fatto la corsa più regolare e cioè la minor differenza di tempi fra il giro più veloce e il giro meno veloce.

La Targa avrà un esito splendido e in mancanza del *Grand Prix* di Francia sarà la più importante corsa automobilistica d'Europa nel 1920. Aperta a tutti per le sue molte categorie, dà agio a ogni marca di mettersi in vista.

Un tentativo fallito di Weiss pel record mondiale d'altezza.

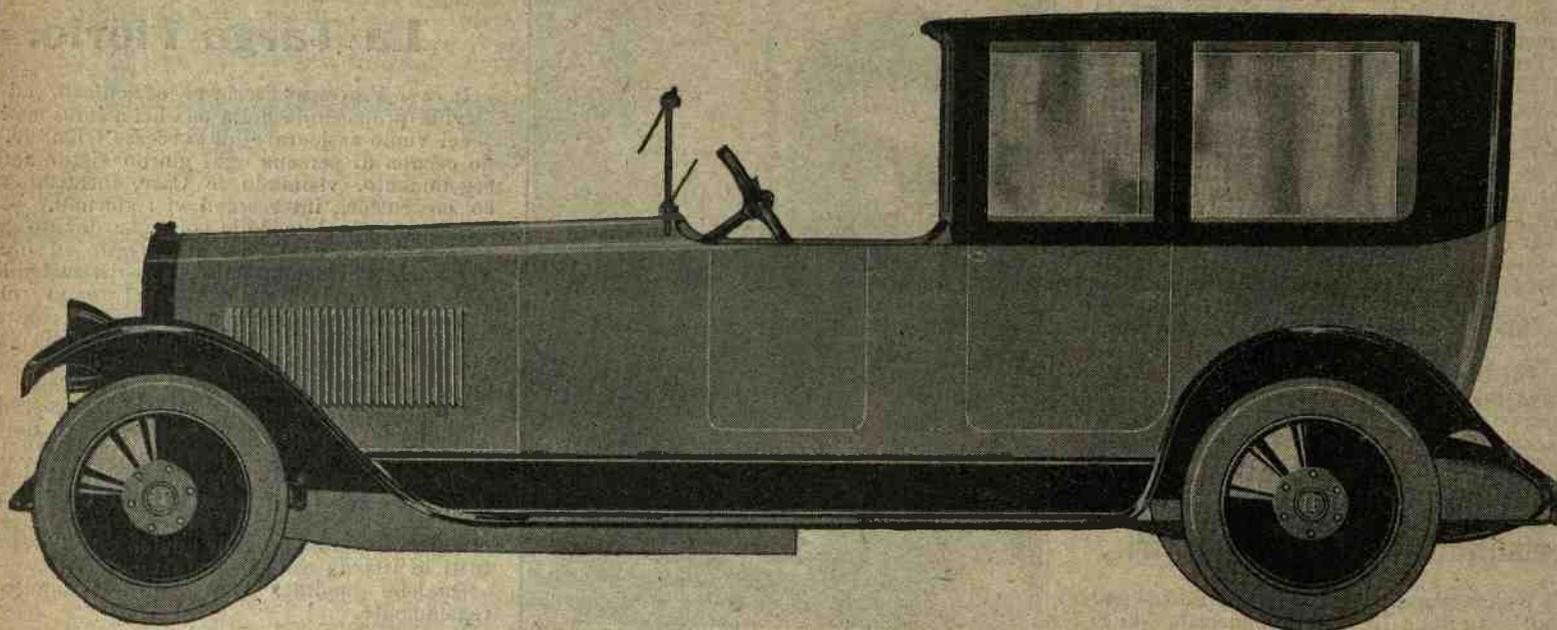
Nel pomeriggio del 20 marzo sull'aerodromo di Villacoublay, il tenente Weiss, montando un apparecchio Nieuport, ha cercato di battere il record mondiale di altezza.

Giunto però alla quota di 8100 metri, il tubo dell'ossigeno si ruppe: colto da soffocazione l'aviatore perdetto la conoscenza e l'apparecchio precipitò in avvitamento fino a circa 3000 metri.

Il Weiss a questo punto rinvenne e, ripreso il comando della macchina, poteva atterrare senza danni.



La vettura di gran lusso 1920
 "Isotta Fraschini,"



TIPO UNICO 40 HP - 8 CILINDRI VERTICALI
 TUTTI GLI ULTIMI PERFEZIONAMENTI

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - VIA MONTEROSA, 79.

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI

CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. Flli PICENA

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**

VELO

MOTO

AEREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

l'inaugurazione della stagione ciclistica in Italia

La XIII Milano-Sanremo.

Questa corsa, che ben a ragione è detta la *Olas-*
icissima, è la prova migliore e più superba del-
l'annata ciclistica italiana. Dopo il torpore inver-
nale — che quest'anno è stato per virtù atmosferi-
ca una primavera preparatoria — ecco le nevi,
anche quando non ce ne sono, a sciogliersi ed a
rappresentarci o i vecchi valori mantenutisi tali,
magari rafforzatisi, o nuovi astri sorgenti nel
cielo della dea dello sport, la bicicletta.

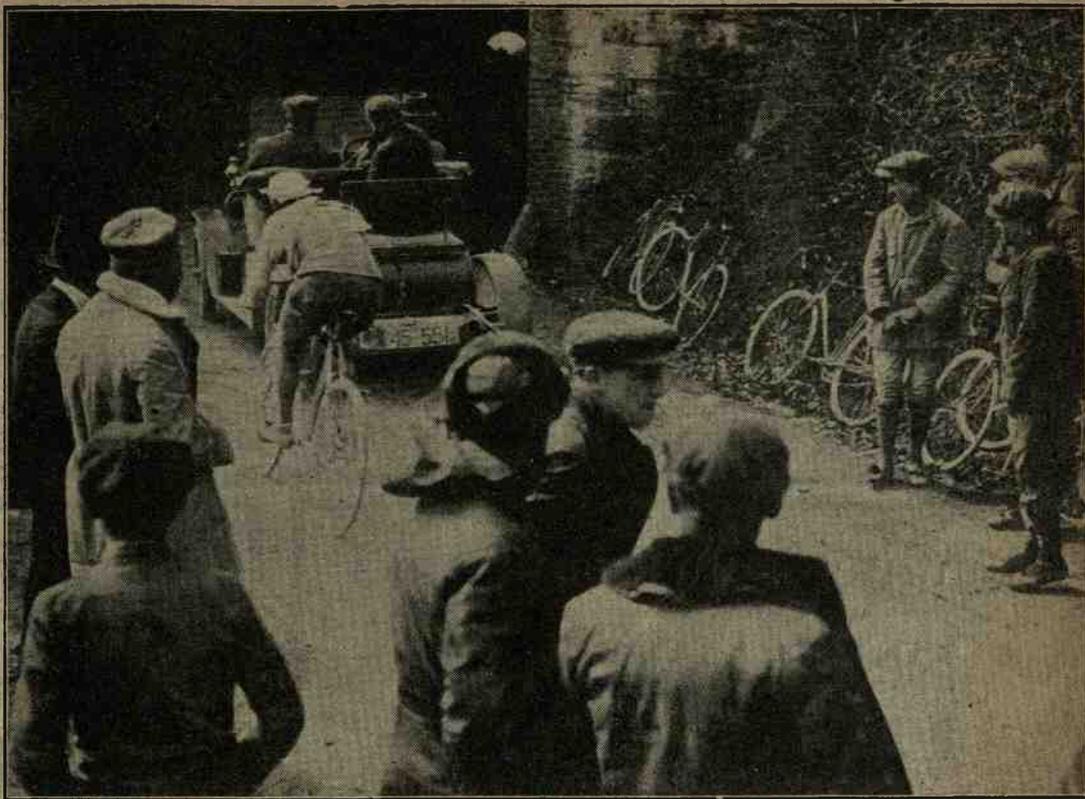
Noi, e con noi tutti gli appassionati delle di-
cipline sportive, amiamo con sincero ed indistru-
tibile amore questo agile ed elegante congegno
fatto di acciaio e di gomme, e che è stato l'ori-
gine vera e propria di quella grande resurrezione
sportiva che ora per l'universo si spande. Solo così
possiamo con poca profondità psicologica spiegarci
l'entusiasmo che da circa trent'anni dura, man-
nienti e, può dirsi, s'accresce per la bicicletta,
perchè ognuno di noi ha vissuto e vive per le
sue gare, per la sua proliferazione ininterrotta degli
sports meccanici, per quel certo non so che di
gratitudine, di rispetto, di vero attaccamento per
un ordigno che ha in sé tutta la storia, tutto il
passato, il presente ed anche l'avvenire dello sport
mondiale.

La Milano-Sanremo, dicevamo, è la prova per i
campioni del pedale ed è un vero e grande pec-
cato che essa non abbia da avere ogni anno tra
i suoi iscritti i migliori pedatori del mondo. Noi la
corremmo come un vero *Criterion ciclistico in-*
ternazionale, perchè solo in Italia è concesso, agli
inizi della primavera, quando il triste inverno si
nasconde nei suoi baratri montuosi, poter fare
una corsa come questa che permetta di non intizi-
zzare, di non rimpiangere l'avervi parteci-
pato.

E quest'anno la temperatura, dalle piane lom-
barde alle dolci riviere liguri, ha mostrato come
il nostro cielo sia veramente il più bello del
mondo.

A parte ogni altra considerazione che potrebbe
rincianciarci nel regno della poesia, noi ci rallegri-
amo dell'esito sportivo di questa tredicesima
classicissima.

L'inverno ci aveva lasciati dei campioni im-
mattibili e tal quali li abbiamo trovati nella gior-
nata di giovedì 25 marzo. L'idolo nuovo delle
piane, Costante Girardengo, non è stato battuto.
La vittoria di Belloni ha il grande merito di aver
nesso quest'ultimo all'altezza del campionissimo,



La Milano-Sanremo. — Oliveri sul Turchino. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

ma non toglie che quest'ultimo sia rimasto, come
rimarrà (e la sua forma attuale ce ne darà, ne
siamo sicuri, ampia dimostrazione nelle riunioni
che seguiranno) uno dei migliori pedalatori non
solo d'Italia, ma del mondo ciclistico. E il Pe-
lissier Enrico, ed Azzini Giuseppe, e la nova
stella che appare, Brunero Giovanni, hanno detto
che essi sono campioni di ugual valore e non
hanno smentito, i primi tre la loro fama, e l'ul-
timo ha confermato come in Italia non manchino
uomini di valore sempre rinnovantisi, sempre
rimpiazzantisi.

La corsa Milano-Sanremo, con le sue dieci ore
circa — quando il passo è buono — ci fornisce il
vero valore di un corridore di fondo. I dislivelli,
la varietà di strade, il chilometraggio non estre-
mamente estenuante, tutto ciò ne forma una
prova delle migliori, e poi essa sta lì a darci le
indicazioni migliori del valore dei partecipanti

alle riunioni dell'annata. Ed infatti noi vediamo
dopo i primi cinque arrivati un gruppo, Belloni,
Pelissier E., Girardengo, Azzini e Brunero, giun-
gere al traguardo a dieci soli minuti di intervallo,
o poco di più, uomini come il Luguet, Pelissier L.,
Agostoni, Sivocci, Alavoine, Torricelli, Petiva,
Lombardi, Calzolari, e poi, dopo altri pochi mi-
nuti ancora il Ferrari, Paride, Annoni, Gerbi, il ve-
terano che dimostra la razza forte e fidente, il
Buelli, l'altro Petiva ed altri ed altri. In una
corsa di 286 chilometri i minuti contano fino ad
un certo punto, ciò che conta è il valore, è la
forza, è la costanza.

Chi ha vinto allora? Ha vinto il ciclismo con
una prova che ha riconfermato il valore di cam-
pioni già noti ed ha dimostrato ancora una volta
come serva e valga una serietà di propositi e di
preparazione.

Non fughe, non allontanamenti, non *exploits* che
hanno un molto discutibile valore sportivo, ma
dimostrazione di una forza equilibrata e seria in
tutti gli arrivati, anche quando un po' di tempo li
distacchi. Del resto — a voler essere sinceri e
giudici sereni — se nelle corse ciclistiche si po-
tesse ottenere la neutralizzazione del tempo per-
duto per cause indipendenti dal valore del cor-
ridore, noi potremmo allora avere il vero indice
della forza di ognuno di essi. Nè ciò sarà possi-
bile ottenere nelle corse su strada, dove gli inci-
denti sono alcune volte il prodotto di una *guigne*
che perseguita un corridore, o di un *non appar-*
tenere ad una *équipe*. Ed il giuoco delle *équipes*
è ben noto per esserci qui il bisogno di parlare.
Questo ci condurrebbe fuori argomento... e fuori
anche di carreggiata.

Salutiamo nella 13ª Milano-Sanremo l'inizio
della stagione ciclistica italiana, ed attendiamo le
altre corse che ci daranno conferma del valore
dei nostri pedalatori i quali, con la partecipazione
dei concorrenti stranieri di valore ben noto, hanno
ancora una volta dimostrato come in Italia lo
sport non sia un passatempo leggero e momen-
taneo, ma una severa e proficua preparazione.

E speriamo di poterne avere prova chiara e
manifesta nelle prossime olimpiadi di Anversa.
Noi.



La Milano-Sanremo. — Sul Turchino. - Girardengo seguito da Gremo imbecca la galleria.
(Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

SPORTSMEN!

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA

VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri Società Anonima GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

Montate esclusivamente i

PNEUMATICI DUNLOP

Perchè:

SONO I PIÙ ELASTICI
SONO I PIÙ SCORREVOLI
SONO I PIÙ RESISTENTI
SONO I MIGLIORI

Il pneumatico campione
campione dei pneumatici

DUNLOP

FONDATORE DELL'INDUSTRIA DEL PNEUMATICO

SEDE: Via Castro Pretorio, N. 116 - ROMA

Filiali:

MILANO TORINO ROMA BOLOGNA

UNA SCATOLA

di

COTONE DETERSIVO INDUSTRIALE

AUGEA

equivale a 100 flaconi di lucido liquido

Automobilisti

Meccanici.

Garages

Stabilimenti.

Industriali

Chiedete oggi stesso la circolare illustrativa del COTONE AUGEA alla Concessionaria Esclusiva per l'Italia ed Estero

SOC. ANONIMA MONOS

Via Pietro Verri, 22 - MILANO

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER-NICO DAPI TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO VIA MONTI, 24.

TEL. 22-75 - TEL. COTTINRADIO

La Francia risolve prima dell'Italia il problema dell'educazione fisica.

La Commissione creata da M. Breton, ministro dell'igiene e della previdenza sociale, per studiare mezzi propri a incoraggiare l'educazione fisica negli sports tra la gioventù francese, ha tenuto giovedì la sua seconda seduta al Ministero dell'Igiene. M. Henry Raté presiedeva, assistito dai signori senatore René Besnard e Hebrard de Villeneuve.

M. René Besnard incaricato di redigere una relazione precisante la costituzione e la struttura del futuro Ufficio Nazionale degli Sports, coadiuvato dai signori Colette e Schiller del Consiglio Nazionale di Educazione Fisica, esponeva la situazione attuale degli sports in Francia, i rapporti delle differenti federazioni con i pubblici poteri, ed ha concluso per il riferimento dell'Ufficio Nazionale dell'educazione fisica e degli sports al Ministero della guerra.

La discussione fu quindi aperta. Tutte le tesi si affrontarono. M. Hebrard di Villeneuve spiegò che l'Ufficio sarà un istituto pubblico dotato di personale civile con autonomia completa, per quanto sottoposta, dal punto di vista finanziario al controllo del Parlamento, esattamente nelle medesime condizioni dell'Ufficio nazionale degli sports di guerra e dell'Ufficio nazionale dei mutilati di guerra. Un Consiglio d'amministrazione composto dei rappresentanti dei diversi ministeri interessati, di membri della Camera dei Deputati e del Senato, di rappresentanti delle Federazioni di preparazione militare, delle Federazioni sportive di ginnastica, di tiro, compresavi la Federazione femminile, avrà l'alta direzione e nominerà una Commissione esecutiva. Tutte le funzioni saranno esercitate a titolo benevolo, con il concorso d'un personale competente che verrà stipendiato.

Una sottocommissione veniva nominata, il cui compito sarà di proporre ad una molto prossima seduta il regolamento amministrativo dell'Ufficio nazionale e di ricercare i differenti nomi delle personalità che entreranno nel Consiglio di amministrazione, beninteso restando che le differenti federazioni saranno chiamate a designare un loro rappresentante.



La Milano-Sanremo. — I francesi in partenza.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

L'esercito francese è alla vigilia di subire un'evoluzione radicale, orientandosi verso lo sport come mezzo principale di istruzione. Il ministro della guerra ha diramato, infatti, in data 15 marzo, una circolare perentoria affinché tutta l'armata pratichi il foot-ball. Ecco la circolare:

«L'istruzione fisica — scrive il ministro — avendo per scopo di adattare l'uomo alla sua funzione di soldato nelle formazioni di combattimento, gli sports collettivi dovranno progressivamente formare la base di questa istruzione. Il foot-ball in particolare — oltre richiedere una disciplina severa e sviluppare le qualità di destrezza, di colpo d'occhio e di sangue freddo — dà ai giuocatori quella nozione della coesione e della disciplina che deve possedere ogni soldato nelle formazioni di combattimento. — Questo sport non deve dunque più essere praticato da individui scelti ma dalla massa della truppa, come il servizio di campagna e gli esercizi in ordine chiuso. Per conseguenza in ogni Sezione (detta circolare sottolinea ogni Sezione) una squadra di foot-ball sarà costituita sotto la direzione del capo-sezione. Delle partite saranno organizzate in ogni reggimento tra le varie squadre; una « challenge » potrà essere creata e le prime classificate entreranno in competizione per la disputa di una « challenge » per ogni Corpo d'Armata».

E in Italia? Cosa ne pensa l'on. Nitti? Deputati sportivi avanti, fatevi sentire! Dite al Presidente quanto si vuole fare, persuadete il Capo del Governo a dare maggiormente il suo appoggio al problema educativo del Popolo Italiano; dite a Lui quanto poco abbia fatto per il Comitato Olimpionico Italiano.

L'Italia non deve essere seconda a nessun altro.

N. d. R.

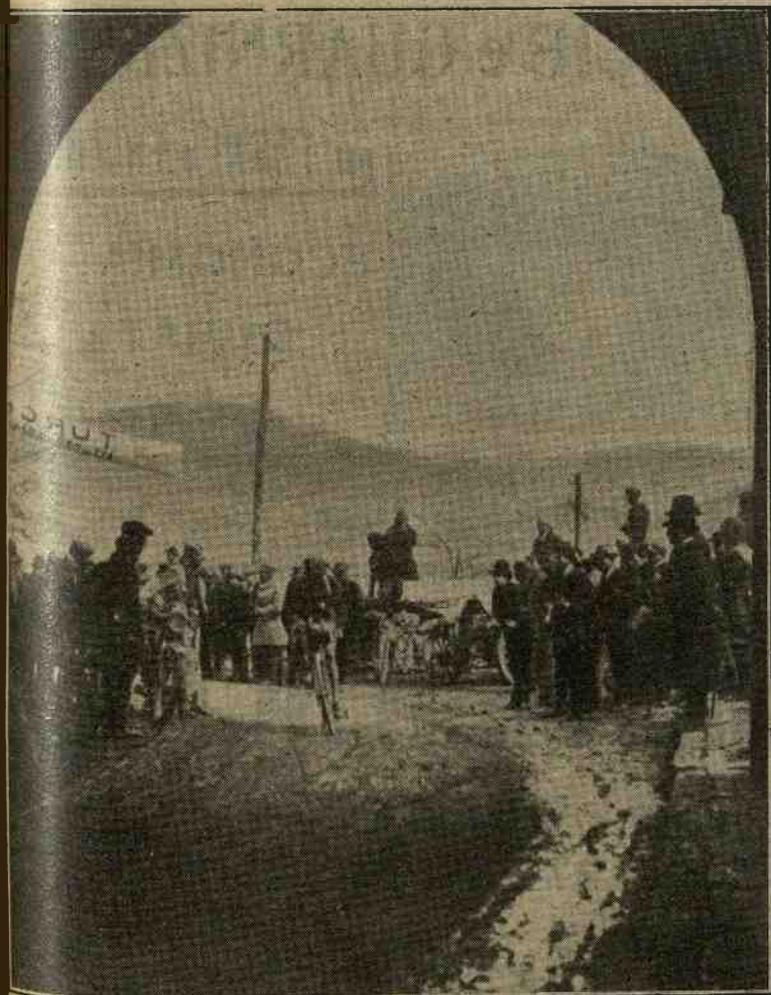
PER ANDARE AD ANVERSA

Un esempio da seguire.

Il gruppo Ansaldo, in seguito a personale richiesta della Presidenza del Comitato Olimpico, ha voluto dare una alta prova dell'interessamento che porta alla diffusione dell'idea sportiva ed alla necessità di un nostro successo nelle prossime Olimpiadi.

Con telegramma in data di ieri i Fratelli Perone hanno comunicato che il gruppo Ansaldo contribuisce alla sottoscrizione pro-partecipazione italiana ad Anversa con lire 100.000.

Il Comitato Olimpico ha già provveduto ad esprimere a nome di tutti gli uomini di sport d'Italia, la propria riconoscenza ai Fratelli Perone, che, con vera modernità d'intento, diedero opera perchè il gruppo Ansaldo contribuisse alla sottoscrizione ed al gruppo stesso, ed intanto si augura che tale gesto generoso sia d'incitamento a quanti altri Istituti di Credito, Casse di Risparmio, Società Industriali e Privati sono stati invitati a contribuire alla sottoscrizione nazionale, che dovrà raggiungere almeno la somma di cinquecentomila lire.



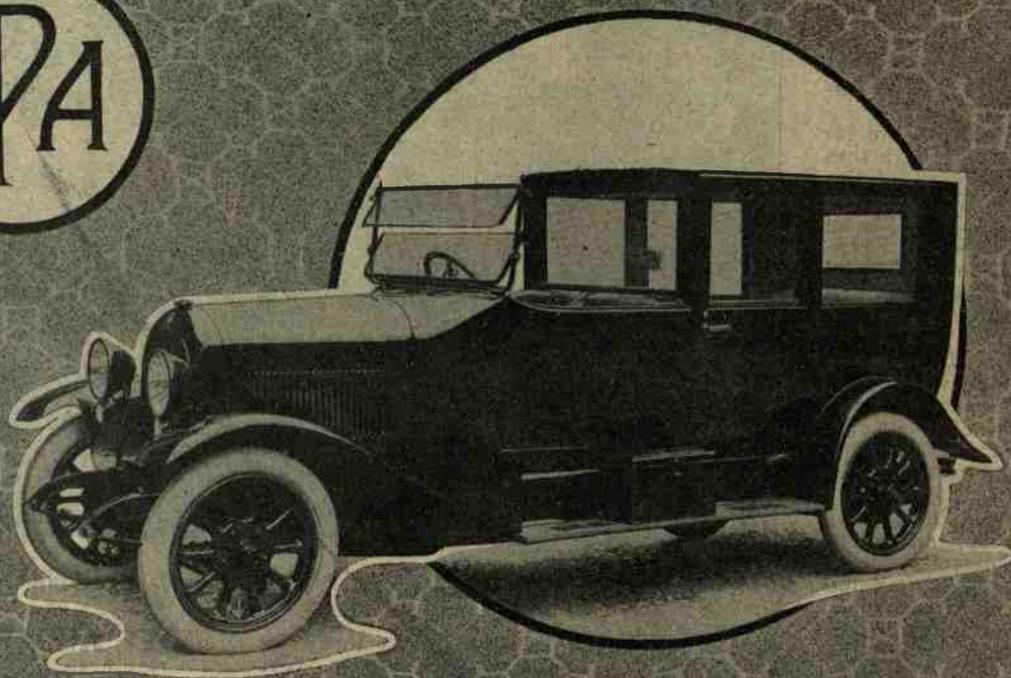
La Milano-Sanremo. — Sivocci sul Turchino. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

mi mancava proprio il...

PURO

ESTRATTO DI CARNE SOLE

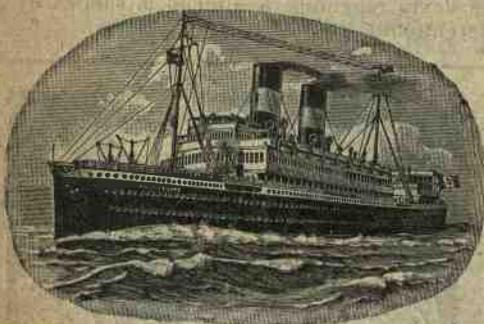
PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE" TORINO



Società Ligure-Piemontese Automobili

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

Piazza Paleocapa, 2 - TORINO - Telefono int.^{le} N. 60



Agenzia delle Società:

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



Listino partenze, prezzi, informazioni, a richiesta.

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

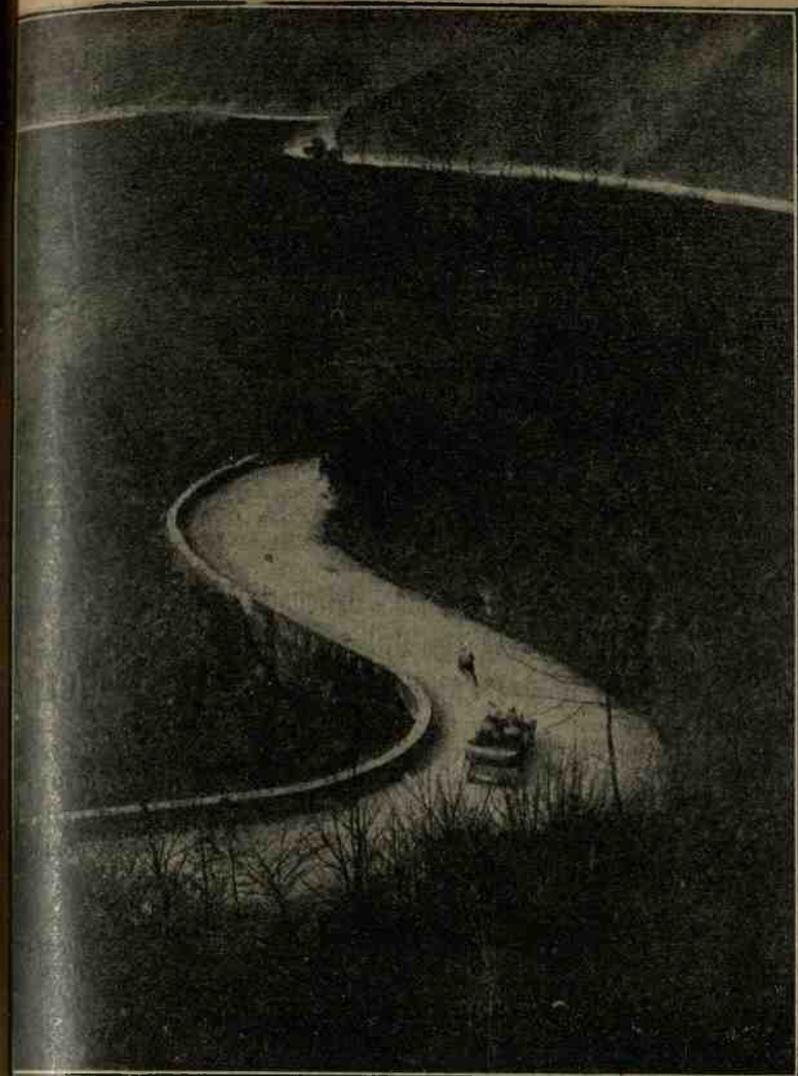
DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - **TORINO**

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP



La Milano-Sanremo. — Girardengo in piena corsa all'inseguimento.
(Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

Le idee che trionfano

Se un 'giustificato orgoglio ci fa dire che noi trionfiamo con le nostre idee per le quali combattiamo da circa mezzo secolo, o poco meno, non ci si faccia colpa. Noi prevedevamo quello che sarebbe stato, ed invece la maggior parte dei nostri seri legislatori ci prendeva allegramente in giro, dandoci del sognatore o del ragazzaccio. E noi continuavamo a predicare: lo sport non è un divertimento da sfaccendati, l'educazione fisica della gioventù non è un piacere frivolo ma un bisogno ed un beneficio per la nazione. Ma i ben pensanti continuarono per anni ed anni a concedere la ginnastica alla scuola ed all'esercito come il passatempo di un'ora di ricreazione, ed i nostri fanciulli — che fummo noi che ora siamo vecchi — ed i nostri soldati — che furono i nostri padri — vennero su con un disprezzo per la ginnastica (era davvero una cosa molto noiosa!) finché sorse lo sport, questo vivificatore dell'universo e fu come il toccasana, come l'elixir di lunga vita che risvegliò gli stanchi e sopiti spiriti, diede nuova forza e vigore al mondo... dei fedeli. Passarono anni ed anni. Noi attendemmo ma senza riposarci. Scrivemmo, predicammo, agimmo. Il mondo cominciava a seguirci. Venne la guerra. Anche per essa le nostre prediche servirono. I nostri, educati alle discipline sportive, diedero esempi di fulgidi eroismi. La guerra passò. Ed ora trattasi di dare eserciti nazionali ad ogni nazione, quegli eserciti fatti di uomini di coraggio e di fede, che al momento opportuno sappiano difendere la propria terra, i propri diritti, la propria civiltà, vada come vuole l'evoluzione del genere umano. Come dovranno essere costituiti questi eserciti? Leggiamo un po' nelle cronache degli atti parlamentari:

«E' stata distribuita ai membri della Giunta del bilancio del Parlamento italiano la relazione dell'on. Gasparotto sul bilancio della guerra.

«Il problema della nazione in armi — scrive il relatore — oggi, dopo la guerra è diventato un problema economico e sociale rivolto a due mete:

tare prepari, con un sistema di educazione fisica obbligatoria per tutti, la massa dell'esercito. L'istruzione tecnica e militare verrà finita a 18 anni di età, con la ferma di sei mesi, da farsi in grandi campi di esercitazione sulle Alpi e sugli Appennini. Circa le armi speciali e la cavalleria, si potrebbero mantenere dei nuclei con ferme più lunghe, non superiori a mesi 18. La massa di primo schieramento, data la configurazione delle nuove frontiere, sarà offerta dalle truppe alpine, reclutate con un sistema strettamente locale.

L'on. Gasparotto conclude la sua relazione proponendo, a nome della Giunta Generale del Bilancio, la nomina di una Commissione unica, destinata a preparare il progetto della Nazione armata ed a provvedere all'ordinamento di transizione.

In Francia l'esercito francese è alla vigilia di subire anch'esso una evoluzione radicale, orientandosi verso lo sport come mezzo principale di istruzione. Il ministro della guerra ha diramato infatti, in data del 15 marzo u. s. una circolare peren-

toria affinché tutta l'armata pratichi il foot-ball. Ecco la circolare:

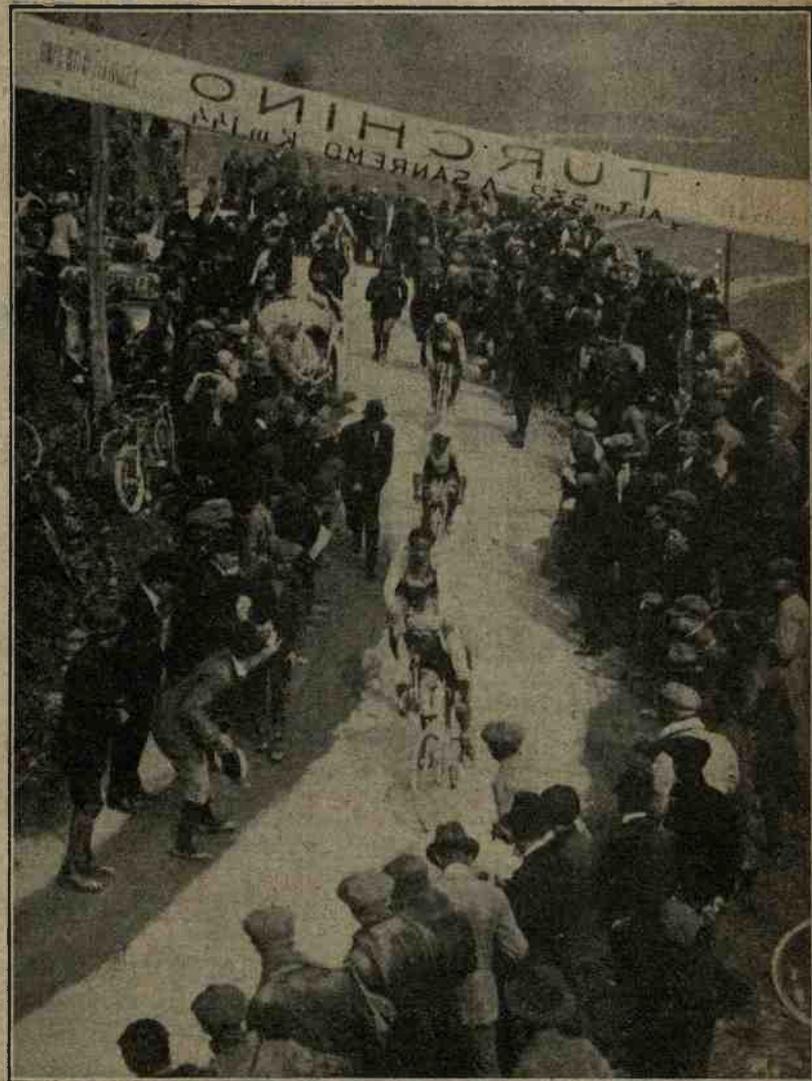
«L'istruzione fisica — scrive il ministro francese della guerra — avendo lo scopo di adattare l'uomo alla sua funzione di soldato nelle formazioni di combattimento, gli sports collettivi dovranno progressivamente formare la base di questa istruzione. Il foot-ball in particolare — oltre richiederà una disciplina severa e sviluppare le qualità di destrezza, di colpo d'occhio e di sangue freddo — dà ai giocatori quella nozione della coesione e della disciplina che deve possedere ogni soldato nelle formazioni di combattimento. Questo sport non deve dunque più essere praticato da individui scelti ma dalla massa della truppa, come il servizio di campagna e gli esercizi in ordine chiuso. Per conseguenza in ogni sezione una squadra di foot-ball sarà costituita sotto la direzione del caposezione. Delle partite saranno organizzate in ogni reggimento tra le varie squadre; una challenge potrà essere creata e le prime classificate entreranno in competizione per la disputa di una challenge per ogni Corpo d'Armata».

Chi avrebbe mai sognato, trent'anni addietro; un ministro della guerra che si mette a fare l'organizzatore di partite di foot-ball? E dove è mai andata la serietà dei parrucconi che ci dicevano di essere noi dei fanciulloni amanti della palla e della corda come tanti bambini sollazzantisi nei giardini pubblici?

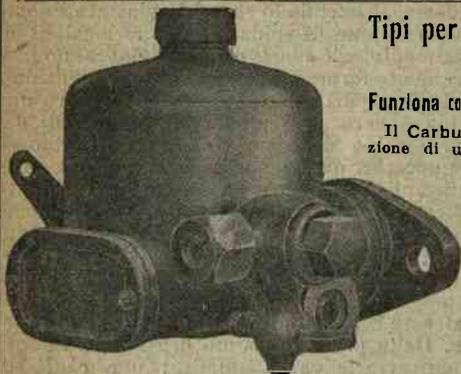
E noi siamo orgogliosi e con noi, forse più di noi perchè egli studiò con mezzi pratici la questione di una nazione armata ad uso moderno, ne è l'animo ingenuo e buono di Raffaele Avventuriero, uno scrittore che nel suo *Automilitarismo* ha dettato un vero codice riformatore, e dal quale pare vadano attingendo ispirazioni e ministri, e deputati, e relatori e giornalisti.

Lo sport rinoverà il mondo. Non è una profezia, ma un bisogno della civiltà e del progresso. E così deve avvenire.

Milano, aprile 1920. Raffaele Perrone.



La Milano-Sanremo. — Sul Turchino. - Passa il secondo gruppo.
(Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

CARBURATORE "EUREKA",

Tipi per AUTOMOBILI
MOTOCICLI - MOTORI FISSI

Funziona con benzina e miscela di petrolio e benzina

Il Carburatore Eureka è la brillante applicazione di un principio scientifico completamente nuovo, che assicura la costante uniformità della miscela mediante dispositivi della maggior semplicità e sicurezza di funzionamento.

Il CARBURATORE EUREKA evita la ripetuta manovra del cambio di velocità

Avviamento facile, immediato. —
Riprese istantanee ed energiche. —
Aumento di potenza garantita del 10%.
— Economia di Benzina garantita 15%.
— Un solo GICLEUR di grande diametro.

— Accessibilità di ogni parte senza fermare il motore. —
SOCIETÀ ITALIANA CARBURATORI
Via Pietro Micca, 18 - TORINO

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.

Esposizione Permanente Automobili di Lusso**ETTORE OSELLA fu CARLO**

Agente Generale per la Lombardia e Terre Redente

dell'Automobile NAZZARO

Corso Magenta, 37 - **MILANO** - Telefono 34-06

Cinquanta Vetture per pronta consegna!

La eletta clientela che onora della sua ambita preferenza e che non trascura mai di visitare questa ricca permanente e sempre rinnovata Esposizione di Automobili d'ogni marca e d'ogni tipo, è pregata a voler visitare il SALONE della MOSTRA e DEPENDANCE, dove sono raccolte e pronte per essere consegnate immediatamente

Torpedi LANCIA Tipo Ultimissimo - Balions LANCIA Tipo Ultimissimo - Limousines LANCIA Tipo Ultimissimo - Tipi Sport a quattro bagues 1920 - Diverse LANCIA 1915 - 1916 - 1917 - 1918

Diversi tipi Nazzaro-Renauld 6 cilindri Limousine di gran lusso - 20 e più tipi, due nuovi di fab. rica, diversi tipi lusso - Fiat 70 nuova - Spa 35/50 HP. Limousine extra lusso, avviamento, nuova - Isotta Fraschini valvole in testa tipo corsa.

Varie macchine piccole nuove e d'occasione

Non fate acquisti di macchine senza avere prima visitato questa sontuosa, impareggiabile mostra, ove nessuna macchina proviene da aste militari o viene venduta per conto di terzi.

Pneumatici PIRELLI



LA FIAT ha un capitale versato di L. 200.000.000.

LA FIAT copre coi suoi stabilimenti una superficie di 1.300.000 mq.

LA FIAT occupa 25.000 operai e 2500 impiegati.

LA FIAT fabbrica ogni giorno 100 veicoli automobili (vetture, camions, trattrici agricole).

LA FIAT fabbrica anche aeroplani, motori per aviazione, motori per imbarcazioni, gruppi motori per ogni applicazione, materiale ferroviario, acciai speciali, ecc. ecc.

Nel mondo aeronautico

Mentre fallisce il raid Roma Tokio, il gruppo parlamentare socialista presenta una interpellanza accettata nei seguenti termini:

Risulta da notizie e dati di fatto documentati — dice l'interpellanza — che il raid Roma-Tokio, organizzato a spese dei contribuenti per orizzare l'industria privata dell'aviazione, verrà costare 20 milioni di lire, e forse anche di più, e distribuiti: 1° Costo di due apparecchi *Sva*, *Caproni C. A. 3*, due *Caproni C. A. 5*, di un piano e 60 motori, L. 3.180.000; 2° costo di materiali di riserva dei *Caproni* e attrezzatura con il materiale di riserva L. 1 milione; 3° spese per mesi per il personale addetto al raid (lungo la lista: 51 ufficiali, 151 militari motoristi, montatori, ecc.; a bordo: circa 50 motoristi, cinematografati, ecc.), L. 12 milioni; 4° spese di impianto campi di atterramento nuovi ed adattamento campi preesistenti, L. 2 milioni; 5° spese di combustibile e trasporto del medesimo, 500 mila lire; 6° spese per il noleggio di due piroscafi trasportanti materiale (e allo scopo di rimediare alla manifesta deficienza di tonnellaggio) L. 1 milione. Totale L. 20.080.000.

Questo episodio scandaloso di sperpero dei denari dei contribuenti è una sfida temeraria alla diffusione nelle coscienze della necessità delle economie nel momento attuale; è, se non altro, attestato della incoscienza, del disordine, della confusione con la speculazione privata, e perdura da vario tempo negli organi direttivi dell'Aeronautica. Pertanto i sottoscritti doman-



La Milano-San Remo. — Belloni dopo aver fatto punzonare la macchina.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

dano che il Governo ne renda conto urgentemente alla Camera, ponendo fine immediatamente allo sperpero denunciato, e che soltanto un'inchiesta, con garanzie di severa obiettività, potrà accertare per sanzionare le responsabilità di ogni specie e gravità».

Che cosa ne è della Direzione Generale d'Aeronautica? Quella che dovrebbe trattare l'aviazione civile?

Ad ogni rimpasto ministeriale la Direzione di Aeronautica cambia dicastero. L'on. Cavalli mirava a farne un sottosegretario con lui alla testa ma nonostante la sua buona relazione col Presidente Nitti l'aviazione ha preso altra direzione.

In una delle ultime sedute del Consiglio dei Ministri, nella quale dovevano ripartirsi i vari servizi del cessato Ministero dei Trasporti, la nostra aeronautica è stata oggetto di un palleggiamento di alcuni Ministri. E poichè non si trovava chi volesse accogliere questa figlia cenerentola, dato che si doveva trovar posto all'on. Perrone, si è presa l'Aeronautica Civile e, insieme alla Marina mercantile e ai Combustibili, si è costituito il Sottosegretariato n. 2 al Ministero dell'Industria e del Commercio.

Ecco dunque la Direzione Generale d'Aeronautica

sotto le grandi ali del Ministro Ferraris, e per esso dell'on. Perrone.

Se saranno rose.... la primavera è prossima!

Dalla fiera di Lione a quella di Lipsia.

Ecco le impressioni di un visitatore italiano ritornato di questi giorni in Italia:

FIERA DI LIONE. — Come Fiera affollatissima di visitatori e di stands.

Dal lato sportivo priva di interesse per l'esiguo numero degli stands del genere e la mancanza di novità.

L'automobilismo francese rappresentato scarsamente da qualche marca. Delle Case Italiane la Fiat con due vetture, qualche casa di accessori Pola e C., e qualche altra.

FIERA DI LIPSIA. — Come Fiera tecnica meravigliosa per l'organizzazione, orgoglio della vecchia Germania, più encomiabile ancora in questo momento date le terribili avventure ed i dolori in cui si dibatte il popolo tedesco.

Vi si ammira macchinario a profusione, ed articoli di elettricità, più di trenta palazzi ne sono ripieni. Dal lato sportivo pochissimo. Qualche tipo di automobile esposta dai rappresentanti.

Le case non accettano ordinazioni con impegni di consegne e di prezzi. Nessuna novità importante o degna di nota.

Un solo aeroplano, ma bellissimo per passeggeri, l'interno di una limousine di lusso. Prezzo? Una bagattella. 500.000 marchi!

D'altronde tutti i prezzi sono fantastici, cresciuti dall'aumento di esportazione del 100 o 200 %.

Grandissimo numero di visitatori, moltissimi svizzeri, col privilegio che da loro il cambio (un marco vale 5 centesimi di franco svizzero). Gli svizzeri possono ancora fare affari buoni in Germania e la Germania ne è invasa. Non molti italiani, pochissimi francesi e visti di cattivo occhio.

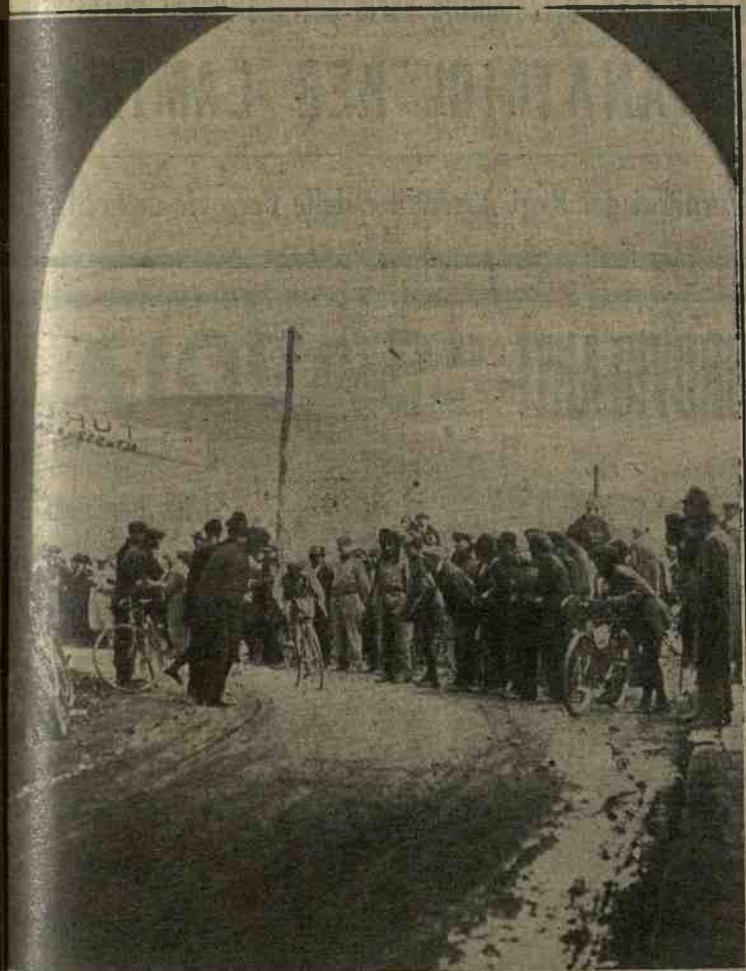
La conclusione degli affari compromessa, troncata in più dei casi dai sanguinosi avvenimenti degli ultimi giorni.

Lo spettro della rivoluzione che ha insanguinato le vie di Lipsia ha spaventato gli stranieri che appena poterono lasciarono la Germania e la Fiera ha chiuso in un tragico momento la sua seconda ed ultima serie del 1920.

Il Gran Premio di Tours.

La vittoria ha arriso al campione italiano Orlando Piani, decisamente il miglior uomo del momento, il quale vinse due prove sulle tre disputate, battendo Louet e Leene nell'ordine. Ecco il risultato:

Gran Premio di Tours - 1ª prova: 1° Piani; 2° Louet; 3° Leene — *2ª prova:* 1° Louet; 2° Piani; 3° Leene — *3ª prova:* 1° Piani; 2° Leene; 3° Louet. — *Classifica:* 1° Piani con punti 4; 2° Louet con punti 6; 3° Leene con punti 8.



La Milano-San Remo. — Bordin al Turchino. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

FANALI per CICLI

Figli di SILVIO SANTINI - FERRARA

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA

(Pinerolo).

BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanzo, 316

GOMME PIENE PNEUMATICI TESSUTI GOMMATI

Agenzie e Filiali:

MILANO, Via Melzo, 15 - BOLOGNA, Via Galliera, 60 - ROMA,
Via Aureliana, 32, 34, 36 - NAPOLI, Via Chiatamone, 6 - FIRENZE,
Via Ghibellina, 83 - GENOVA, Via Granello, 20 - PADOVA, Piazza
Cavour, 7 - BASSANO, Via Benedetto Cairoli, 192 - BIELLA,
Via Eugenio Bona.

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città.

SOCIETÀ ANONIMA

STABILIMENTI Ing. G. FESTA

Capitale interamente versato L. 3.000.000

Corso Brescia, 25 - TORINO - Telefoni 23-24 e 20-36

TORNI di qualunque dimensione e tipo
LIMATRICI corsa 320, 470, 720 mm.
PIALLATRICI
FRESATRICI VERTICALI
TORNI e macchine varie per materiale ferroviario
SPIANATRICI PER LAMIERE

Fornitori dei Regi Arsenali e delle Ferrovie dello Stato

IDROVOLANTI "SAVOIA,,



VINCITORI
della
Gara Internazionale
d'idrovolanti

per la
Coppa Schneider - 1919
BOURNEMOUTH

Record Mondiale Velocità
Idrovolanti su Circuito
di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE
AMSTERDAM

con passeggero - attraverso
le Alpi, la Svizz. in 6 ore 30'

Raid AMSTERDAM
COPENHAGEN

STOCKHOLM

con passeggero

Raid SESTO CALENDE

GINEVRA con passeggero

attraversando il Sempione

Raid STOCKHOLM

HELSINGFORD

con passeggero.

Idrovolanti "SAVOIA,, - Tipi militari

Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovolanti "SAVOIA,, - Tipo commerciale

per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA,, - Per servizio trasporti

Posta e Messaggerie

Rivolgersi alla

Società Idrovolanti Alta Italia

Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

Telegr.: Idrovolanti SAVOIA - Milano — Telegr.: Idrovolanti SAVOIA - Sesto Calende



Foot-ball. — Il « Piemonte » batte « Genoa ».
(Fot. Guarneri - lastre Cappelli).



Macht « Genoa-Piemonte ». — Il capitano Sardi del « Genoa »
presenta il tradizionale mazzo al capitano del Piemonte.

GIUOCO DEL CALCIO

Incontri interregionali

Finale: « Piemonte », batte « Veneto », 3 a 1.

(28 Marzo 1920).

La vittoria riportata dalla squadra dei piemontesi stata convincente, netta, pari alla superiorità di asso dei singoli componenti su quella dei componenti la squadra avversaria. Il Veneto si è battuto in slancio, con meravigliosa foga, ma il brio indialato addimostrato in alcune azioni non ha avuto ei compensi che avrebbe potuto ottenere qualora fosse rivelata una coesione più efficace fra le varie e non una coesione più fittizia che altro, perché solventesi per lo più in un giuoco caotico, farragioso, privo di una precisa direttiva e rivelante la mancanza di un competente allenatore.

Infatti fin dall'inizio della gara notammo una superiorità tecnica nei rappresentanti piemontesi, i quali a loro agio spesso hanno intessuto e condotto le loro azioni senza che la prestanza degli avversari potesse, anche se spesso rudemente impiegate, a fruire.

Forse è però il Veneto in difesa pur con i difetti evati, e tale forza sta in parte nella corporatura dei suoi uomini, i quali senza fatica ed alle volte che senza intenzione, spostano facilmente gli avversari, costringendoli in tal modo ad una maggiore dilata per ottenere un più perfetto e rapido giuoco intesa.

Ma noi non approviamo che la maggior parte della forza di una squadra debba dipendere dall'impiego esclusivo del suo peso: ciò se può nuocere agli avversari, a lungo andare nuoce assai più alla squadra stessa, in quanto gli avversari, fatti accorti, facilmente possono evitare le cariche e giovandosi esclusi-

sivamente del giuoco sul pallone trarre maggior utile penetrando ugualmente fra le linee della difesa.

Così è accaduto oggi.

Particolarmente diremo che di tutti i giocatori, quelli che ci parvero di miglior classe, fra i veneti, furono il portiere Paglianti ed il terzino Dona. Il portiere ha esatta la percezione della posizione, sicura la presa, agile la mossa nel liberare, e assai più che l'ultima volta, in occasione della gara di selezione, ci piacque oggi. Nessuno dei punti marcati alla sua squadra sono a lui imputabili. Dona sa intervenire a tempo, gioca con una certa disinvoltura, è sicuro nel rimando. Anche il suo collega Borgatto se la cavò bene e nel complesso la coppia di terzini ed il portiere formarono la vera forza della squadra veneta.

La seconda linea non ci ha convinti e nemmeno la prima: poche le azioni d'assieme, inconcludenti gli attacchi anche se abbozzati con grande slancio. Il difetto della linea attaccante rilevato nella squadra del « Padova » si è rimarcato anche oggi nella rappresentativa Veneta.

La squadra piemontese, se pure non ha svolto sempre quel giuoco d'assieme che sarebbe stato desiderabile, ha però mantenuto netta la prevalenza, ha attaccato con brio, ha dimostrato in notevole modo la sua forte ed organica struttura. Ottimo il trio estremo di difesa, dove De Giovanni, modesto quanto efficacissimo, seppe onorevolmente tenere il posto di Giaccone, la seconda linea poté spesso preoccuparsi assai più dell'attacco che della difesa in ciò ben condotta dal centro Meneghetti, sicché la squadra molto facilmente ha dato subito a tutti una sensazione di sicurezza che neppure il primo ed unico punto fatto dai veneti poté togliere.

La prima linea non è stata sempre fusa fra i suoi

elementi, tuttavia, specie nel secondo tempo, Baloncieri, abilissimo, ha saputo condurre un giuoco brillante fatto di passaggi precisi, di calate pericolose risolvendosi in tiri insidiosissimi.

L'abilità di Paglianti ha evitato che il numero dei punti fosse maggiore.

Reynaudi ha coadiuvato bene l'alessandrino e la propria ala il Quaglia. Questi fu però meno impiegate nel secondo tempo che nel primo. Sulla sinistra ottimo fu il giuoco di Boglietti Ernesto, buono quello di Crotti, sebbene non così preciso nei passaggi.

Complessivamente la squadra piemontese ebbe i suoi migliori uomini in Meneghetti, instancabile, preciso, intercettatore abilissimo di passaggi, superiore ad ogni elogio nel giuoco di testa, continuo, tale insomma da far rimpiangere quasi la sua mancata inclusione nella squadra nazionale; in Baloncieri, di cui dicemmo, in Boglietti Romolo, oggi in gran forma ed in Boglietti Ernesto.

La gara, nelle sue molteplici fasi, fu caratterizzata da una costante pressione dei piemontesi, mentre i veneti tennero l'attacco alcune volte nel primo tempo, meno frequentemente nel secondo.

Fu preceduta da una brevissima cerimonia nella quale il simpatico capitano dei veneti, Fagioli, offerse al capitano piemontese Meneghetti, un gonfalone con i colori di S. Marco.

I primi a segnare furono i veneti in seguito ad una fortunata discesa della loro prima linea. Subito dopo però i piemontesi ottengono il pareggio per merito di Reynaudi su passaggio di Baloncieri.

Nel secondo tempo sono ancora i piemontesi che segnano il secondo punto al 6° minuto per merito di Baloncieri che pure ha marcato il terzo al 23° minuto.

Verso la fine i veneti riescono a passare la porta di De Giovanni, ma l'arbitro per evidente fuori giuoco di due attaccanti annulla giustamente il punto.

Arbitro l'avv. Scamoni che seppe contenere la gara nei limiti di una cavalleresca contesa senza essere eccessivo in severità.

Le squadre si presentarono in campo nella seguente formazione:

AMERICAN

BOSCH

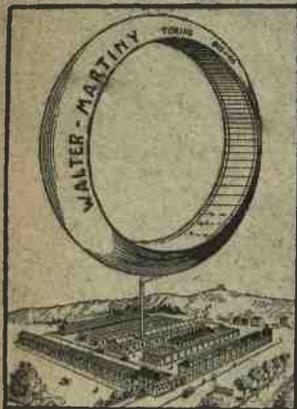
MAGNETI-AVVIAMENTO-ILLUMINAZIONE-ELETTTRICA

VIA CANOVA 36-MILANO **ING. M. FERRARIS** TORINO-VIA ROMA 20

TEL. 10.994-10.363

AGENZIA ESCLUSIVA CON DEPOSITO

TEL. 8.21



WALTER MARTINY - Industria Gomma

Società Anonima - Capitale interamente versato L. 12.000.000

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

Fabbrica: Anelli di gomma piena per camions ed omnibus automobili - Impermeabili - Tacchi di vera gomma - Tessuti gommati - Articoli di gomma per igiene e chirurgia.

(Fornitori del Governo Italiano)

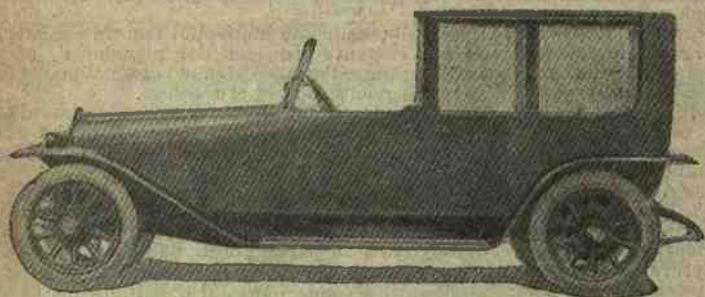
Depositi nelle Città di: Alessandria, Alba, Ancona, Ascoli Piceno, Biella, Bologna, Bari, Cuneo, Cagliari, Cosenza, Firenze, Genova, Grosseto, Ivrea, Livorno, Milano, Modena, Macerata, Napoli, Padova, Palermo, Perugia, Pesaro, Roma, Spoleto, Salerno, Terni, Trento, Trieste, Udine, Vercelli, Verona.

CARROZZERIA

Fratelli SOLARO

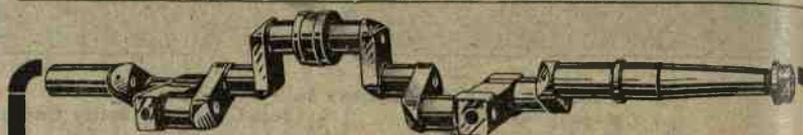
Via Petrarca, 31 - **TORINO** - Via Petrarca, 31

Telefono 40-16 — Telegr.: Carrozzeria SOLARO



Torpedo con ballon smontabile.

Si assumono grandi lavorazioni
in serie per consegne rapide.



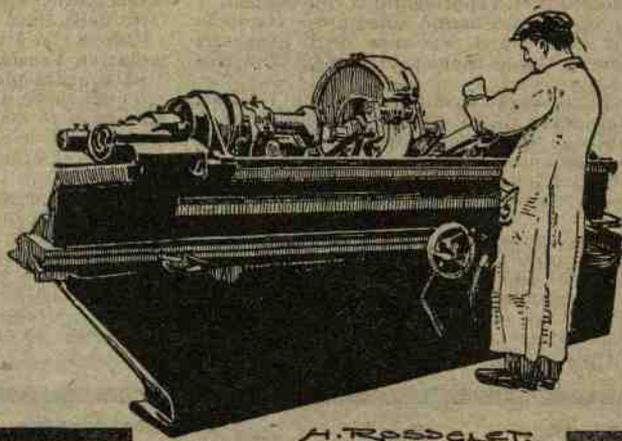
Una Fabbrica che impiega 300 operai, *che non costruisce altro che alberi a gomito*, avendo il suo macchinario ed il suo personale specializzati per questa sola fabbricazione, dalla prima lavorazione fino alla rettifica, non può produrre che

PRESTO, BENE ED A BUON MERCATO

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

J. FAURE = LYON (Monplaisir).

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



H. ROSSETTI

Camere d'aria
S.P.I.G.A.
per velo ed auto.

Le migliori e le più convenienti

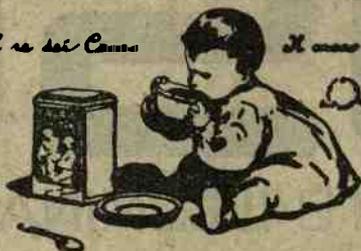
In vendita

presso i primari Negozianti e Garages.

CACAO TALMONE

Il re dei Cioccolati

Il re dei Cioccolati



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



SOCIETÀ ANONIMA FRERA

Cap. 2.500.000 int. vers. 10

Stabilimenti ed Amministrazione

in TRADATE (Como)

CICLI e MOTOCICLI

PIEMONTE — De Giovanni, Casale; Novo e Bruna, Veronesi; Valobra, Torino; Meneghetti, cap., Novara; Galletti II, Torino; Quaglia e Reynaudi, Novara; Bonceri, Alessandria; Crotti e Boglietti I, Torino.

VENETO — Paglianti, Udine; Borgatto, Venezia e Padua; Girani, Treviso; Fagioli, Padova ed Udine; Venezia; Angelini, Venezia; Romaro II, Padova; Porta, Hellas; Gallo II, Petrarca e Monti II, Padova.

« Svizzera » batte « Italia », 3 a 0.

(Bern, 28 Marzo 1920).

Dolorosissima sconfitta quella subita dalla nostra squadra nazionale a Berna, dolorosissima sconfitta ancor più, in quanto, da molti preveduta, nulla è stato fatto per evitarla. Concederemo i critici che si ferirono sull'andamento della gara affermano soprattutto la poca efficienza della nostra prima linea, nessun dubbio su ciò. Noi non negammo mai il valore della prima linea dell'Internazionale, ma dubitammo di essa messa in confronto con difese sostenute, pesanti, decise. La gara di Novara, precedente a una sola settimana l'incontro, avrebbe dovuto mettere sull'avviso i tecnici della federazione, preoccuparli almeno all'ultimo momento, ma a nulla ciò valsero. Né valsero le critiche mosse da tutti: a nulla. Forse in una respicenza, pensava la maggioranza dei tecnici, di sminuire la propria autorità e per il comodino di una società si è compromesso un incontro che avrebbe dovuto segnare un passo avanti nella storia del nostro sport. Si pensi inoltre che per il ruolo furono inclusi nella squadra Giaccone e Gessi al posto di Campelli e di Agradi ed è tutto.

Ottimo criterio è quello di conservare, per quanto possibile, le linee integre, ma non sempre si ha a disposizione, per esempio, una *Pro Vercelli* come quella che, lievemente ritoccata, ha battuto il Belgio. Ma a che riandare sul malefatto? Può sembrare invero che un certo senso di amarezza spinta fin quasi all'astio faccia acerbamente criticare l'operato di quelli che troppo leggermente si valgono della squadra nazionale per favorire i beniamini di oggi e forse anche i futuri compagni di colore di domani, ma se è vero che acerbo rancore possa sentire verso costoro chi ben intende la funzione dello sport, non è meno vero che per amore allo sport stesso tutto dica, tutto faccia al fine di evitare per il futuro gli errori che sembrano davvero intenzionali e commessi da chi è esposto alle sorti del nostro gioco.

A che riandare sul male fatto? La lezione è stata dura, ma più dura assai dovrebbe essere la lezione per coloro che ormai da troppo tempo prendono gioco e di società e di giocatori e (pardon) ne infischiano di consigli siccome disdegnosamente non sanno a tempo opportuno tener conto delle critiche precedenti.

La gara di Berna e le vicende che la precedettero confermano quanto è nell'animo dei ben pensanti: sembra che il velo si squarci, sembra che le società ribellino a certi giochi, a certe camarille. Finalmente, diremo noi... ma ci piange l'anima che l'ultima spinta venga proprio da una sconfitta dei nostri colori.

Ci attende un ben duro incontro a maggio nel diavolo dell'Ascensione: l'Olanda è forte! Prepariamoci a tempo, ma è necessario che cambino i sistemi, e per cambiare i sistemi bisogna negare la fiducia a coloro che hanno preparato il dolore di oggi.

Accipiter.

BOXE

Per il campionato del mondo

Jack Dempsey intervistato da Max Linder.

L'Auto riporta un'interessante intervista fatta al campione del mondo Jack Dempsey da parte del noto artista cinematografico Max Linder.

Questi si è recato a visitare Dempsey a Los Angeles, ed ha voluto naturalmente conoscere il pensiero del grande campione su Georges Carpentier. Il campione del mondo ha risposto senz'altro che Carpentier sarà il suo primo avversario.

da quando egli detiene il titolo, ed in considerazione dell'importanza del match, che egli prevede durissimo, ha chiamato quale suo primo allenatore il celebre Bill Tate. Ha detto inoltre che riconosce nel campione europeo qualità eccezionali e per questo si è già dato ad un allenamento veramente serio e severo, per mettersi al più presto in piena forma. Le sue condizioni fisiche sono ottime ed egli conta, appena fissata la data del combattimento, di mettersi completamente a punto, in un mese di più duro lavoro. Egli crede naturalmente di poter battere Carpentier, ma non deprezza il suo avversario, anzi elogia ed ammira le sue eccezionali qualità.

« Si dice che Carpentier deve battere tutti gli uomini che riesce a toccare; ebbene, io farò il mio possibile per non lasciarmi toccare; si dice che egli sia rapidissimo e combattivo sui ring, ma credo essere anche io in buona forma da queste punto di vista. Aggiungerò che mi sono famigliarizzato da lungo tempo con tutti i metodi dei grandi boxeurs, non solamente dei vecchi, ma anche dei giovani, quelli della nuova scuola che sono in procinto di fare la loro migliore ascesa.

quasi ultimate. Ora il *British Motor Cycle Racing Club* annuncia la prima riunione di apertura per il lunedì di Pasqua.

Il programma comprende varie corse, tra cui una riservata alle motociclette con motore a due tempi, che non hanno ancora avuto l'onore di una corsa esclusiva per loro.

Vi saranno pure due prove per automobili.

Il Giro di Roma

Ecco gli ordini d'arrivo:

Corso: 1° Blasi Ettore dello S. C. Monti in 1.5'44". 2° Pagliani Pericle, S. P. Lazio in 1.6'8". 3° Canonico Venturino, Audacia di Napoli, in 1.8'11". 4° Vezzosi Giuseppe, Juventus Nova Bari, in 1.8'18". 5° Righini Giovanni, dello S. C. Borgo, in 1.9'40". 6° Cesaroni Orlando, S. C. Bovio, in 1.10'34". 7° Mascari Nicola, Juventus Nova Bari, in 1.10'39". 8° Mancinelli Umberto, S. C. Borgo, in 1.12'. 9° Marvidi Luigi, libero di Roma. 10° Natale Stefano S. S. Vittoria. 11° Sargiani Mario, S. C. Borgo.



Il match « Vercelli-Genoa ». — I Vercellesi. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

Io non ho la pretesa di posare quale il più scientifico ed il più potente di quelli che hanno detenuto il titolo di campione del mondo, ma ho al mio attivo, oltre tutto, un certo buon senso di quello che interessa la mia difficile professione. Io prevedo dunque che Carpentier mi riservi un combattimento durissimo — e per questo ho fatto venire Bill Tate — e non sarò meravigliato se sarà il più difficile della mia carriera, con tutto ciò, lo ripeto, io credo di trionfare».

La riapertura dell'Autodromo di Brooklands.

È già stato annunciato che l'autodromo di Brooklands è stato smobilitato e che le riparazioni per restituirlo al suo uso sportivo erano

E. PASTEUR & C.

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

Ditta specializzata in

Articoli per FOOT-BALL

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

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



ESIGETE OVUNQUE

IL

LION
NOIR

CREMA PER
CALZATURE



La GRAN MARCA

MILANO - Via Trivulzio 18

La prima Corsa Ciclistica dell'annata
la classica

MILANO - SANREMO

Km. 290

è vinta da

1° BELLONI Gaetano

2° PELISSIER Henry

su Biciclette

BIANCHI

con

Pneumatici PIRELLI

Dei 10 primi arrivati 9 montavano

PNEUMATICI PIRELLI

Agenzia Italiana GOMME PIRELLI

Via Ponte Seveso - MILANO

AVTOBILI
CHIRIBIRI S.p.A.
TORINO



**VETTURETTA
12 HP**

CORA

*La classica Marca
del Vermouth*

Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

TORINO