Anno XVIII — N. 30. TORINO, 11 Settembre 1919. CENTESIMI 15.

LA STAMPA SPORTIVA
e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

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

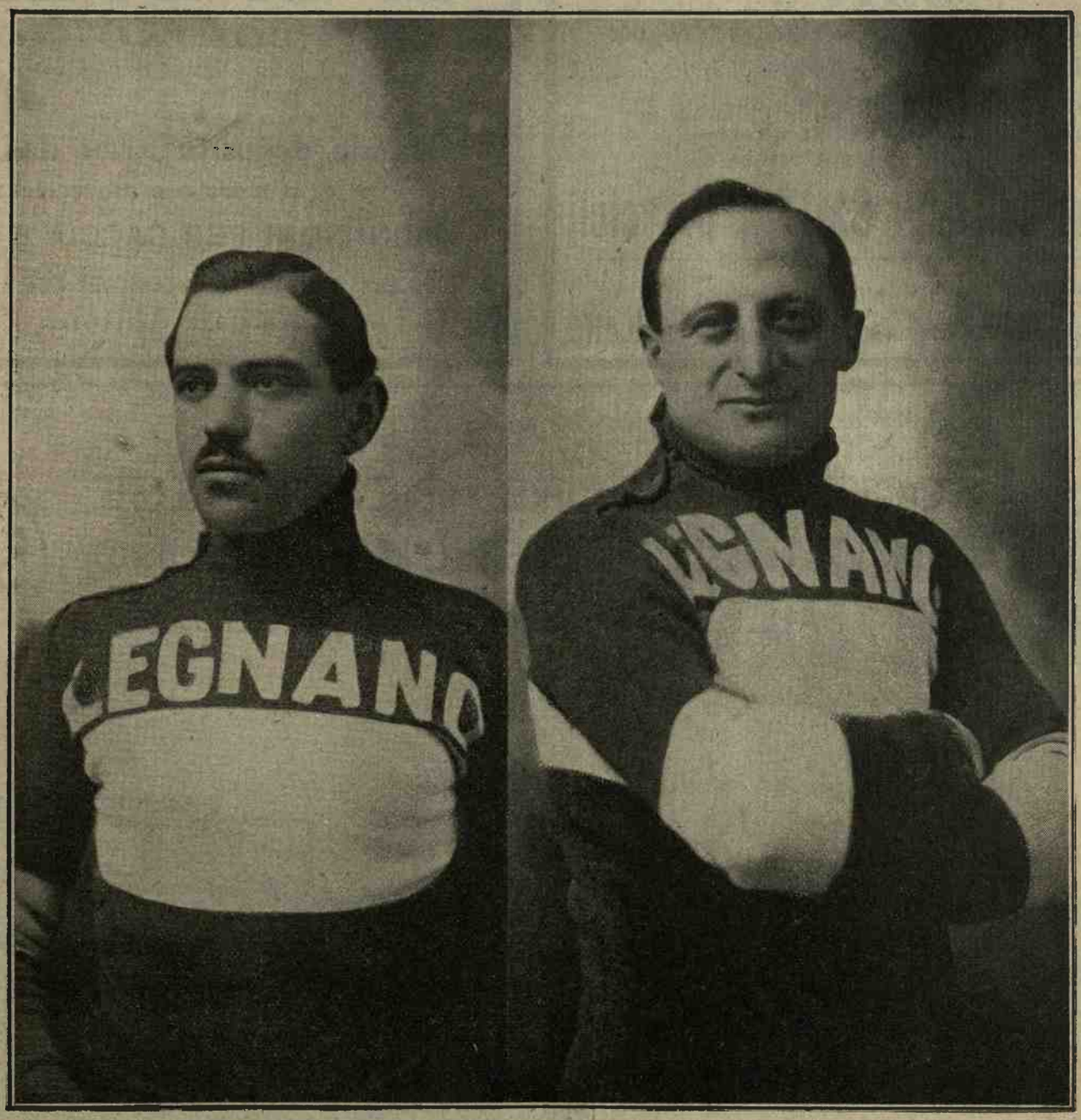
La copia cent. 15, arretrato 0,30

RIVISTA SETTIMANALE
Direttore: GUSTAVO VERONA

PREZZO DELLE INSERZIONI
Una pagina . . . L. 200 | Un quarto di pagina . L. 50
Mezza pagina . . „ 100 | Un ventesimo di pagina „ 10

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

La Corsa dei 660 Chilometri.



La vittoria dell'équipe LEGNANO-PIRELLI. — 1° arrivato (a sinistra) Sivocci Alfredo; 2° arrivato (a destra) Gaietti Carlo.

(Fot. Argus - lastre Tensi) — (Clichés eseguiti dalla Ditta Carlo Crespi, Via Canova, 22 - Torino).

AUTOMOBILI

nuove e d'occasione da L. 2000 a 10.000. Camions, Omnibus nuovi e usati. Chiedere listino n. 90. Garage STORERO, 55, Via Madama Cristina — TORINO

Voi, sì, voi

se dovete comperare articoli ed abbigliamenti sportivi d'ogni genere

RICORDATEVI CHE

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

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

Già Negozio VIGO

SOCIETÀ MECCANICA ITALIANA TORINO
" SMIT "

Anonima - Capitale interamente versato L. 3.000.000.

Stabilimenti e Amministrazione - TORINO, *Via Fréjus, 26.*

Sede Sociale in ROMA - Via Mercede, 39.

Telegrammi: **MECANITAL - Torino.**

Serie completa " SMIT " per cicli

Rappresentante per la vendita esclusiva:

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

G. B. BOERO

Via Lagrange - **TORINO** - *ang. Via Cavour.*

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

Grande deposito armi da fuoco

di ogni modello e provenienza.

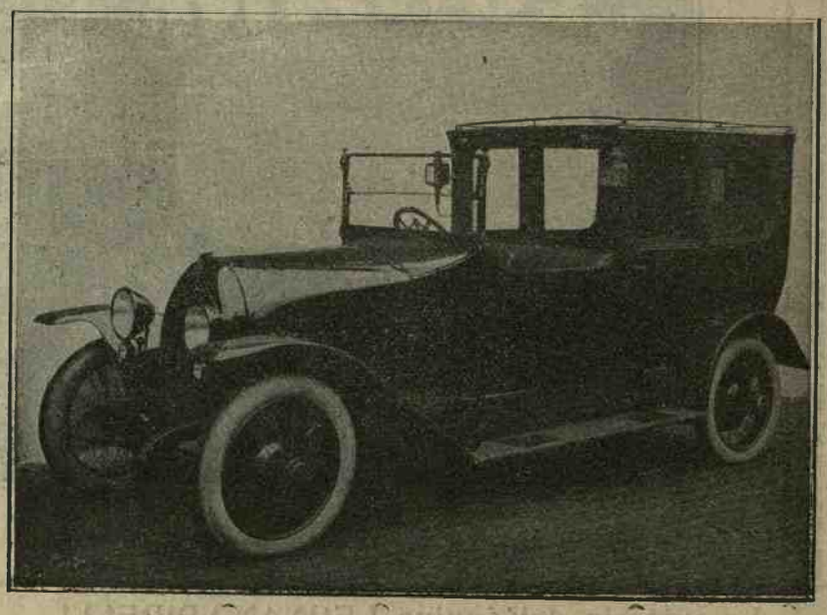
MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Articoli per scherma - Scacciacani per automobilisti

Casa di fiducia.

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

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



Nell'anniversario del volo su Vienna

Nell'anniversario del glorioso *raid* su Vienna, D'Annunzio ha diretto ai suoi piloti questo nobile messaggio:

« Oggi è il primo anniversario del nostro volo su Vienna. Vi raggiungano il ricordo ed il saluto del vostro comandante in quel triste campo di Ajello che fu tante volte la sua sosta di fortuna fra l'Hermada e la Comina.

« Vi sono oggi italiani a cui tale ricordo è importuno, come ogni altro ricordo di vittoria. Non si rinnova il fremito di orgoglio che in quel meriggio di agosto percorse tutta la nazione ansiosa. Si può pensare che a Vienna la memoria sia più ace, e che gli occhi cerchino nel dubbio cielo enico il fantasma dello stormo ammonitore e orecchi riodano il rombo della sentenza di rte.

Abbiamo ammonito il nemico: « Il destino si ge. Si volge verso noi con una certezza di o ». Nel 9 agosto era già la certezza del 4 nobre. La maturità del nostro autunno era già o splendore della nostra estate. Il nostro mi-olo del Solstizio pareva che avesse tessuto di gi impenetrabili le nostre ali.

Un anno è trascorso ed il ferro è tuttavia bol-e, ed il maglio del destino lo batte tuttavia l'incudine; e non v'è una mano maschia che ine lo tuffi nelle acque dell'Adriatico, senza a dello stridore.

Ma noi, se stamani dovessimo ripartire, con forza gitteremmo il nostro grido! L'udirebbe ale Palli nella sua sepoltura del Monferrato, irebbe Gino Allegri, che dorme laggiù in brac-alla grazia dei Colli Euganei « con quella foglia rba mattutina nella connessura della bocca ace », l'udrebbe Antonio Locatelli, che ci ap-e nel cielo delle Ande come quei due sotterra, orse più, aquila trasformata in condore.

Ecco che subito lo stormo sarebbe ricomposto: li, Allegri, Locatelli, Finzi, Massoni, Censi, nzarolo, Sarti. Sopra la foce del Piave eravamo o. Prima della mèta l'ottava stella si consu-va come una delle lagrime di fuoco che risol-o l'aria in queste notti di San Lorenzo. Anche volta il numero settenario della nostra costel-ione fatale doveva prevalere.

Siamo tristi come quando portavamo sulle lle la cassa di fra' Ginepro, che poco pesava; olto più dei suoi resti pesavano i miei fiori. mo tristi come quando guardavamo la madre Natale Palli girare selvaggiamente intorno alla sa del figlio suggellato e tentare di scoper-arla con le unghie che le si rompevano.

Chi ci renderà l'ebbrezza chiusa delle nostre ilie? Lo schianto che avemmo in quei due fu-ali, davanti a quelle due fosse, oggi si rinno-la. Il rimpianto si aggrava. Chi di noi, com-gni, non rimpiange le notti e le albe che pre-ettero il « folle volo »? Veramente la vita era ottigliata come la fusoliera che ha tutte le sue e disposte a secondare la penetrazione celere la resistenza dell'aria. La medesima volontà imlava e ci aguzzava contro la fortuna, parendo re ed aguzzare non soltanto gli spiriti, ma aspetti.

« Li miei compagni fec'io sì acuti... ».

Non eravamo noi più acuti che i rematori nel le-di Ulisse? Nè le più severe macerazioni monasti-avrebbero potuto uguagliare quella disciplina ra che aboliva in noi ogni pensiero estraneo. il gran ricovero di San Pelagio con i suoi ezzi di stuoie e con le sue travature nude, va ordinato dalla regola di un convento guer-o.

Quando risonerò io per voi, fratelli, e per tutti, Mattutino?

Le parole che io dissi a cinque di voi, in un lo del ricovero, radunati dietro la stuoia di chi sospesa « non dissimile a quella dove si eva il penitente nella Tebaide », le parole del amento mi tornano a bruciare l'anima.

« Ve ne ricordate? Io me ne ricordo. Voglio ricordarlo oggi a chi mi ama. E' la migliore delle mie orazioni di guerra e di pace.

« Ascoltatemi. Sarò brevissimo. Ieri mattina, dopo le linee nemiche, fui costretto a virare, a dare il segnale del ritorno ed a ridiscendere sul campo per la vostra scarsa disciplina nel volo. Avevo raccomandato allo stormo la massima compattezza, come condizione di salute e di vittoria; e voi vi siete dispersi, quasi che andaste a diporto. Se non v'ebbi in pugno col comando, vi avrò in pugno col giuramento. Voi cinque vi giurerete a me sull'anima e sull'onore.

« Mi è stato ordinato di partire con una squadriglia di undici. Mi è stato ordinato di non proseguire se nella rotta la squadriglia si riduca a meno di cinque.

« Voi dunque siete i miei cinque, giurati a mantenere fra la mia ala e la vostra, fino alla mèta, la distanza prefissa, l'ordinanza prefissa. Nessuno di voi si arresterà se non con l'ultimo battito del motore. Non vento, non nuvolo, non tempesta, non malessere, non ostilità alcuna, non avversità alcuna, potrà essere causa di arresto o di ritorno. Parlo chiaro? Mi intendete? Ciascuno di voi atterrerà, o precipiterà quando il motore abbia cessato di battere senza speranza di ripresa.

« Se manchiamo anche a questa partenza, non ci sarà più permesso di partire. Tanti giorni, tante notti di spasimo saranno stati vani. Tutto sarà perduto. L'ordine è irrevocabile. Se non arriverò su Vienna, io non tornerò indietro. Se non arriverete su Vienna, voi non tornerete indietro.

« Questo è il mio comando. Questo è il mio giuramento. Natale Palli, Antonio Locatelli, Gino Allegri, Aldo Finzi, Pietro Massoni: ciascuno di voi cinque mi guardi negli occchi e mi dia la mano.

« Bene. Ho detto. Ho fatto.

« I motori sono in moto. Bisogna andare.

« Ma io vi assicuro che arriveremo, anche attraverso l'inferno.

« Partimmo. Arrivammo. Tornammo.

« La nostra prua, ferrata di volontà, aveva la potenza del cuneo. Avrebbe scisso la roccia come fendeva la nuvola.

« Tre volte il mio motore si arrestò, nel ritorno: su Lubiana, sulla selva di Ternova, su Grado. Lo sapete. Tre volte ebbi nella mano il rimedio di tutti i mali. Tre volte, a me che lo salutavo silenziosamente attraverso lo schermo, i puri occhi di Natale Palli dissero: *Aspetta*. E tre volte il motore riprese.

« Che cosa mai, nel mondo, vale quello sguardo pacato e forte fra due compagni fedeli, a tremila metri sopra la terra? E che importa se, come in quel puro cielo ostile, oggi io sono solo con la fede nel mio volere?

« Compagni, sul campo arido di Ajello, nella vertigine deserta delle Ande, nell'ombra dei colli Euganei, nella sepoltura del Monferrato, ricordatevene! Avrà ragione chi non fu mai stanco e non sarà mai stanco.

« La vera Italia è bella e merita la suprema devozione ».

Il volo da Torino a Parigi dell'artista Ida Rubinstein

E' giunta il 3 settembre a Parigi l'attrice signora Ida Rubinstein, la quale può vantarsi di essere la prima donna che ha superato le Alpi in aeroplano.

Infatti la Rubinstein ha volato da Torino a Parigi facendo una tappa a Lione, su un apparecchio *Sva*, che era pilotato dal sottotenente Alberto Barberis di Torino, pilota della squadriglia navale di d'Annunzio.

La passione per l'aviazione è recente nella signora Rubinstein; ma in compenso la famosa danzatrice ha già un notevole « stato di servizio ».

Infatti, prima di attraversare le Alpi, con lo stesso pilota si era recata da Torino a Venezia.

Da Sesto Calende ad Amsterdam

in idrovolante senza scalo.

Una splendida vittoria dell'aviazione italiana.

L'idrovolante « Savoia T 13 » ha compiuto il *raid* Sesto Calende (Lago Maggiore)-Amsterdam senza scalo.

L'apparecchio ha varcato le Alpi all'altezza del San Gottardo, quindi, attraversando la Svizzera, ha seguito il corso del Reno.

L'idrovolante è a due posti e a fusoliera centrale ed è munito di un motore di 250 cavalli.

L'equipaggio era costituito dal pilota Guarnieri e dall'osservatore tenente di vascello Campacci.

Questo lungo *raid* terrestre con un idrovolante costituisce una splendida vittoria dell'aviazione italiana.

Il prossimo numero uscirà Domenica 14 Settembre

ABBONATEVI ALLA STAMPA SPORTIVA

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

BIANCHI

dalle cui Officine escono annualmente

oltre 50.000 biciclette

„ 5.000 motociclette.

Le macchine BIANCHI sono montate con Gomme

PIRELLI

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

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

Dopo la catastrofe aviatoria di Verona

Abbiamo perduto dei compagni. Ce ne portò via la guerra — e quanti e quali — ce ne porta via la pace. Ma se per un ideale grande e sublime, l'amor di patria, morirono quelli, per un ideale ancora grande e sublime, non diciamo di più, per quanto la grandezza delle cose future ci spronerebbe a dirlo ed a dimostrarlo, ci muoiono questi la di cui dipartita non si colma da un giorno all'altro. Noi li conoscevamo tutti, o quasi tutti, alcuni — come il caro e simpatico Morgagni — li avemmo un tempo, e molti di noi ancora adesso, più che compagni, fratelli, nell'opera, nell'affetto, nella comunanza di pensiero e di azione. Dobbiamo piangerli, sempre e solo piangerli? Non è questa fine quella del lottatore che conosce il pericolo, lo affronta deciso, gli va quasi incontro pur di vincere o di tentar di vincere? Non è vieta frase la nostra che oggi ripetiamo, ma gli eroi civili equivalgono, se non superano, gli eroi guerrieri. La vita ce li rende ammirevoli gli uni e gli altri quando noi, facendo astrazione dalla dolorosa fine, fissiamo con la mente allo scopo per la quale la vita stessa fu conceduta con la liberalità, con la quale si dona quanto di più caro ci resta al mondo. No, non facciamo della poesia quando si monta sulla carlinga di un velivolo, e si pensa che al disotto lasciamo tutti i beni che l'esistenza ci ha permesso e ci permetterebbe ancora, ed invece lassù, nel cielo libero e immenso che attrae come la più bella e grande conquista dell'umanità, le insidie attendono, le insidie non nascoste ma palesi, e che l'animo nostro intuisce, il nostro pensiero pensa, la nostra mente lucidamente vede ed ancor più lucidamente non teme.

Ed è però che la lotta è bella, ed è però che la lotta è epicamente grandiosa, ed è però che l'animo, il pensiero, la mente ne sussultano, ne gioiscono, ne fremono, ed è però che la morte è bella anch'essa perchè è coronata di ideale.

Noi ricordiamo, come già ricordammo in altra occasione che pur suol dirsi luttuosa per l'uso della parola, ma che non è così perchè troppo si accomuna alle altre fini, come per tutte le moderne conquiste della civiltà le vittime, anche questa una parola che non va presa nel senso che comunemente le si concede, furono — e si può dire saranno — sempre innumerevoli, eroicamente innumerevoli, ma forse questo fatto o fato ineluttabile potrà e dovrà servire ad impedire al mondo di proseguire? L'uomo vive, oltre la vita che a tutti gli uomini è dato di vivere, di fede, e questa fede è l'anima incitatrice del mondo, è la fiamma redentrice, purificatrice, vivificatrice dell'umanità. Quando uomini forti, giovani, padroni loro presente, come del loro avvenire, vi dicono: coci pronti a dar tutto quello che abbiamo di mente bello e grande, la nostra esistenza, per servire ad un ideale di progresso e di civiltà, per mostrare agli altri che per imparare a vivere bisogna prima avere imparato a morire, quando questo sangue irrora la terra che di esso si feconda per sue grandi opere, oh! allora non è morte questa colpisce la materia di cui siam fatti fragili e perit ma è vita che si rinnovella nel futuro, si rinnova in quelli che seguiranno a noi, e che nell'ammirazione dell'opera di civiltà e di progresso ricorderanno i pionieri, ricorderanno i martiri, ricorderanno i prodi. Salutiamo questi nostri compagni, qu nostri fratelli, questi religiosi di una grande, sev e magnifica religione, e segniamo i loro nomi tra qu che seppero volere, che seppero agire e che seppero sorridenti, incontro al pericolo marciare impav nulla temendo, nulla paventando, e tutto, tutto c cedendo.

Fede, sempre e solo fede deve essere la nostra rola che deve sorreggerci, con questa fiaccola acc nei nostri petti, nelle nostre anime, nelle nos menti, noi percorreremo, come finora fu percorso

Il collega Tullio Morgagni (I) *fu fra i pionieri dell'aviazione in Italia. La nostra fotografia lo ricorda al stazione di Milano il giorno dell'arrivo in Italia dell'aviatore Delagrange* (II).

A Verona. — *Dove caddero i resti del* Caproni. (Fot. Argus - lastre Tensi).

Nelle asprissime corse in montagna si confermano le doti dei

CARBURATORI FEROLDI

CARBURATORI FEROLDI - Direzione Ufficio Esperienze: Corso Regina Margherita, 4 - TORINO — Officine in BORGOSESIA

Il pilota del Caproni, *ten. Ridolfi Luigi.*

secoli e secoli il cammino della civiltà per la grande felicità umana, perchè il mondo sia nostro, perchè nulla ci resti di non vinto, di non conquistato.

Pieghiamo la nostra bandiera abbrunata e spieghiamo l'altra che ci porti sempre più avanti, sempre verso i nostri ideali. E' la vita che va così e non altrimenti.

GUSTAVO VERONA.

Mentre si fa l'inchiesta del pubblico.

Il giudizio del tecnico.

Purtroppo quando si avverano sinistri aviatori la stampa politica nella fretta di riferire raccoglie spesso e in buona fede giudizi di persone che dicono di avere veduto... che si chiamano tecnici perchè hanno una laurea in ingegneria, mentre non hanno magari mai assistito ad un volo di aeroplani e non sanno distinguere un biplano da un triplano e via dicendo.

Così è avvenuto per la grande catastrofe aviatoria di Verona. Vogliamo qui riportare, a sostegno della nostra tesi, le varie cause che si sono volute attribuire al disastro, i diversi giudizi espressi sulle costruzioni, ecc., e ciò in attesa dell'esito dell'inchiesta ufficiale che speriamo sia fatta con scrupolosa imparzialità. Si dovrà ricercare con tutta la serenità e con ogni cura le responsabilità dirette e indirette della gravissima catastrofe.

Nel nostro precedente articolo esprimiamo oggi come ieri la nostra piena fede nel successo futuro dell'aviazione, pensando che il progresso non si possa arrestare di fronte ad un esperimento di uno speciale tipo di apparecchio.

Questa catastrofe aviatoria ci riempie il cuore di angoscia. Sedici persone hanno trovato la morte, precipitando dagli alti spazi, durante un volo di pace e di festa, nel corso di una di quelle ormai consuete escursioni aeree che, se hanno ancora il fascino dell'avventura e dell'ignoto, del pericolo e dell'imprevisto, sono compiute con una serena placidezza, con la sicurezza promessa dalla potenza dei motori e dalla solidità degli apparecchi, creati e perfezionati nel corso della guerra. La tragedia paurosa che ha spezzato di colpo tante vite preziose non impedirà all'aviazione di trionfare anche come mezzo di trasporto e di comunicazione pacifica. Quelli che sono caduti saranno ricordati con accorata pietà come i primi pellegrini, coraggiosi e infelici, delle nuove strade celesti, per la fraternità degli uomini e delle nazioni.

Il tenente Resnati.

CHASSIS INDUSTRIALE " ISOTTA FRASCHINI „ TIPO 16 PER:

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

ISOTTA FRASCHINI - MILANO VIA MONTEROSA, 79.

È il migliore.

Il più ricercato.

Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.

Nel Circuito del Sestrières Km. 256

MELDI GIUSEPPE giunge PRIMO
della categoria 750 cmc. con MOTO BORGO

PLASSA BARTOLOMEO giunge PRIMO
della categoria side-cars con MOTO EXCELSIOR

Nella Susa - Moncenisio

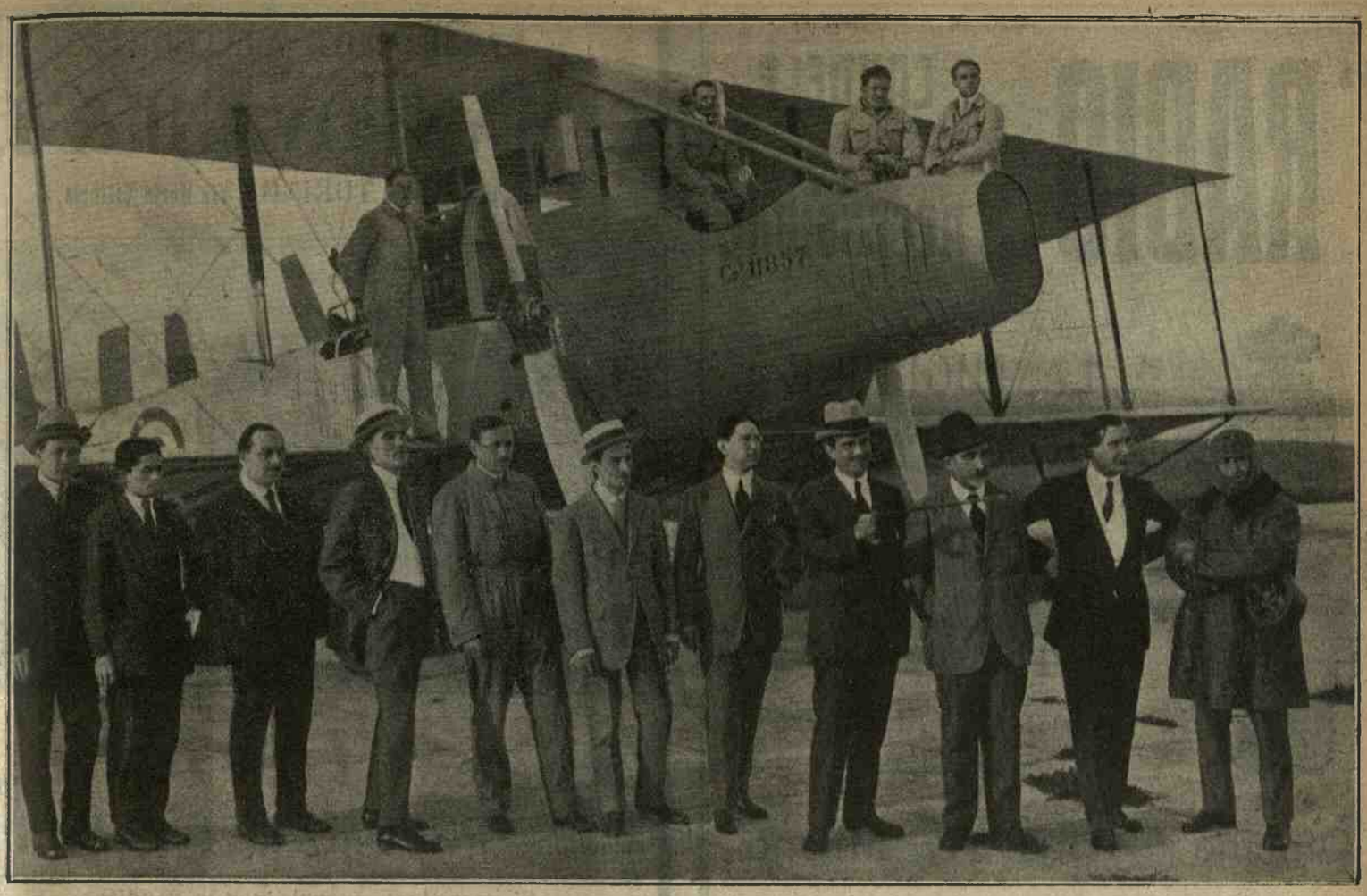
LA CATEGORIA CICLISTI
è vinta da TORRICELLI LEOPOLDO su PEUGEOT

LA CATEGORIA MOTOCICLETTE SIDE-CARS
è vinta da ZANOHI - mercè gli

insuperabili pneumatici

Bergougnan & Tedeschi

SOCIETÀ ANONIMA
BERGOUGNAN & TEDESCHI
TORINO - Strada Lanzo, 316
Filiali: MILANO - BOLOGNA - ROMA - NAPOLI - PADOVA - BIELLA



Da destra a sinistra. *I pubblicisti: Tullio Morgagni* (col casco), *Giannetto Bisi, Oreste Cipriani, Tancredi Zanghieri, Mario Bruni.*
In alto nella carlinga: *I piloti Marco Resnati* (a destra) *e Luigi Ridolfi* (a sinistra).
Il Morgagni della Gazzetta dello Sport *non era nella cabina con gli altri passeggeri, bensì nella carlinga, ove fungeva da osservatore a fianco dei piloti.*

La famiglia giornalistica italiana è colpita atrocemente: cinque colleghi, tre del giornalismo quotidiano, due della stampa sportiva, sono tra le vittime. Tra essi ci sono anziani che hanno onorato la nostra professione con l'intelligenza, la rettitudine, la fraterna bontà, superiore ai dissensi di parte: ci sono giovani animosi, alcuni scampati ai pericoli della guerra. E pensando alle loro povere salme sprofondate nel terriccio, sentiamo un gran freddo al cuore. Essi stavano per rientrare alle loro redazioni, a dettare per migliaia di lettori, le impressioni del loro *raid* nell'azzurro: invece una sorte terribile ha interrotto per sempre il loro lavoro; essi non voleranno, non scriveranno, non sogneranno più...

Ai colleghi del giornalismo milanese, così luttuosamente provato, inviamo, di cuore, i sensi della nostra dolorante solidarietà.

La *Lega Aerea* a mezzo del suo segretario cav. Mainoni ha escluso che la prova avvenisse come propria organizzazione. Il cav. Mainoni ha dichiarato alla *Stampa* che il viaggio era organizzato dalle autorità militari ed in esso la *Lega* non aveva alcuna ingerenza, non essendo una manifestazione della sua propaganda pro aviazione.

Ammesso che il volo si fosse compiuto senza autorizzazione, uno scrittore della *Gazzetta dello Sport* rivolge al Direttore Generale d'Aeronautica «se il 2 agosto la navigazione aerea fosse per avventura libera: e poichè non lo era, a chi spettasse il controllo a detta navigazione, e se spettando allo Stato fosse debitamente organizzato».

Essendo l'apparecchio partito e disceso, ufficialmente controllato da e su campi militari, si arguisce che non potrebbe essere stata l'autorità militare estranea al fatto. Di conseguenza facile lo stabilire circa il collaudo dell'apparecchio messo in volo ed il suo carico.

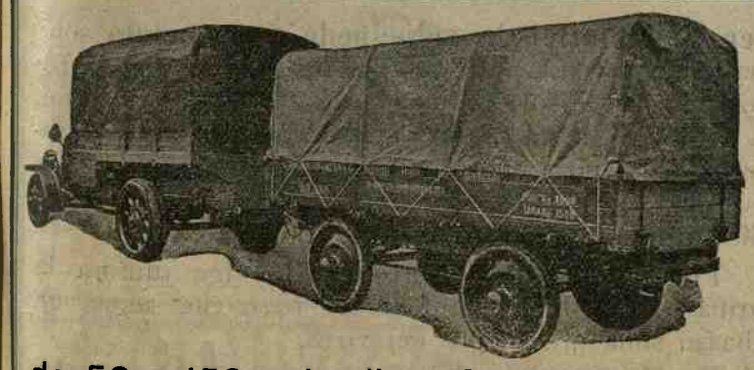
Il Direttore Generale d'Aeronautica corre subito alla difesa. Si fa intervistare ed esclude la responsabilità dell'autorità militare. Si deve — afferma egli più che tutto — a disorganizzazione. Ed allora il collega Cavara, ottimo pilota redattore del *Corriere della Sera*, trattando un articolo «L'inchiesta del pubblico» scrive:

Quando il direttore dell'Aeronautica dice: «Trattandosi di un *record* di velocità su apparecchio nuovo non collaudato dallo Stato, non si dovevano invitare estranei all'aviazione; occorre maggiore organizzazione e disciplina; i piloti dovrebbero avere più completa autonomia di giudizio e indipendenza nei riguardi delle loro Case», tocca i punti più sensibili delle attuali imperfezioni, afferma la necessità di tornare un po' all'antico, quando nell'aviazione si diffidava di più, si studiava con maggiore tormento.

Lo stesso Cavara esaminando il possibile giudizio di una inchiesta aggiunge:

«Se risultasse che i calcoli furono sbagliati, in quell'errore ebbe principio la tragedia, perchè ogni successiva prova di volo costituiva uno sforzo in più sulla compagine dell'apparecchio e un passo avanti verso la sfasciamento finale. La prova che si tratti di sfasciamento risulterebbe chiara dalla narrazione che fanno il signor Luigi Scattolon e venti operai, direttore l'uno e lavoranti gli altri nello stabilimento Rossi a Porta Palio di Verona:

«Per la vicinanza tra la fabbrica e il campo d'aviazione di Verona, assisto giornalmente alla discesa degli apparecchi. Per le sue non comuni dimensioni, mi incuriosì più del consueto il biplano trimotore, il quale stava scendendo in modo secondo me regolare. A un certo punto non udii più i motori. Poi l'aereo si è piegato come una V. Due corpi neri e grossi (due motori?) si staccarono immediatamente dall'apparecchio, precipitando sempre piegato a V e subito dopo uno scoppio potente proiettava nell'aria migliaia di pezzi, comprese le persone che nello staccarsi udii gridare disperatamente».



SOCIETA' PER COSTRUZIONI MECCANICHE

Giorgio Mangiapan e C.

Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

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

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

"RADIO" CANDELE DI ACCENSIONE

LA MIGLIORE MARCA ITALIANA

In vendita presso i più importanti Grossisti e Garages.

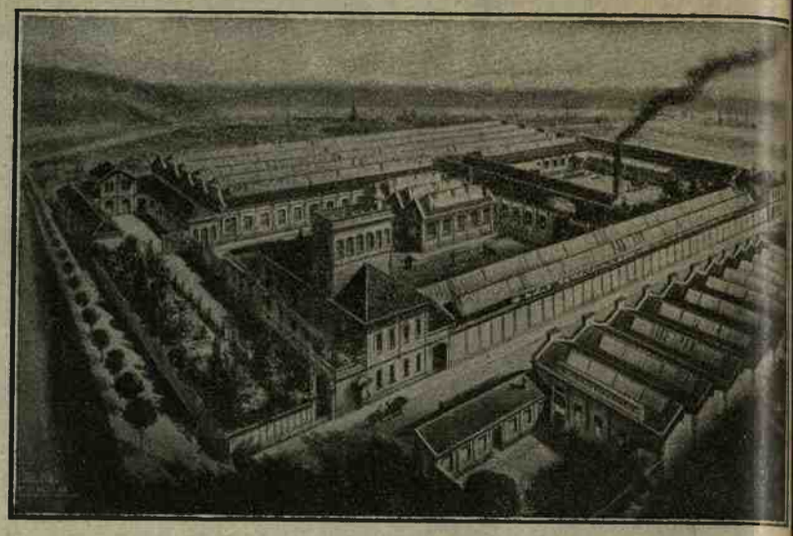
Officine "RADIO" Milano

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

STABILIMENTI MECCANICI
(Già Ausiliari)

C. MANTOVANI & C.

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



Biciclette "*Invicta*" montate con PNEUMATICI PIRELLI

Si accordano agenzie per la vendita
Richiedere il catalogo 1919

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

SEGMENTI ELASTICI PER MOTORI A SCOPPIO. VAPORE ECC.

OFF.E MECC.E

ISOLABELLA

SOC.A ANO.A CAP. 1.500.000

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

Il "giusto prezzo" dei pneumatici

La Ditta PIRELLI & C.

RICORDA che le sue tariffe

per Pneumatici da velocipede e motociclo sono inalterate dal principio della campagna ciclistica 1918-1919 e che a tutela dell interesse del consumatore, la DITTA PIRELLI fin dallo scorso anno ha introdotto nel suo contratto-tipo la condizione che la rivendita deve essere fatta a prezzo non superiore alle tariffe stesse (listini n. 133 B e 139 B).

Per le gomme d'automobile vige tutt'ora la tariffa n. 138 B del 18 febbraio 1919 che segna un ribasso sulla precedente del 1918.

Per le gomme piene vige la tariffa n. 140 del febbraio 1919 che segna un forte ribasso in confronto alle precedenti.

riosi martiri dell'aviazione

fra i migliori aviatori d'Europa sono morti di i giorni.
incidente ha causato la morte del sottotenente capo pilota alla scuola militare di aviazione ibendorf.
o nel 1891 in un paesello sperduto sulle colline iura Basilese, Bider si era dapprima dedicato ndustria agreste. Attirato in seguito dall'avia- si recava in autunno del 1912 a Pau, dove in guadagnava il brevetto di pilota (12 dicembre Un mese più tardi, il 24 gennaio 1913, compiva lei più audaci *exploit* dei tempi: la traversata irenei da Pau a Madrid. Rientrato in Svizzera, a la sua attività allo sviluppo dell'aviazione endovi perfettamente. Non sarà ancora spenta dell'entusiasmo destato nei buoni ambrosiani uando Bider atterrò a Milano dopo aver varcato pi, il 13 luglio 1913. Pochi giorni dopo egli com- il tragitto di ritorno Milano-Berna sopra il Ti- Gottardo e le Alpi Bernesi, senza scalo, e tutto on un monoplano Bleriot di 70 HP. I suoi voli Alpi svizzere più non si contano. Ultimamente portato a bordo un operatore cinematografico ale può vantarsi di aver ritratto una *film* unica enere.
21 giugno u. s. compiva il giro della Svizzera km. circa) con a bordo il redattore Gubler, sul esimo apparecchio che doveva poi causargli la e.
In Francia. Navarre, il famoso aviatore, l'asso scuola di Guynemer-Dorwe, mentre eseguiva un d'allenamento e stava per discendere all'aero- o di Villa Coublay, per evitare alcuni appa- i nel campo urtò contro una linea di fili tele- i ed atterrò in piena velocità contro un muretto altezza di un metro e mezzo.
raccolto morente, colle gambe e la testa sfra- te, e moriva durante il suo trasporto all'ospedale rsailles.
Italia. Un'altra disgrazia mortale deve purtroppo registrata. Il guardiamarina Giovanni Ravelli rescia si accingeva a ritornare al campo di avia- di Venezia, dopo circa un'ora di esercitazione eroplano compiuta sulla laguna. Lo si vide di- lere rapidamente in direzione di S. Nicoletto di nei cui pressi è situato il campo della squa- ia San Marco. Ad un tratto si ebbe a notare rresto del motore.
personale del campo che attendeva, ed era in- ad osservare la manovra dell'esperto pilota, ose che il Ravelli avesse volontariamente tolta ensione. Purtroppo invece trattavasi di un guasto otore. L'apparecchio, disceso rapidamente ad una a di 40 metri, si avvitò ed andava quindi a sfa- si sul campo. Ufficiali e soldati accorsero per orrere il disgraziato aviatore, ma non poterono ere dai rottami che un cadavere.
Il 10 agosto cadeva, per incidente di volo, nel di Venezia, il sottotenente di vascello Umberto Calvello di anni 22, nato a Pistoia; con lui l'aviazione di marina perde uno dei migliori piloti più perfetti e uno degli eroi più puri.
Destinato a partecipare con una squadriglia di idrovolanti dei vari tipi Macchi e di S. 9. ed S. 13. della ditta S. I. A. I. all'esposizione internazionale di Amsterdam, nel pomeriggio del giorno 10 partiva dalla Stazione «Miraglia» di Venezia con un apparecchio S. 9., giunto in volo da Sesto Calende la sera precedente perchè i piloti della missione in Olanda potessero provarlo prima di partire.
Dopo circa 15 minuti di volo, a 400 metri di quota al massimo di un forte virage in cabrata, il motore si fermava di colpo; l'apparecchio rimasto senza velocità, cadeva in avvitamento ma la rapida manovra del pilota lo riprendeva dopo solo due giri di vite.
L'apparecchio, trovandosi solo a un centinaio di metri di quota, probabilmente richiamato troppo bruscamente, cabrava eccessivamente con nuova perdita di velocità e nuova caduta in vite precipitando a picco in una barena fangosa della laguna.

Il velivolo di un eroe. — *Ai piedi del monte Pourry, in Savoia, si lavora febbrilmente per ricuperare e trasportare alla Mostra Aeronautica di Milano l'apparecchio del capitano Natale Palli, precipitato, come tutti sanno, durante un volo da Padova a Parigi.*

CIRCUITO DELLE MADONIE

26 ottobre

I primi due iscritti: Goux ed A. Boillot.

Si annuncia che due vetture Peugeot del tipo della Coppa dell'*Auto*, munite di un motore di 74 mm. di alesaggio con 148 di corsa e pilotate da Goux e da Andrea Boillot, parteciperanno alla *Targa Florio*. Sono le stesse che, nonostante la inferiore cilindrata del motore, corsero la sfida a Indianapolis dimostrandosi velocissime.

Minoia vittorioso in Danimarca.

Dinanzi una folla enorme, sul circuito sabbioso dell'isola Fano (a sud-ovest di Jutland), si è svolta una gara automobilistica della più alta importanza. Il ben noto italiano Minoia Ferdinando, ha vinto tutte le categorie, oltre all'aver ottenuto una vittoria maravigliosa nella propria categoria (vetture pesanti). Minoia ha vinto su Fiat, motore di una cilindrata di 1450 cmc. con 104 cm. di alesaggio per 170 di corsa, ruote di 880 per 120, peso totale 1200 kg. Tutti gli altri avversari, su macchine delle più celebri case europee, sono stati battuti.

L'aviatore svizzero Bider.

L'asso degli assi *francesi: Navarre.*

BERGOUGNAN & TEDESCHI

I Pneumatici che vinsero tutte le principali corse dilettanti.

BERGOUGNAN & TEDESCHI

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI
CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. Fl^lli PICENA

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO

BINET

Il miglior segmento

per motore a scoppio.

GHISA SPECIALE

Massima precisione. - Alto rendimento.

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

Ing. G. A. MAFFEI e C.

TORINO - Via Sacchi, 28 bis - TORINO

"ILVA"

Anonima - Sede in ROMA - Capitale L. 300.000.000 interamente versato.

Pubblica Sottoscrizione a 150.000 Obbligazioni ipotecarie.

Interesse nominale: 5,50 %; effettivo 5,67 % oltre il rimborso di capitale in L. 30 per ogni Obbligazione.

1. E' aperta dal 1° luglio 1919 la sottoscrizione pubblica a 150.000 obbligazioni ipotecarie della Società Anonima "ILVA".
2. Le obbligazioni, offerte in sottoscrizione, hanno il valore nominale di lire 1000 ciascuna; fruttano l'interesse del 5 1/2 annuo, netto da qualsiasi imposta presente e futura, con decorrenza dal 1° luglio 1919.
3. Le obbligazioni sono offerte in sottoscrizione al prezzo di **Lit. 970** ciascuna, più interessi 5 1/2 per cento dal 1° luglio 1919 al giorno delle rispettive sottoscrizioni.
4. Il capitale delle obbligazioni e gli interessi relativi **sono garantiti con ipoteca** sugli stabilimenti siderurgici sociali.
5. Il rimborso delle obbligazioni verrà effettuato **alla pari, entro venti anni, per estrazione** a sorte, in conformità del relativo piano di ammortamento. Le estrazioni avranno luogo nella prima metà di ottobre di ogni anno, a partire dall'ottobre 1919.
6. Le obbligazioni suddette verranno pure offerte in cambio ai portatori per tutte quelle obbligazioni "**Savoia**" e "**Piombino**" che sono attualmente in circolazione. Il cambio è offerto alla pari in ragione di una obbligazione "**ILVA**" contro due "**Savona**" e "**Piombino**".
7. La sottoscrizione ed il cambio, come sopra indicati, sono aperti presso gli sportelli di tutti gli stabilimenti degli enti bancari sottoscritti, costituiti in consorzio di garanzia per il collocamento dell'emissione.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA - CREDITO ITALIANO - BANCA ITALIANA DI SCONTO
BANCO DI ROMA - SOCIETA' GENERALE PER LO SVILUPPO DELLE INDUSTRIE MINERARIE E METALLURGICHE - MAX BONDI e C. - ZACCARIA PISA.

Questa sottoscrizione si caratterizza

I. **Per il suo alto rendimento: 5,67 per cento.**
II. **Per la sua solida garanzia** ipotecaria rappresentata da tutti gli stabilimenti siderurgici dell'"**ILVA**" i quali sono calcolati in bilancio al prezzo dell'ante guerra.
III. **Per il suo rapido ammortamento** in anni venti, a partire dall'ottobre 1919, col realizzo di L. 30 di utili su ogni obbligazione.

Riva Alessandro su moto Garelli (*tipo militare*) *e pneumatici* Hutchinson *nella categoria 350 cm.*³

Nel mondo automobilistico

SALVIAMO L'INDUSTRIA.

Quale è l'industria che presenti in Italia il migliore avvenire?

E' stato aperto un referendum su tale domanda, e nella schiera di coloro che vi hanno preso parte (circa 1200), ha prevalso, sia pure per pochi voti, il concetto che il migliore avvenire fra le industrie spetti all'automobilismo.

Ma se in tempi normali di lavoro questa previsione potrebbe tradursi in realtà, oggi l'industria automobilistica è improvvisamente e gravemente compromessa. E' l'industria che ha in questi ultimi anni ottenuto, anche in rapporto alla retribuzione della mano d'opera, i migliori risultati.

In nessun altro ramo dell'industria metallurgica si può dire, sono concesse alte paghe come in quella automobilistica, e se fino a poco tempo addietro l'industria dell'automobile era fra le più redditizie dell'Italia, lo si deve al rendimento stesso della mano d'opera. Oggi è da ricordare che l'acquirente dell'automobile non è solo il governo di uno o più Stati alleati; oggi è il mondo intero. Perciò l'industria deve vincere anche la concorrenza? E come meglio? Solo con una più intensa produzione. Al contrario l'applicazione delle 8 ore di lavoro ha già dimostrato un minore rendimento della mano d'opera. Oggi poi si aggiunge un più grave pericolo, col nuovo sciopero. In Lombardia, in Liguria, nell'Emilia, in Toscana l'industria metallurgica è ferma. Lo sciopero decretato dagli operai che reclamano nuovi miglioramenti ha fatto chiudere i battenti di moltissime note case automobilistiche. Noi riteniamo che questi continui scioperi potrebbero avere in seguito gravi conseguenze. Basti pensare alla futura concorrenza tedesca e riflettere un momentino sulla loro produzione e sul rendimento delle loro 12 ore di lavoro.

AL COLLE SESTRIÈRES.

Ecco ora i risultati tecnici della corsa:

Motociclette categoria 750 cm.³

1. Meldi Giuseppe (Borgo) in ore 6 18' 50'' 4|5 a coprire i km. 256,4 del percorso, alla media oraria di km. 47,423; 2. Riva Alessandro (Fongri) in ore 6 24' 36'' 3|5; 3. Pennanzio Francesco (Baudo) in ore 6 24' 41'' 1|5.

Motociclette categoria 500 cm.³

1. Della Ferrera Federico (Della Ferrera) in ore 6 14' 30'' 4|5 a coprire i km. 256,4 del percorso, alla media oraria di km. 55,806; 2. Rava Agostino (Stucchi) in ore 6 23' 37'' 2|5; 3. Grignani Eugenio (Fongri) in ore 6 24' 12'' 3|5; 4. Musso E. (Della Ferrera) in ore 6 28' 44'' 3|5.

Motociclette categoria 350 cm³.

1. Antoniazzi Antonio (Douglas), in ore 6 29' 54'' a coprire i km. 256,40 del percorso alla media oraria di km. 34,360; 2. Bai Badino Felice (Douglas) in ore 6 31' 21'' 3|5.

Categoria side-cars 1000 cm.³

1. Plassa (Excelsior) in 18' 11'' 3|5 a percorrere la tappa in salita Cesana-Colle Sestrières km. 11,4, pari alla velocità media oraria di km. 37,596.

Categoria vetturette 1000 cm.³

1. Temperino Secondo in 20' 59'' 1|5 a percorrere la tappa in salita Cesana Colle Sestrières km. 11,4, pari alla velocità media oraria di km. 32,592; 2. Tincano Mario in 22' 59'' 3|5; 3. Martinelli Adolfo in 23' 17'' 2|5; 4. Temperino Giacomo in 24' 38'' 2|5.

Tutti questi quattro su vetturette *Temperino*.

All'interessante circuito del Sestrières, nella Categoria Criterium cm.³ 1.100, erano iscritte, fra le altre, quattro vetturette *Temperino*, l'automobile *mignon* che da qualche mese desta in Italia l'ammirazione dei competenti e dei profani. Le quattro graziose *Temperino*, tutte regolarmente partite, compirono il percorso con una regolarità stupefacente. Esse giunsero nell'ordine, così guidate: da Temperino 2, da Truccano, da Martinelli e da Temperino 1. Il distacco tra la prima e l'ultima vetturetta fu di 4'. E per avere un'idea della bellissima corsa compiuta da queste macchine minuscole e forti, varrà un curioso confronto. Il cav. Farina, presidente del *Moto Club Torino*, dopo aver dato la partenza a Pozzo Strada, si portò immediatamente all'arrivo a Cesana (chilometri 83,20) con la sua potente 100 HP. Ebbene, la sua sorpresa fu veramente grande quando, dopo soltanto 30', egli vide arrivare le quattro *Temperino*, che furono le vere trionfatrici della giornata. La velocità e regolarità di queste interessantissime vetturette, quantunque previste dai competenti, hanno superato ogni aspettativa. L'inventore ed i fabbricanti della «marca» furono vivamente e lungamente complimentati dal cav. Farina e dalle altre autorità sportive e tecniche. Le *Temperino* si avviano così brillantemente per la strada della migliore rinomanza.

AL MONCENISIO

Ecco le classifiche:

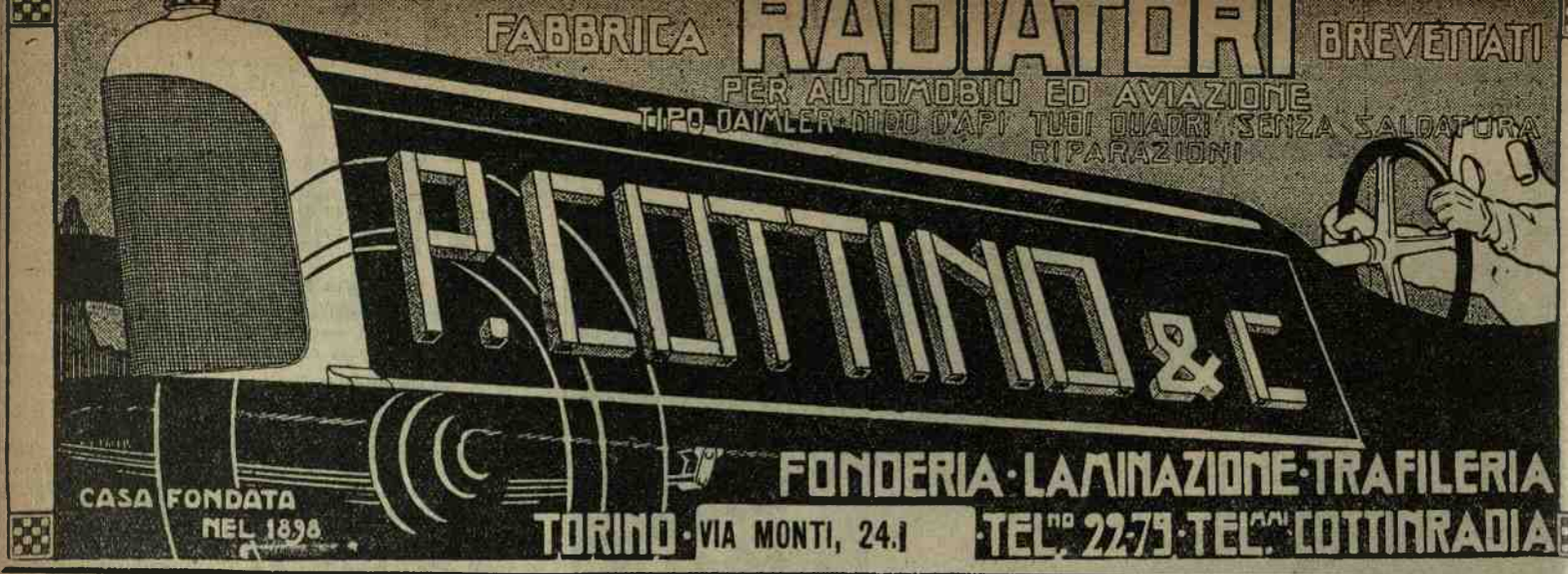
Categoria 350 cm.³

1. Riva Alessandro (Garelli) impiegando 30' 2'' alla media oraria di km. 44,150; 2. Cipressi Italo (Maffei) impiegando 31' 22'' 1|5 alla media di km. 42,269.

Dovo Mario giunto primo della categoria 500 cm.³ con moto Motosacoche *e gomme* Dunlop.

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



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.**

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima con Sede in Milano - Capitale Sociale L. 208.000.000 interamente versato - Riserve L. 95.325.000

Direzione Centrale MILANO.

LONDRA, NEW-YORK, Acireale, Alessandria, Ancona, Bari, Barletta, Bergamo, Biella, Bologna, Bolzano, Brescia, Busto Arsizio, Cagliari, Caltanissetta, Caulelli, Carrara, Catania, Como, Ferrara, Firenze, Foligno, Genova, Ivrea, Lecce, Lecco, Livorno, Lucca, Messina, Milano, Modena, Monza, Napoli, Novara, Oneglia, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Pisa, Prato, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Roma, Salerno, Saluzzo, Sampierdarena, Sassari, Savona, Schio, Sestri Ponente, Siena, Siracusa, Spezia, Taranto, Termini Imerese, Torino, Trapani, Trento, Trieste, Udine, Venezia, Verona, Vicenza.

Situazione dei Conti al 31 Maggio 1919.

ATTIVO

Numerario in Cassa e fondi presso Istituti d'Emiss.	170.002.615,35
Cassa Cedole e Valute	3.439.567,74
Portafoglio Italia, Estero, Buoni del Tesoro	2.312.206.345,59
Effetti all'incasso	49.274.097,95
Riporti	131.483.714,17
Valori di proprietà	65.709.494,37
Anticipazioni sopra valori	10.011.191,12
Corrispondenti - Saldi debitori	946.424.763,66
Debitori per accettazioni	49.197.109,44
Debitori diversi	35.758.042,50
Partecipazioni diverse	34.332.086,48
Partecipazioni in Imprese Bancarie	28.966.982,15
Beni stabili	18.960.879,34
Mobilio ed Impianti diversi	1 —
Debitori per Avalli	100.160.274,32
Titoli propr. Fondo Previdenza personale	19.539.509,50
Titoli in deposito: a garanzia operazioni	205.801.724 —
Titoli in deposito: a cauzione servizio	4.216.950 —
Titoli in deposito: libero a custodia	2.704.267.437 —
Spese d'Amministr. e tasse esercizio corrente	13.458.410,40
	6.903.211.196,08

PASSIVO

Capitale Sociale (N. 376.000 Azioni da L. 500 caduna e N. 8000 da L. 2.500)	208.000.000 —
Fondo di Riserva ordinario	41.600.000 —
Fondo di Riserva straordinario	41.100.000 —
Riserva speciale di ammortamento e di rispetto	12.625.000 —
Fondo tassa Azioni - Emissione 1918	3 550.000 —
Fondo Previdenza pel Personale	19.604.220,87
Dividendi in corso ed arretrati	4.857.500 —
Depositi in Conto Corrente e Buoni fruttiferi	667.250.721,62
Corrispondenti - Saldi creditori	2.460.723.736,34
Cedenti di effetti per l'incasso	89.955.104,99
Creditori diversi	125.470.630,84
Accettazioni commerciali	49.197.109,44
Assegni in circolazione	141.178.204,35
Creditori per Avalli	100.160.274,32
Depositanti di Titoli: a garanzia operazioni	205.801.724 —
Depositanti di Titoli: a cauzione servizio	4.216.950 —
Depositanti di Titoli: a libera custodia	2.704.267.437 —
Avanzo utili Esercizio 1918	693.461,26
Utili lordi dell'Esercizio corrente	22.959.121,05
	6.903.211.196,08

I SINDACI
Dott. Rag. M. Luporini
Dott. A. Moretti - Rag. A. Olivieri

LA DIREZIONE
G. TOEPLITZ — A. GHISALBERTI

IL CAPO CONTABILE
A. COMELLI

Categoria 500 cm.³

1. Dovo Mario (Motosacoche) impiegando 23' 33'' 4[5 alla media di 56,273; 2. Borgotti Giovanni (Fongri) impiegando 28' 56'' 3[5 alla media di km. 45,813.

Categoria 750 cm.³

1. Grignani Vittorio (Fongri) impiegando 25' 6'' 1[5 alla media di km. 52,821; Meldi Giuseppe (Borgo) impiegando 29' 8'' 2[5 alla media di km. 45,629.

Categoria 1000 cm.³

1. Rava Augusto (Stucchi) impiegando 29' 15'' 2[5 alla media di km. 43,820.

Side cars 1100 cm.³

1. Zanchi Camillo (Montgomery) impieg. 31' 2'' 1[5 alla media di km. 42,723; 2. Plassa Bartolomeo (Excelsior) impiegando 32' 42'' 1[5 alla media di km. 40,516.

L'esito della classica corsa Susa-Moncenisio disputatasi il 10 corr. fra i migliori motocicli italiani ed esteri montati dai nostri più forti campioni del motociclismo è stata una nuova affermazione di quel gioiello della meccanica italiana che si chiama *Candela O. L. M.*

Tutte le macchine infatti classificate prime e seconde erano munite delle candele *O. L. M.*, le quali hanno voluto continuare nel campo dell'automobilismo e motociclismo quel brillante successo sportivo che si hanno assicurato nel campo dell'aviazione.

Officine *O. L. M.*, via Pestalozzi, 4, Milano.

I successi della Società Metallurgica di Alpignano.

L'importantissimo avvenimento sportivo ha segnato un grande, lusinghiero e, bisogna ammetterlo, meritato successo del *Carburatore Italia.*

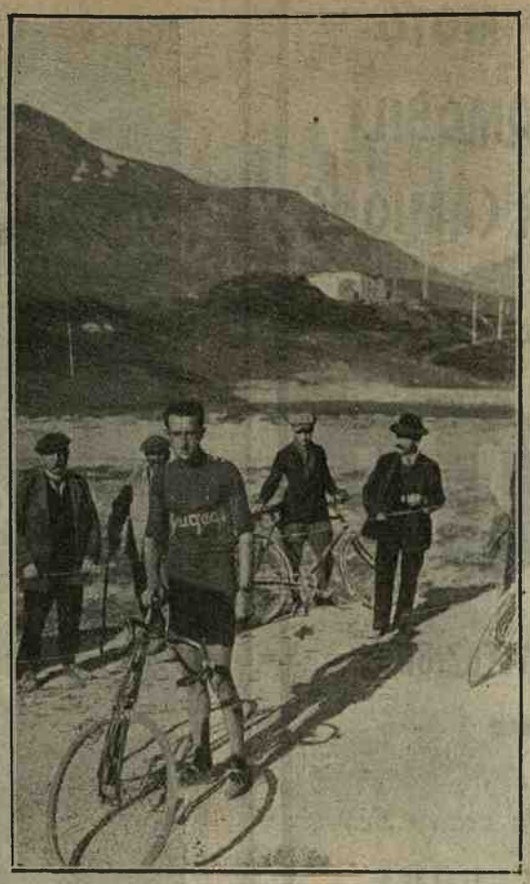
Infatti i suoi campioni Meldi Giuseppe 1° arrivato categ. 750 cmc.; Riva Alessandro 2° arrivato categ. 750 cmc.; Grignani Eugenio 3° arrivato categ. 500 cmc. hanno sorpreso per la regolarità della loro velocissima gara.

E non solo i risultati tecnici materiali sono stati in favore del *Carburatore Italia*, ma ancor più quelli ambitissimi delle vittorie morali.

Non bisogna dimenticare infatti che per la prima volta il *Carburatore Italia* si presentava in corsa e non già con apparecchi speciali appositamente costruiti, ma col suo tipo normale automatico.

Ogni dubbio era dunque lecito dato che già molti prima avevano fallito lo scopo!!

Si pensi alle difficoltà che frappongono costruttori e corridori all'adozione di apparecchi a loro poco noti che accolgono sempre con diffidenza!



Torricelli, vincitore della corsa ciclistica Susa-Moncenisio con bicicletta Peugeot *e pneumatici* Bergougnan-Tedeschi.

Come si spiega adunque che il *Carburatore Italia* sia stato subito accettato e preferito? Gli è perchè fin dalla prima prova su qualunque macchina esso s'impone per il rendimento, la semplicità e la praticità! Ecco perchè Meldi e Riva lo tengono prezioso, ecco perchè Grignani colla sua *Fongri* da turismo senza alcuna preparazione giunge 3° nei 500 cmc., battendo temuti corridori.

Anche Bordino Pietro, il forte vincitore del Circuito d'Orbassano, lo preferisce su tutti ed il suo esempio sta per essere seguito da altri notissimi corridori... ma non si possono commettere indiscrezioni.

La Metallurgica di Alpignano (sede in Torino, via Meucci, 2) costruttrice del *Carburatore Italia* può andar fiera dello splendido successo ottenuto.

Il raid Parigi-Roma e ritorno

L'ignota sorte dell'aviatore.

Non si hanno più notizie dell'aviatore Alexis Maneyrol che era partito martedì il 2 corrente da Villacoublay per compiere il raid Parigi-Roma-Parigi. Nella stessa giornata, dopo aver felicemente effettuata la prima parte del percorso giungendo nella città eterna alle 12 e 40, avendo compiuto il percorso in sette ore, era ripartito dopo una sosta di tre ore. Le ricerche sono state fatte oltre che dal Governo italiano anche da quello svizzero e dalla Direzione aeronautica francese. L'itinerario verosimilmente tenuto dall'aviatore è quello Roma-Livorno-Pisa seguendo la costa, Spezia-Novi-Alessandria-Valle Aosta-Colle Gran San Bernardo Valle del Rodano-Losanna-Pontarlier Digione e Valle della Senna. E' stato invece trovato l'aeroplano di Handley Page, partito mercoledì per Londra con passeggeri. Una avaria al motore lo aveva costretto a fermarsi a Beauvais, di dove ripartì per Londra, ove giunse 24 ore in ritardo.

Un aeroplano del servizio Parigi-Londra

di cui non si hanno più notizie.

Un aeroplano *Handley-Page*, dello stesso tipo di quelli che solcheranno le strade delle Indie e che assicureranno poi il servizio tra Rio Janeiro e Buenos Ayres, faceva la spola tra Parigi e Londra da quando è stato inaugurato il servizio quotidiano aereo fra le due capitali. Partito Mercoledì 3 corr, a mezzogiorno da Bourget per Londra con passeggeri, non se ne hanno più notizie. Si ritiene che qualche avaria lo abbia immobilizzato in aperta campagna.

Da Barcellona a Varese in aeroplano

Un apparecchio Nieuport-Macchi pilotato dagli aviatori Busio e Caretti è giunto felicemente a Varese proveniente da Barcellona. Il volo è stato compiuto in ore 5,50.

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.

"LAFLEUR"
di A. GORETTA
Uffici: Corso Regina Margherita, 125 - Telef. 7-26
TORINO
VETTURE DI RIMESSA
RIMESSA: Corso Regina Margherita, 125 - Telef. 7-26
Stabilimento automobilistico
RIMESSA: Corso Regina Margherita, 152 - Telef. 30-45
Battesimi - Sposalizi - Affitti mensili - Combinazioni settimanali e giornaliere - Carovane - Viaggi turistici in Italia ed all'estero - Ambulanza e Limousine per ammalati - Furgoncini
VETTURE FIAT
SERVIZI DI GRAN LUSSO

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.

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

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

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

Le gomme

DUNLOP

le migliori di qualità e lavorazione

In vendita ovunque

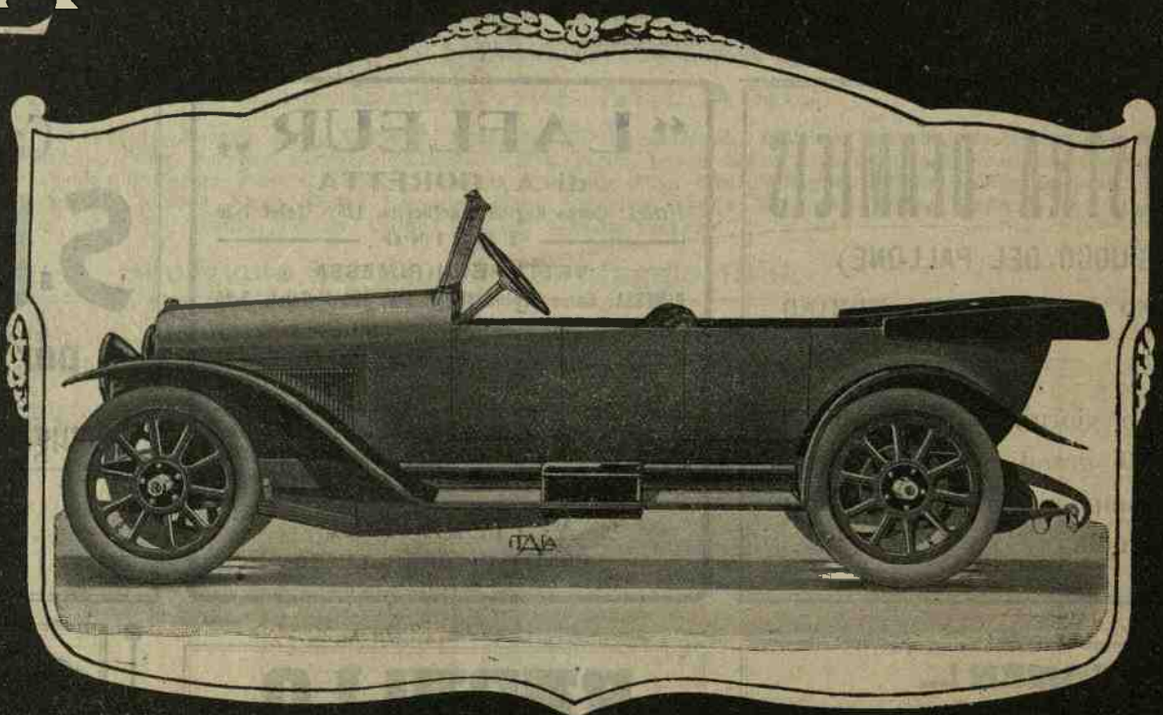
Chiedere prezzi ed offerte presso la nostra Sede:

Viale Castro Pretorio, 116 - ROMA

od alle nostre Filiali:

MILANO — BOLOGNA — TORINO

ITALA FABBRICA AVTOMOBILI TORINO



MODELLO 50

MODELLI PER TOVRISMO
AVTOCARRI INDVSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE

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.

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA

(Pinerolo).

Cinzano

Vermouth - Vini Spumanti

F. Cinzano & C.ia Torino

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni

Società Anonima

Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

HUTCHINSON

Il pieno e brillante successo nella classica

SUSA-MONCENISIO

Corsa motociclistica in salita Km. 22,100 - Metri 1500 di dislivello

Categoria 350 cm³.

1° Riva Alessandro su motocicletta GABELLI (tipo militare)

2° Cipressi Italo su motocicletta MAFFEIS

Categoria 500 cm³.

2° Borgotti Giovanni su motocicletta **FONGRI**

Categoria 750 cm³.

1° Grignani Vittorio su motocicletta **FONGRI**

Corridori motociclisti, se non volete vedervi tolto il successo finale da incidenti ai pneumatici, montate le vostre motociclette con gomme

HUTCHINSON

Industria Gomma e Hutchinson - Milano - Via Solari, 27

PONZO GIOVANNI, Gerente responsabile. *La Stampa Sportiva* viene stampata dalla S.T.E.N. (Società Tipografico-Editrice Nazionale)