

La STAMPA SPORTIVA

e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

Abbonamenti per 1920

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 10 -	L. 15 -
SEMESTRE	" 5 -	" 7,50

RIVISTA SETTIMANALE

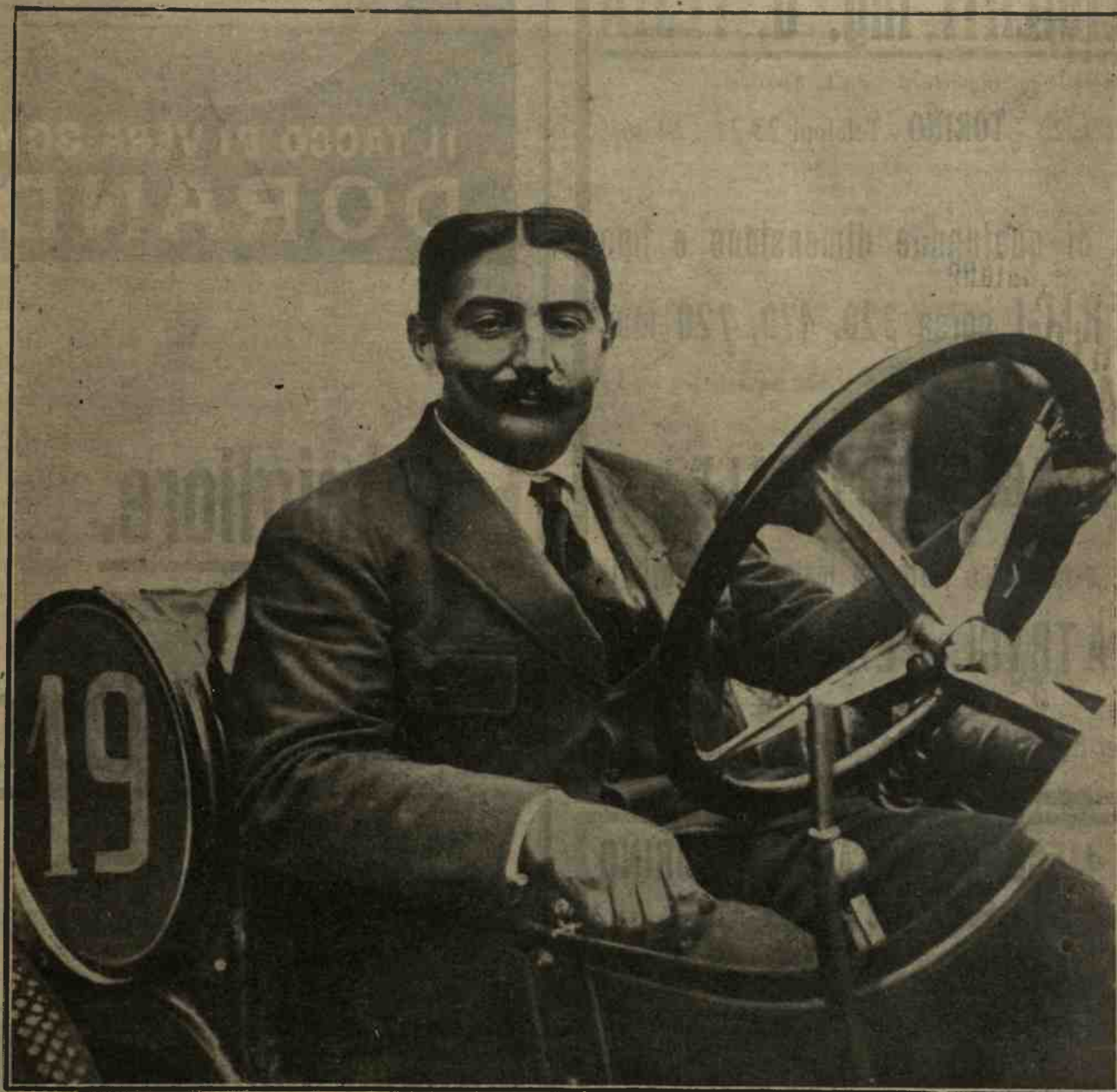
Direttore:
GUSTAVO VERONA

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 X TARGA FLORIO



Il francese BOILLOT ANDREA, su Vettura PEUGEOT, rappresentata in Italia dalla Ditta Cesare Picena (Torino), ha vinto la X TARGA FLORIO sul Circuito delle Madonie, Km. 432 in ore 7,51'01" 4/5.

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

AUTOMOBILI

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

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 Arsenalì e delle Ferrovie dello Stato

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



IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.

I nuovi problemi sociali



I Campionati Militari Italiani a Roma. — I componenti la giurìa fra cui il Generale Grazioli.
(Fot. Del Papa - Roma.)

L'educazione fisica

I.

Diciamo nuovi non perchè tali sieno ma perchè non sono rimasti. Oggi assistiamo nel mondo intero ad un immenso rinnovamento sociale e non vorremmo certo che il problema sempre messo avanti anche come programma elettorale, e mai risolto, quello dell'educazione fisica del popolo, avesse nuovamente ad essere archiviato o posto in mezzo a quei progetti che c'è sempre tempo a mettere sul tappeto, specie per discuterli, solamente per discuterli.

Il problema dell'educazione fisica non si risolve con tanta facilità, questo è vero, perchè esso coinvolge altri problemi ad esso annessi e connessi, ma dato l'impulso che i tempi vanno prendendo per un rinnovamento generale dell'esistenza collettiva, non deve nemmeno sembrar difficile il risolvere gli annessi e connessi per ottenere quella che veramente potrà dirsi l'educazione fisica.

Perchè — nè ci si accusi, lo diremo mille volte, di ripetere fino alla sazietà, giacchè a chi non vuol sentire le cose bisogna purtroppo ripeterle — finora per educazione fisica si è inteso parlare di tutti e dappertutto, ed in tutte le occasioni più o meno propizie, e per tutte le piccole e grandi festiciuole, dove si commemori o non si commemori qualche avvenimento, voi avete sentito promesse di grandi e piccoli uomini politici ed amministrativi per questa elargizione di una istruzione che desse al corpo, all'organismo quello che le scuole danno — secondo i maligni dovrebbero dare — all'intelligenza, all'anima.

Ma quando andiamo a restringere il sugo — come dice la nostra buona cuoca — troviamo che era molto di più l'acqua anzichè il condimento.

L'educazione fisica, impartita com'è oggi, quando si ha la fortuna di vederla impartita, non è che una presa in giro delle più solenni, e noi siamo più favorevoli a quei Comuni ed a quei Governi che non danno alcun peso, e l'abuliscono nei loro programmi scolastici, anzichè a quelli altri che vogliono far parere ciò che effettivamente non è. E tutti ne sappiamo qualche cosa tanto per nostra diretta scienza — quando cioè eravamo ragazzi anche noi — come per quello che oggi, dopo più di mezzo secolo di promesse mai mantenute, si pratica, o meglio non si pratica. Il lamento non è la prima volta, per nostra disgrazia, che si deve emetterlo, ma se una cosa, qual è la educazione fisica, non si ottiene, sarebbe giusto che noi ce ne acquietassimo e lasciassimo ai nostri nepoti, oltre le tante gatte da pelare per il grande rinnovamento sociale che s'impone, anche questo problema da risolvere e che non è tra i meno gravi? No, non sarebbe giusto nè consono a questi nostri tempi che corrono, purtroppo corrono, e che hanno diritto sacrosanto di svolgere il programma al completo di questo rinnovamento.

Noi torniamo all'attacco, torniamo all'attacco in questi momenti nei quali la vita del mondo par che voglia sul serio battere una vera e grande strada della civiltà, torniamo all'attacco oggi in cui si parla di nazioni armate, e non più di militarismo, di gioventù addestrate alle armi per la sola difesa del patrio suolo, di umanità intera che deve e sente di avviarsi verso una nuova era di progresso.

Quale mai sarebbe questo vantato progresso il quale trascurasse, o rimandasse che è peggio di trascurare, il problema della educazione fisica?

Perchè — è bene chiarire davanti ai vecchi e nuovi legislatori la cosa e mettere la questione chiara e precisa nei suoi veri termini — ha valore o non ha valore l'educazione fisica del popolo? Devono o non devono i governi dare peso a questa *vezata quaestio* che pure esiste da anni ed anni nei loro programmi? Oppure la si è voluta presentare, come tante altre promesse atte a raddolcire con la speranza le pillole amare della esistenza umana? Noi amiamo credere che se sinora la questione non è stata risolta, il fatto lo si deve attribuire soltanto all'averla fatta precedere da tante altre — e molte sono sempre insoluto anch'esse — le quali parvero avere un maggior bisogno, un più affrettato bisogno di risoluzione e di realizzazione. Ma se i nostri legislatori volessero soltanto esaminare ciò che è avvenuto durante la tragica conflagrazione mondiale, se dai fatti o dai risultati di essa volessero trarre delle conseguenze esatte e precise, dovrebbero pure ammettere che il problema della educazione fisica, a tempo ed all'uopo risolto, avrebbe giovato, e come, allo svolgimento della guerra molto e più di quanto non abbia giovato lo accumulare per anni ed anni negli arsenali e nei depositi armi che all'atto si mostrarono poco utili... o fuor di moda, mentre l'arma più necessaria, più utile, più indispensabile, cioè l'uomo, fu sempre trascurata, sempre messa da parte, finchè poi se ne chiamò l'intervento, e fu la salvezza di tutti.

Lontano, lontanissimo da noi il triste pensiero di addestrare alle armi, come in un rinnovellato militarismo, la nostra futura generazione; niente di tutto ciò, noi ora apprestiamo le opere di pace, e sentiamo, come sempre, il bisogno che a queste opere di pace concorra, presti la sua opera infaticabilmente fattrice, una nuova razza, forte, agile, sicura e padrona di sé e del proprio avvenire. Queste le teorie — che già molte volte svolgemmo per quanto inutilmente — ma molti ci accusano appunto di aver troppo teorizzato. Accusa che potrebbe da noi essere dichiarata del tutto priva di fondamento, perchè a sostegno della nostra tesi, la quale abbiamo sempre svolta anche praticamente, noi potremmo presentare volumi e volumi di scritti incitanti coloro che possono e devono a fare a pro dell'educazione fisica quello stesso che si pratica per l'educazione intellettuale.

Vogliamo quindi — ed i lettori abbiano ancora la santa pazienza di leggerci e di unirsi a noi nella propaganda di queste che con orgoglio chiamiamo sane idee — ancora una volta accennare ai fatti pratici, a quelle possibili realizzazioni che porterebbero in breve all'ottenimento dello scopo prefissoci. E con questo proposito daremo nei numeri seguenti, man mano che l'argomento ci sembrerà utile e necessario, quegli schiarimenti su ciò che si dovrebbe e potrebbe fare perchè veramente il mondo potesse godere di quel tale rinnovamento sociale che si deve indirizzare verso una vera e sentita fratellanza non di parole ma di fatti palpabili.

Ichese.

PICCOLA POSTA

Volterra. — Manfredo Groni. - Ci mandi l'abbonamento.

Bengasi. — Trifiro. - Grazie. Troppo scure per la riproduzione.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Società Anonima GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Successuali a: MODANE · PALIGI · BOLOGNE (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.

Nella classica Corsa Internazionale della

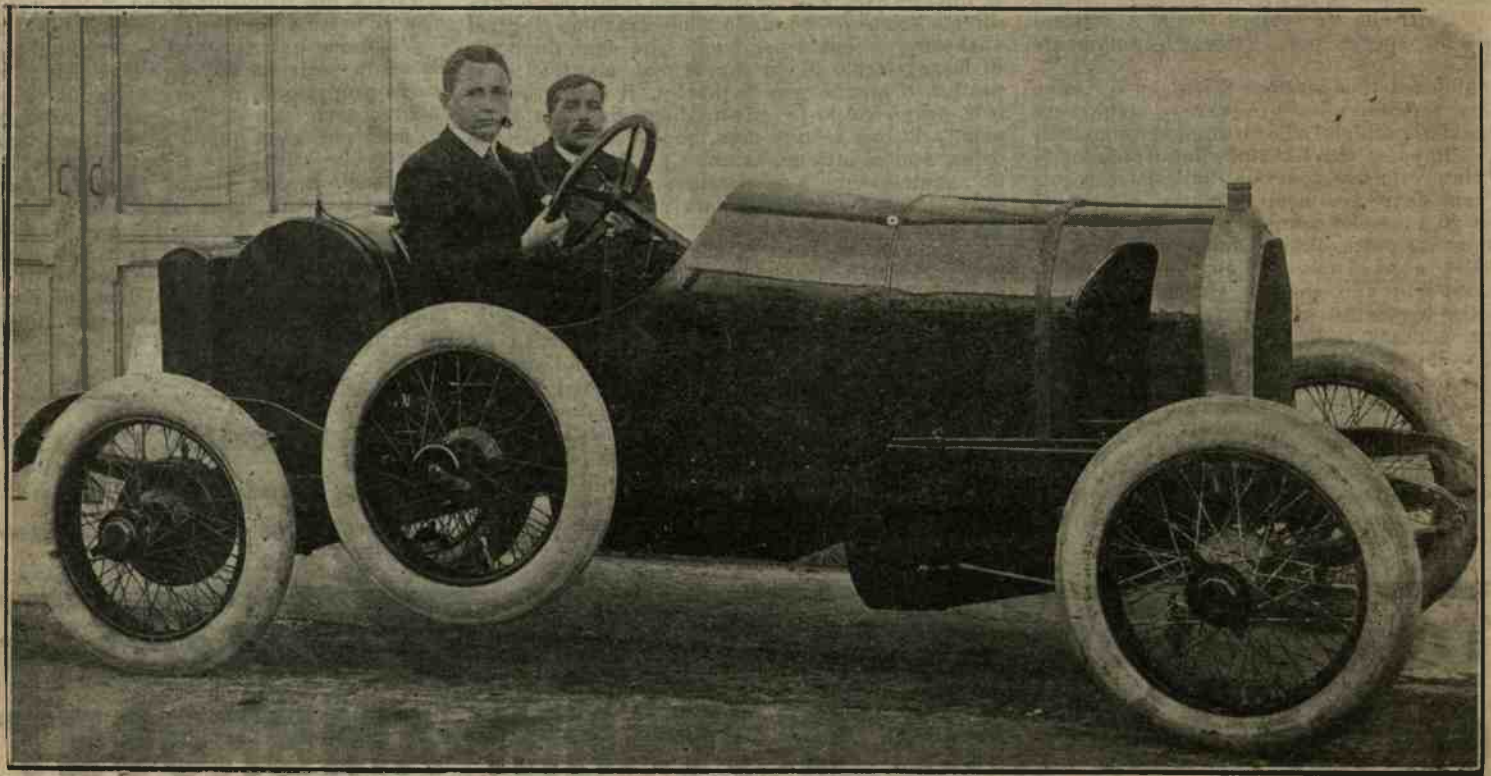
TARGA FLORIO

disputatasi in Sicilia sul percorso di 432 chilometri

MORIONDO

con macchina da turismo

ITALIA



PRIMO della 5^a Categoria

:: Secondo della Classifica Generale ::

ITALIA - FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

La X TARGA FLORIO sul Circuito delle Madonie



I vincitori delle due ultime prove. — A sinistra: Ernesto Ceirano (Scat), vincitore nel 1914. A destra: Felice Nazzaro (Nazzaro) vincitore nel 1913.

Le prove passate

La prima competizione venne disputata su tre giri delle Madonie, chilometri 444, il 5 maggio 1906. Le vetture non dovevano pesare più di 1000 kg. quelle del valore di 15.000 lire e non più di 1800 quelle del valore dalle 16 alle 20.000 lire.

Il « via » venne dato in questo ordine alle 16, i 10 in 10 minuti: 1. Lancia (Fiat); 2. Leblon (Hotchkiss); 3. Cagno (Itala); 4. Fournier A. (Clement); 5. Bablot (Berliet); 6. Pope (Itala); 7. Fournier M. (Clement); 8. De Caters (Itala); 9. Rigai (Itala); 10. Graziani (Itala).

Cagno nel primo giro era riuscito ad avvantaggiarsi sugli altri, seguito immediatamente da Lancia e da Bablot.

Al secondo giro Rigal guadagnava 5 minuti su Cagno. Al terzo giro Cagno aveva preso il sopravvento e finiva primo impiegando 9 ore 32', 22" con una media oraria di km. 46,543.

A lui seguirono Graziani, Bablot, Rigal, De Caters, ecc. Lancia aveva abbandonato la corsa. La seconda disputa, avvenuta il 21 Aprile 1907, segnò un nuovo duello italo-francese ed una nuova vittoria italiana per merito di Felice Nazzaro.

La classifica fu la seguente: Nazzaro (Fiat) in 17', 36"; Lancia (Fiat) in 8 ore 29', 29". Seguirono Fabry su Itala, Duray su De Dietrich, Cagno su Itala, Poi Gabriel, Tamagni, Weillschott, Borel ed altri.

La seconda domenica del maggio 1908 vide la terza disputa della Targa Florio, sui tre giri del circuito delle Madonie, circa 450 chilometri.

Nazzaro dopo aver compiuto il secondo giro in 42', 18" 4/5 doveva abbandonare Lancia marciando regolarmente impiegava 2,39', 9" 2/5 nel secondo e 2,50', 12" 2/5, nel terzo e con un tempo totale di 8,2', 41" 2/5 si classificava secondo.

Ceirano compiva i tre giri rispettivamente in 33', 39"; 2,50', 3"; 2,39', 31" e 1/5 con il tempo totale di 8,9', 13" e 1/5 si piazzava terzo.

Seguivano Porporato — il vincitore della seconda giornata di Bologna nel 1901, con 8,22', 33"; Novanzani con 8,38', 27"; Tamagni con 9,56', 9" 3/5; Fizzagalli — il corridore più faceto e più... impassibile — con 16,6', 6" 1/5.

Preceduta nell'aprile dalla Coppa Veturlette che vide un epico duello fra Giuppone, Boillot, Goux e le audacie sfortunate del povero torinese, la Targa Florio 1909 non fu forse circondata dal fasto che aveva caratterizzato le tre precedenti, ma mise forse in linea tutti i re del volante.

La competizione fu unicamente affrontata da portomen, e ne fu vincitore Ciuppa, un giovane siciliano di appena 23 anni, alle sue prime armi automobilistiche.

Ciuppa, infatti malgrado il cambio di due uomini, impiegava 2,43', 19" laddove il record del giro appartenente a Nazzaro, segnava 2,33', 3". La classifica fu la seguente: 1. Ciuppa (Spa) in

2,43', 19" 1/5; 2. Florio (Fiat) in 2,41', 19" 1/5; 3. Airoldi (Lancia) in 2,55', 25"; 4. Cortese (Spa) in 3,20', 40" e 2/5; 5. De Seta (Itala) in 3,21', 56". Seguirono: Stabile (De Dion), Olsen (De Dion), Ribolla (Berliet), Giaconia (De Dion).

Nel 1910, le manifestazioni automobilistiche siciliane, a cura dello Sport Club, furono riunite in una sola gara: Targa Florio, Coppa delle Veturlette e Coppa dello Sport Club furono disputate il 16 Maggio, su due giri del circuito.

Il numero dei concorrenti non fu rilevante ma in gara discesero tre velocissime Peugeot, affidate a Boillot, Giuppone e Goux, che non ebbero difficoltà ad aggiudicarsi nell'ordine la Coppa Veturlette. Alla Targa invece parteciparono: Cariolato (Franco), Olsen (Lancia), De Seta (Spa), Craviolo (Fiat), De Prosperis (Sigma).

La lotta si restrinse a Cariolato e De Prosperis. Il primo marciò con sicurezza e regolarità, compiendo il primo giro in 2,59, e 59" ed il secondo in 3,20', 48" 2/5 assicurandosi la vittoria in 6,20', 47" 2/5. De Prosperis fu la rivelazione della giornata e sebbene i suoi tempi non fossero brillantissimi (4,2', 6" il primo giro; 40', 39" il secondo) dette tuttavia prova di grande abilità di guidatore.

Boillot coprì il percorso in 5,20', 43" e 1/5 i due giri rispettivamente in 2,39', 8" 2/5 e 2,41', 34" 4/5.

Le sorti della prova si risollevarono nel 1911. La gara si disputò su tre giri del circuito delle Madonie, e fu aperta alle vetture con motore a 4 cilindri ed alesaggio fino a 100 millimetri, senza limitazioni di peso.

Il tempo che nella nottata si era mantenuto buono cominciò a minacciare quando il pubblico si affollò intorno alle macchine palpitanti.

Al terzo giro Ceirano si faceva nettamente innanzi grazie ad una bella regolarità di marcia e finiva primo in 9,32', 22 2/5; secondo fu Cortese in 9,58', 20" 2/5; terzo Soldaterkoff in 10,23', 23"; quarto Sandonnino; quinto Tamagni sulla minuscola Ford. Gli altri non terminarono.

Un lotto numeroso ed agguerrito di corridori si allineò nel 1912 allo starter.

La gara ebbe nuove fasi e più ampio circuito: in due giorni si trattò di percorrere un intero nastro stradale che da Palermo, per Termini, Cefalù, Patti conduceva a Messina, indi a Girardini, Acireale, Catania, Lentini, Siracusa, Arola, Noto, Comiso, Porto Empedocle, Marsala, Trapani, nuovamente a Palermo.

La corsa si disputò il 25 e 26 maggio e mise a durissima prova la resistenza di uomini e macchine.

La classifica dei primi fu la seguente: 1. Snipe in 24,37', 19"; 2. Garetto in 25,7', 38" 2/5; 3. Giordano in 26,41', 4"; 4. De Prosperis in 25,32', 8" 3/5; 5. De Matteo in 26,56', 37".

La gara del 1913 fu un vero avvenimento internazionale.

La prova si svolse nei giorni 11 e 12 maggio, il percorso fu Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Terranuova, Girgenti il primo giorno e Girgenti,

Marsala, Trapani, Palermo il secondo. In totale ben 1000 chilometri.

Nazzaro coprì l'intero percorso di 1050 km. in ore 19,18', 40" con velocità media di km. 54,372, vincendo la Targa Florio.

Lo seguì, ad un'ora circa di distanza, Marsaglia su Aquila, poi Gloria su De Vecchi, Berra su De Dion, Giordano su Fiat, Sivocci su De Vecchi, Lopez su Overland, Bordino su Lancia, Diana su Isotta-Fraschini, Stabile su Minerva, Turner su Renault, ecc.

L'ultima disputa per la Targa Florio avvenne il 24 maggio 1914. Essa consisteva in una corsa turistica per Automobili, in due tappe (Palermo-Siracusa e Siracusa-Palermo), con un totale di circa 1000 km. Era aperta a vetture di tutte le potenze fino ad un massimo limitato dei motori di una cilindrata di litri 9.

La partenza fu data la mattina del 23 alle ore 4. Partirono 31 macchine.

Nella prima tappa, Ceirano coprì i 433 km. in trentotto minuti meno dell'anno precedente in cui il tempo migliore era spettato a Marsaglia. Molti inconvenienti avevano messo fuori di gara corridori degnissimi quali Franchini, Snipe, Tortora, ritardando diversi altri che sino a Messina o a Catania avevano marciato ottimamente.

Anche la seconda tappa fu conquistata trionfalmente da Ceirano, che abbatté i « records » esistenti abbassandoli di due ore. Bisogna però riconoscere che durante la disputa gli uomini migliori e le macchine più quotate sparirono, strappate alla lotta da incidenti di ogni genere, sia meccanici che stradali.

Ceirano (Scat) impiegò un tempo totale di 16 ore 51' 31" a percorrere km. 979 con una bella media oraria di km. 58,071.

Carnagione
fresca e vellutata
con l'uso della

CREMA VENUS
BERTELLI

il prodotto che
non si può
sostituire
nella toe-
letta delle
Signore.

Il terzo brillante successo

della **DIATTO**



nel

1919

X^a TARGA FLORIO

Gamboni su DIATTO

PRIMO della sua categoria
Terzo della classifica generale

Con Macchina di Serie

La prova del 1919

I quotidiani hanno rilevato l'accanimento del maltempo contro la corsa di Sicilia — risorta a nuova vita dopo un periodo di trascuratezza voluta dalle circostanze della guerra — e ne han tratto argomento per attribuire ad esso il ripetersi dei troppi incidenti che hanno ridotto i 21 partenti ad una esigua schiera di arrivati ed è certo che se le piogge torrenziali hanno guastato il percorso affrettatamente riattato per la gran prova, hanno del pari consentito di sperimentare guidatori e macchine attraverso un percorso durissimo ed aspro quanto mai.

Quindi è stato tanto più rilevante a nostro parere il successo della gara — la quale, di per sé già difficile per le tortuosità del percorso e la sua continua variazione altimetrica, è stata quest'anno ben più laboriosa per l'assenza di macchine nuove, per il deterioramento del fondo stradale e per la inclemenza del tempo che ha disturbato non poco i corridori.

La cura massima che gli stranieri han posto nella partecipazione « ufficiale » alla gara ha portato per loro l'ambito premio della vittoria che — per la prima volta dalla istituzione della gara — non ha arriso ai colori italiani o — per lo meno — ha schernito per poco il meritissimo successo italiano.

Boillot su la sua Peugeot, opportunamente ritoccata e messa a punto, ha vinto con una media chilometrica che è notevole date le difficoltà varie che quest'anno presentava il Circuito — ma egli — si noti — montava una macchina classica da Grand Prix alla quale egli deve altri brillanti successi.

Per noi appare ben più luminoso il fatto della tenacia colla quale il lotto degli italiani su macchine italiane ha saputo « serrare sotto » alla macchina vincente in modo da minacciare seriamente il successo.

Così Moriondo su Itala conquista il 2° posto dopo aver condotto la corsa da vero maestro e con un aumento progressivo della sua classifica: se il circuito fosse stato più lungo non è azzardato ritenere che Boillot — obbligato a non « lanciare » troppo la sua velocissima macchina su un percorso così vario e difficoltoso avrebbe dovuto difendersi seriamente dal vecchio campione italiano che su una macchina usa ai successi in tante passate competizioni minacciava di portargli via con una certa probabilità la vittoria.

E al terzo posto la nota marca « Diatto » scendendo in lizza dopo un periodo di riposo forzato ha trovato un'ottima posizione per mezzo di Gamboni: successo meritissimo anche questo per la bontà della macchina e per la volontà disciplinata del corridore.

Ed è da rimpiangere che un banale incidente abbia tolto di gara la simpatica figura di Ascari al quale sarebbe spettato di diritto — dopo i successi della Poggio di Berceto e della Consuma — di portare al traguardo in ottimo posto la sua « Fiat » sulla quale si appuntavano le speranze più vive degli spettatori della corsa.

La classica competizione di Sicilia ha rivissuto quest'anno in mezzo alla più intensa e più vibrante aspettativa di tutto il mondo automobilistico: erano corse voci più o meno disinteressate sulla sospensione o meno di essa, si era parlato di riduzione di percorso, di variazione di esso, della presenza di macchine nuove e di corridori vecchi — l'attesa non è stata delusa e mai corsa automobilistica è stata seguita con maggiore trepidazione.

Gli stranieri erano scesi in lizza con accanimento. Thomas con la sua otto cilindri minacciava di stabilire sul percorso un vero « record » (si parlava di una velocità sul Km. lanciato di ben 170 Km. all'ora [?!?]), la « Peugeot » aveva affidato a Boillot, a Reville, a Goux la cura di portare con molta probabilità i suoi colori alla vittoria e saggio provvedimento fu quello di inviare in corsa, un lotto abbastanza numeroso di corridori che, mancato Goux alla gara e uscita da essa Reville per un grave incidente senza tristi conseguenze, Boillot ha però potuto raggiungere il successo, dopo una corsa condotta maestrevolmente e con sagacia, dato l'uso di una macchina poco adatta ad un circuito che non consente facilmente le grandi velocità.

Ma è con naturale e legittimo orgoglio che dobbiamo segnalare il successo dei nostri colori nei posti immediatamente seguenti. Indubbiamente Moriondo (vincitore della V Categoria su

Itala) Musetti (che vinse la IV Categoria su Aquila) Gamboni (che riportò sulla Diatto il successo nella III Categoria) e che nella classifica generale riportarono rispettivamente il 2°, il 4° ed il 3° posto hanno saputo comportarsi maestrevolmente nella competizione che, se era aspra per Boillot, diveniva asprissima per loro già handicappati fortemente dalla presenza del francese con una automobile curatissima in ogni particolare e recentemente ritoccata per il circuito.

Così se si dà uno sguardo ai tempi impiegati non si può non restare ammirati del lieve scarto di velocità fra Boillot (Km 55.030 ora) Moriondo (Km. 51.633 ora) e Gamboni.

Deduzioni ed insegnamenti da ricavare da questa che una volta era la prova più interessante per i nuovi tipi di automobili quest'anno non ve ne sono o sono quelli che già avevamo rilevato da una esperienza di corse e di gare consimili per il passato. Mancato il « debutto » di qualche cosa di veramente nuovo, data la presenza di mac-

riondo, su vettura « Itala » in ore 8.21'46". 3. Gamboni su vettura « Diatto » in ore 8.33'28" ^{2/3}. 4. Masetti Giulio su « Fiat » in ore 8.49'19". 5. Negro su « Nazzaro » in ore 8.52'51". 6. Masetti su « Aquila » in ore 9.13'03". 7. Sivocci su « C.M.N. » in ore 9.26'35". 8. Baldoni su « Nazzaro » in ore 9.59'47".

La classifica per categoria.

I la classifica per categoria rimane pertanto così stabilita:

V Categoria. - 1° Moriondo su Itala; 2° Negro su Nazzaro.

IV Categoria. - 1° Masetti su Aquila.

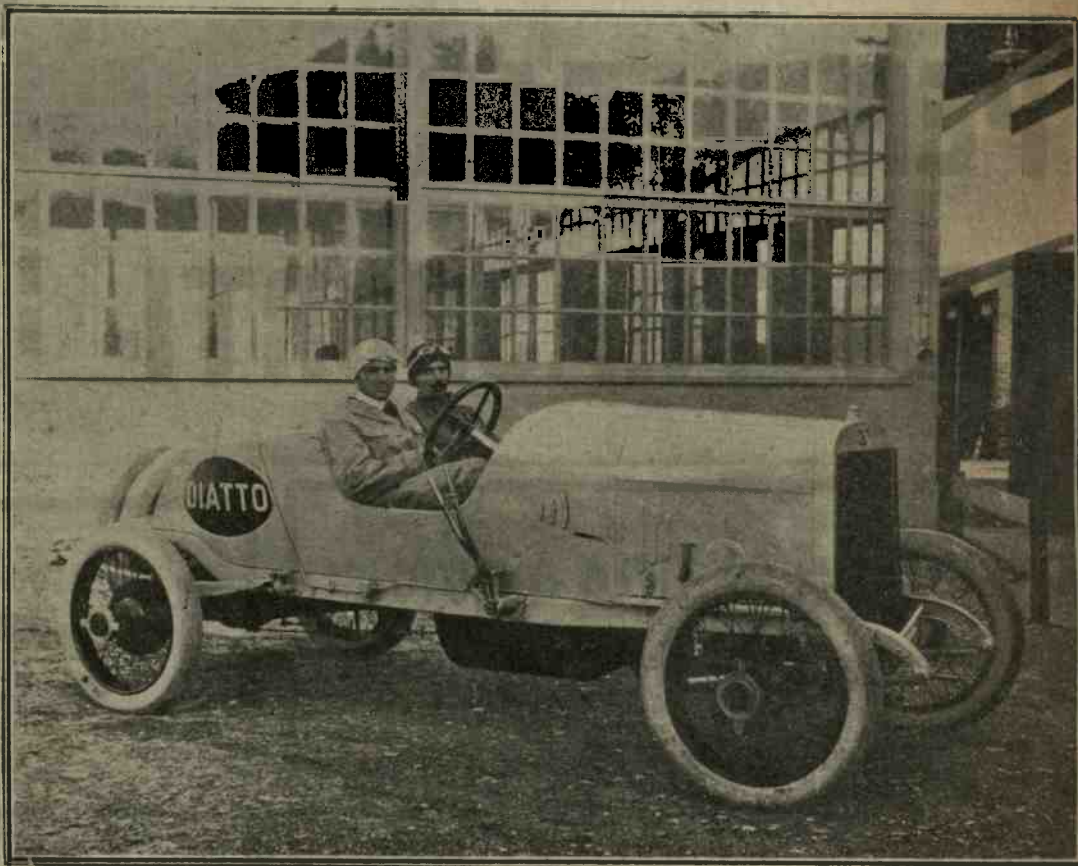
III Categoria. - 1° Gamboni su Diatto.

II Categoria. - 1° Boillot su Peugeot.

COSE LIETE

Con recente decreto sovrano, su proposta del ministro Ferraris, venne nominato cavaliere della Corona d'Italia il rag. Mario Alberto Rossi.

Il cav. Rossi, distinto funzionario delle Opere pie di San Paolo, copre da molti anni la carica di segretario generale del R. Rowing-Club Italiano, dove spiega indefessa attività nello sviluppo e nelle manifestazioni dell'importante « sport » remiero.



Gamboni, su Diatto, primo della sua Categoria, terzo nella Classifica generale con macchina di serie.

chine che non hanno subito che semplici modifiche e talvolta solamente una « messa a punto » rigorosa, il percorso difficile, l'asprezza del tempo non potevano consentire grandi velocità. Quindi la competizione ha rivestito un carattere quasi individuale di esibizione tanto delle macchine che degli uomini.

E sorpassando sul successo della « Peugeot » del resto larvamente previsto dai competenti per le sue doti particolari di preparazione, resta per noi italiani un successo ed una promessa per l'avvenire: il successo delle due vecchie marche italiane, l'Itala e la Diatto, la cui comparsa è stata così felicemente coronata dalla vittoria e la promessa che questi che nel primo anno della risurrezione automobilistica del dopo guerra hanno costituito dei coraggiosi e brillanti risultati per l'Industria Nazionale, siano nell'anno venturo il sicuro e più certo patrimonio dei nostri corridori e delle nostre macchine anche nelle gare internazionali e mondiali che rinasceranno a nuova vita col rinascere delle proficue opere di pace.

Ing. Bruno Sonnino.

La classifica generale.

1. Boillot Andrea, su vettura « Peugeot » in ore 7.51'01" ^{1/5} (media oraria km. 55.029). 2. Mo-

Su proposta dello stesso ministro è stato nominato Commendatore della Corona d'Italia il cav. uff. Gatti Goria, il benemerito presidente della Scuola per meccanici e conducenti di automobili e di numerose iniziative benefiche.

Ai due amici vivissime congratulazioni.

Ai nostri lettori.

Tutti i nostri sforzi per conservare il prezzo attuale alla nostra Rivista si infrangono contro tutti i fortissimi aumenti di spese editoriali ecc. che abbiamo dovuto subire in questi ultimi quattro mesi. Pur tuttavia, stante la nostra diffusione e la speciale organizzazione, l'aumento che apporteremo dal 1° **Gennaio prossimo**, sarà di soli 5 centesimi la copia.

Siamo certi che i nostri Lettori ed Abbonati vorranno giustificare tale aumento e vorranno continuarci la loro simpatia ed il loro appoggio, ammesso che la nostra Rivista oggi completa in ogni rubrica, rimane sempre la più economica del genere.

Abbonamento per 1919: Anno L. 10 - Semestre L. 5.

N. B. Ai nuovi abbonati annui faremo anche invio dei numeri del mese di Dicembre.

PER TURISMO
PER SPORT
PER CITTA'
PER AFFARI
PER TRASPORTI

AUTOMOBILI



TORINO

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



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

PER LE ALI D'ITALIA

Dopo i gloriosi fasti guerrieri, l'aviazione italiana subisce ora un periodo di stasi rotto solo da qualche ardito raid, promosso da ditte costruttrici; raids tanto più encomiabili in quanto sono volati, ma che, pur luminosamente dimostrando l'eccellenza di apparecchi e piloti italiani, non bastano a far prendere, alla nostra aviazione, una solida posizione di fronte alle altre aviazioni del mondo.

Questo periodo di stasi è doppiamente dannoso in quanto non solo permette alle altre aviazioni di lasciare indietro, nelle opere di pace, l'aviazione italiana, ma anche perchè, in questo periodo, migliaia di piloti, abbandonata la *cloche*, perdono il magnifico allenamento acquistato nei perigliosi voli di guerra; migliaia di ottimi motoristi, diventati semplici meccanici, dimenticano le delicate iniezioni del motore d'aviazione ed infine perchè termina negli ambienti dell'industria aviatoria, la fiorentissima in Italia, una incertezza molto dannosa.

E' quindi urgente, dirò di più necessario, vitale, che il Governo delimiti, al più presto, una linea condotta, stabilisca un programma se non vuol lasciar perire una gloriosissima fra le flotte aeree europee.

So benissimo che molti, leggendo queste mie poche righe, esclameranno: « Ecco un altro pazzo che vuol rompersi l'osso del collo, trascinare qualche altro, un po' meno pazzo di lui, alla stessa meta e far sperperare al Governo qualche milione ». A questi signori increduli, rispondo che non ho nessuna velleità nè di suicidio nè di assassinio e che, dato e non concesso che la mia umile voce potesse influire, anche menomamente, sulle decisioni governative, i milioni destinati all'incremento dell'aeronautica sono ben lungi dall'essere sperperati, ma potranno invece promuovere un potente progresso economico per la Patria nostra. Prego pertanto questi signori increduli a radunare tutta la loro pazienza per leggermi fino alla fine.

Aviazione civile.

Io non affermo e non credo che l'aviazione civile possa, dall'oggi al domani ed anche al dopodomani, assurgere all'importanza ed al reddito delle ferrovie o delle grandi Compagnie di navigazione; credo, però, ed affermo che, ove non si voglia restare indietro alle aviazioni delle altre grandi potenze, è fin d'ora necessario allestire qualche regolare linea aerea e possibilmente impegnarsi di qualche grande linea aerotranscontinentale, sia pure in via di esperimento ed esercitato magari, in principio, con leggera perdita, ma che, con il perfezionarsi dei mezzi impiegati e con il progressivo aumento di fiducia nel pubblico, può e deve diventare non solo un vantaggio per il Paese che l'ha saputo organizzare, ma anche una fonte di non piccolo reddito.

Mi si obietterà che i pericoli e la spesa spaventano il pubblico, che è sempre contrario ad ogni novità.

Certo, molti spergiurano che mai metteranno piede in un aeroplano, ma non pochi sono quelli che assillano i piloti di domande e preghiere per provare le emozioni del volo.

In quanto, poi, a questi pericoli che da tanti non considerano l'aviazione come un sistema di suicidio più spiccio e sicuro della rivoltella, del fucile, del Po e della stricnina, ricordo a questi signori la poca fiducia con la quale è stato accolto l'automobile al suo primo apparire; inoltre, prego questi tanti di rivedere attentamente le cronache degli ultimi tempi e di fare un esatto computo dei morti e feriti che si debbono deplorare in catastrofi automobilistiche, investimenti, ecc. Mi si risponde certamente che molto maggiore è la circolazione degli automobili in confronto a quella degli aeromobili; però, se facciamo la proporzione degli infortuni, la confidenza assoluta riposta nell'automobile e la grande diffidenza che ispira l'aeroplano, credo che la bilancia finisca col pendere favorevolmente dalla parte dell'aviazione; inoltre, credo che il computo di tutte le teste rotte nell'automobilismo non convincerebbe nessun proprietario a vendere la sua auto, ed in un ipotetico caso sono certo che nessun pedone, per quanto pericolato ed affascinato dalla polvere delle altrui automobili, voterebbe per la proibizione della circolazione automobilistica.

Ricorderò pure le polemiche e la grande diffidenza con la quale, nell'ambiente marinaro, è stata accolta la prima nave a vapore e credo

inutile far notare se era o no giustificata questa diffidenza. Aggiungerò in fine il fatterello, narratomi giorni sono di un vecchio contadino novantenne che, l'anno scorso, per la prima volta in vita sua saliva in treno dicendo: « Ora che son vecchio non ho più paura di morire ».

Naturalmente, per l'aviazione civile, non si dovranno usare che gli apparecchi che forniscono le migliori garanzie di stabilità e robustezza guidati da piloti dei quali si sia perfettamente sicuri tanto come abilità quanto, e forse più ancora, come prudenza.

In quanto alla spesa, essa è certamente inferiore quanto comunemente si crede. Infatti un apparecchio capace di portare due tonnellate di carico commerciale, ad una velocità di 150 Km. ora si può calcolare non consumi, specie cessato l'attuale rincaro, più di 3 lire per chilometro di percorso, fra benzina, olio, piloti, ecc.



Il tenente americano Maynard, vincitore della gara: « Da Costa a Costa ».
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Aviazione Nazionale.

Abbiamo quindi che un viaggio di 600 chilometri viene a costare circa 1800 lire. Ora calcolando ogni passeggero Kg. 100, compreso un piccolo bagaglio, il nostro apparecchio, con uno speciale adattamento della carlinga o della fusoliera, può portare, oltre ai piloti, almeno 18 passeggeri, quindi, ad esempio, per il viaggio Torino-Roma si potrebbero tenere dei prezzi leggermente superiori a quelli dello Sleeping-car ma non a quelli del treno di lusso anche calcolando un tanto ogni viaggio, per l'ammortamento del costo dell'apparecchio.

Inoltre, particolare interessante, è che i viaggiatori, se possono essere leggermente incomodati dal rombo dei motori, godono in compenso di tutte le attrattive del panorama, che specie sull'Italia, non potrebbe essere più bello e vario, e non sono nè annoiati dalle gallerie nè incomodati ed anneriti dal fumo.

Ma più comodo e redditizio è certamente l'aerotrasporto della posta, più comodo perchè a parità di peso occupa meno spazio, più redditizio, su un percorso relativamente non troppo lungo (500-1000

chilometri), perchè la tariffa di francatura delle lettere è proporzionalmente maggiore della tariffa che si può imporre ai passeggeri. Infatti se si ammette che di 15 grammi il peso medio di una lettera in 18 quintali si potranno trasportare 120 mila lettere che francate con 25 centesimi l'una ci daranno un ricavo totale di Lire 20.000.

L'aviazione postale, ha poi il vantaggio che almeno in principio, si possano sempre far viaggiare gli apparecchi a pieno carico, mediante opportuni accordi con la Direzione delle Poste, mentre non sempre si può trovare il numero esatto di passeggeri onde siano occupati tutti i posti disponibili sull'apparecchio, inoltre il pubblico, che in generale ha un sacrosanto rispetto per la sua pelle, affiderebbe, certo volentieri, i suoi messaggi all'aviazione sia per la novità della cosa, sia per dare, senza rischio nè spesa, incremento ad una industria nazionale. Credo pure che si potrebbe sicuramente contare sulla corrispondenza di tanti innamorati ai quali non parrebbe vero di ispirarsi alla romantica Lucia, mandandosi sull'aure i loro sospiri ardenti. Probabilmente Donizetti, musicando il famoso duetto dell'opera immortale non immaginava che il suo verso si potrebbe interpretare e realizzare in questa maniera.

Una ragione particolare poi spingerebbe in particolare modo a dare incremento all'aviazione nazionale; l'Italia, per la grande ossatura montana che tutta la percorre, è un paese nel quale l'impianto e la manutenzione delle strade ferrate è certamente molto più costoso e difficile che non in paesi più favoriti da un suolo prevalentemente piano, come la Francia; si dovrebbe quindi tendere a cercare di sgravare, il più possibile, le ferrovie sia con l'aviazione per il trasporto dei passeggeri, oggetti di valore, posta, ecc. sia con la canalizzazione trasportando per via acqua le merci di grande peso e volume come legname, carbone, materiale edilizio ecc.

Mi si può obiettare che appunto detta configurazione orografica italiana, aumenta le difficoltà di un atterraggio di fortuna, ma si può osservare prima di tutto che un aeroplano in generale plana con l'inclinazione di un settimo e che quindi da una altezza di circa 2000 metri, buona quota di volo, ha un raggio di 14 chilometri nel quale è ben difficile non trovare un prato o una piccola spianata per poter atterrare, in secondo luogo agli accennati inconvenienti si può facilmente ovviare tanto moltiplicando i capi d'atterraggio quanto adottando prevalentemente apparecchi polimotori.

Anche una considerazione industriale spinge a dare impulso all'Aeronautica italiana. Questa considerazione è che noi, mancando di materie prime dobbiamo cercare di sviluppare maggiormente le industrie nelle quali, più che la materia prima, importa l'eccellenza della mano d'opera ed il genio ideatore. Ora, come la dura prova della guerra ha luminosamente dimostrato, noi possiamo disporre di genialissimi fra i migliori ingegneri aeronautici e di ottime maestranze alle quali però è necessario non far dimenticare il delicato lavoro dell'Industria Aeronautica.

Aviazione Internazionale.

Non solo però ristretta entro i confini di una nazione deve essere l'Aeronautica. Dove meglio l'aeroplano può far valere le sue superiorità, velocità e percorso diretto, sugli altri sistemi di locomozione è nei lunghi percorsi che necessariamente trascendono gli stretti limiti di uno Stato, sia pure questo di rilevante lunghezza come l'Italia. Infatti, se in un viaggio di poche centinaia di chilometri l'aeroplano dà solo un vantaggio di qualche ora sul treno, per un viaggio di parecchie migliaia di chilometri questo vantaggio si risolve in un economia di tempo di giornate ed anche di settimane. L'aeroplano quindi sarebbe preferito non solo per sport, comodità o senso estetico del paesaggio ma per una vera e non indifferente economia di tempo.

Se, per esempio, il servizio di aerotrasporti Londra-Calcutta fosse già impiantato e regolarmente funzionasse sono convinto che potrebbe contare fra i suoi clienti non solo la maggior parte degli uomini d'affari, fedeli alla vecchia massima inglese « sine is money, » ma anche quasi tutti gli ufficiali dell'esercito anglo-indiano ai quali certamente non parrebbe vero di guadagnare quasi un mesetto di licenza nel viaggio.

Particolare non trascurabile è che l'economia del vitto e di tutte le piccole spese inerenti a qualsiasi viaggio diventa rilevante su un lungo percorso e, entro certi limiti, può controbilanciare la maggior spesa del viaggio aereo.

Il trasporto aereo della posta è invece, economicamente parlando, meno conveniente su un

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA

(Pinerolo).

PNEUMATICI



La Marca
di fiducia.

AVTOMOBILI
CHIRIBIRI & C
TORINO



VETTURETTA
12 HP

Cinzano



Vermouth - Vini Spumanti
F. Cinzano & C. Torino

Il signor **Charles Arthur WRAGG**, a Melbourne, titolare della Privativa Industriale Italiana, Vol 453, N. 162, del 21 dicembre 1915, per:

"Perfezionamenti agli Aeroplani,"

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della Privativa stessa.

Rivolgersi alla **Ditta SECONDO TORTA & C.** - Brevetti d'invenzione e Marchi di fabbrica - 28 bis, Via XX Settembre - **Torino.**

velocità ed economia; la velocità, però, pur non essendo indifferente, passa in seconda linea davanti alla rilevante economia che l'aeroplano può far realizzare.

Infatti: una carovana, in un lungo viaggio, si può ritenere non percorra, fra le difficoltà del deserto e le fermate alle oasi, più di 25 km. al giorno; un cammello, che oltre alle merci deve portare i viveri per sé e per i cammellieri, l'acqua, gli attrezzi da attendamento, ecc., si calcola non possa portare più di un centinaio di chilogrammi di carico commerciale; in quanto al costo, per quanto cammelli e cammellieri non siano iscritti alla Camera del lavoro, si può ritenere che, fra vitto per uomini e bestie, costo o affitto dei cammelli e calzature, paga dei cammellieri e della scorta, non sia inferiore a L. 10 per cammello; si ha quindi che una carovana trasportante Kg. 1800 di carico commerciale viene a costare L. 180 al giorno, e,

Scuola per Meccanici e Conducenti di Automobili
(Riconosciuta dal Governo)

Alla Sede della Scuola, **Via Balbis, 1** - telefono 63-02, continuano ad essere aperte le iscrizioni per il corso che si è iniziato la sera di lunedì, 24 corrente.

Il Direttore
Ing. Emilio Marengo

Il Presidente
Avv. C. Gorla-Gatti

lungo percorso, perchè non si può crescere la tariffa delle lettere proporzionalmente alla lunghezza del viaggio, in questo caso però l'aerotrasporto potrebbe limitarsi agli espressi, la cui franchitura è maggiore di quella delle lettere comuni, e, per percorsi eccessivamente lunghi, si potrebbero costituire degli speciali espressi aeronautici con franchitura proporzionale alla lunghezza del viaggio.

A prendere degno posto nell'aeronautica internazionale l'Italia è favorita dalla sua posizione geografica. Il nostro paese, posto come una specie di ponte fra Europa, Asia e Africa deve necessariamente servire come punto di incrocio delle linee aerotranscontinentali che uniranno queste tre parti del mondo, con il suo clima ideale per l'aeronautica l'Italia deve dare e darà il punto di ritrovo, l'istante di riposo agli aquilotti umani dei tre continenti.

Aviazione commerciale coloniale.

Ma l'applicazione dell'aeronautica che, per ora può essere più utile, specie nel caso particolare dell'Italia, è l'aviazione commerciale coloniale.

Noi abbiamo delle colonie (Libia) che, sebbene necessarie al nostro stato di grande potenza, sono allo stato presente di un rendimento anzi che no negativo e che, nell'avvenire non promettono gran che, almeno per la parte agricoltura.

Quello che invece può far fiorire queste nostre colonie, è il commercio quando riusciremo, vincendo la concorrenza francese, a far affluire alle nostre coste i prodotti del ricco Sudan, separato da Tripoli da un deserto di quasi 3000 chilometri non percorso da ferrovia.

L'impianto di una così lunga strada ferrata attraverso al deserto è oltremodo lunga e malagevole e la manutenzione, sorveglianza, ecc., ne è molto costoso, quindi passeranno ancora non pochi anni prima che il Sudan possa essere collegato, con una ferrovia, a Tripoli e le merci, quelle poche che non accaparra la concorrenza francese con le sue ferrovie spinte nell'interno dell'Algeria, continuano e continueranno ad attraversare il deserto al lento passo del cammello.

Ora, i prodotti più interessanti del Sudan sono: polvere d'oro, penne di struzzo, avorio, pelli di animali selvaggi, ecc., tutte merci queste che racchiudono molto valore in poco spazio e peso, ossia, che hanno i migliori requisiti per formare il carico di un aeroplano commerciale.

Vediamo ora se e quali vantaggi può dare l'aeroplano sul cammello. Questi vantaggi sono due:



L'aviatore **Elia Lint** e l'ing. **Marchetti**, pilota e creatore dell'apparecchio M.V.T. che a quanto si è pubblicato, avrebbe battuto il record mondiale della velocità.

con una media giornaliera di 25 km., il costo ne è di L. 7,20 al km. di percorso.

Ho sopra esposto come un apparecchio, portante un ugual carico commerciale, viene a costare circa L. 3 al km., quindi, per Km. 3000, circa L. 9000 invece delle L. 21.600 del trasporto carovaniero.

Come si vede, un'ipotetica Società d'Aviazione commerciale coloniale potrebbe fruttare un beneficio di più del 100%, inoltre detta società, spin-

gendo il più a Sud possibile i suoi agenti, potrebbe evitare la trafila e le ruberie dei mercanti e mediatori arabi, comperando direttamente sui mercati dell'interno i preziosi prodotti, cambiandoli magari con merci italiane (tessuti, attrezzi da lavoro o da caccia, conterie, ecc.), e realizzando così un nuovo beneficio che non stimo certo al disotto del primo.

Una tale Società potrebbe anche ottenere una forte sovvenzione governativa poichè, oltre a mettere in valore delle Colonie di un reddito assai problematico, favorisce l'occupazione pacifica di dette colonie, che certamente non poca impressione farebbero sugli animi ingenui e fanciulloni degli indigeni dell'interno, le grandi, rombanti aquile tricolori.

Nè bisogna tralasciare fra i vantaggi, forniti da una ben organizzata Aviazione Coloniale, il potente sussidio che potrebbe offrire alla scienza geografica, potendo, con poco rischio e spese, fornire i più ampi particolari topografici di regioni ancora mal note.

Concludendo.

Spero di essere riuscito a dimostrare tutti i vantaggi che potrebbero arrecare alla Patria nostra una ben organizzata aviazione civile. Quello che ho detto, però, e che ripeto, è la necessità assoluta, vitale, di fare in fretta. Gli americani danno il più grande sviluppo alla loro aviazione, impiantando linee aeree, adoperando aeroplani per scopi forestali, da esplorazione, ecc.; gli inglesi hanno già impiantato la linea aerea Londra-Parigi non ostante il clima assai poco propizio ad un regolare servizio aereo della capitale inglese; la Francia, con i suoi ripetuti raids coloniali, mostra di avere perfettamente compreso tutta l'importanza dell'aviazione coloniale; è ora che anche noi prendiamo il nostro posto nell'aviazione mondiale.

Circa tre anni fa, per tutta la nazione, si levava il grido «diamo ALI ALL'ITALIA»; ora queste ali ci sono, hanno già compiuto un glorioso dovere di sacrificio, di abnegazione e di eroismo; un nuovo grido deve sorgere «non lasciamo perire le ALI D'ITALIA» e quello che è stato un terribile strumento di gloria e di morte in una giusta guerra, diventerà un potente mezzo di progresso economico per l'industria e per il commercio nel bene della Patria sempre.

Francesco Toller.

ABBONATEVI ALLA STAMPA SPORTIVA

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI
PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

A. COTTINNO & C.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TORINO - VIA MONTI, 24. TEL. 22-75 - TEL. COTTINRADIA

CASA FONDATA NEL 1898

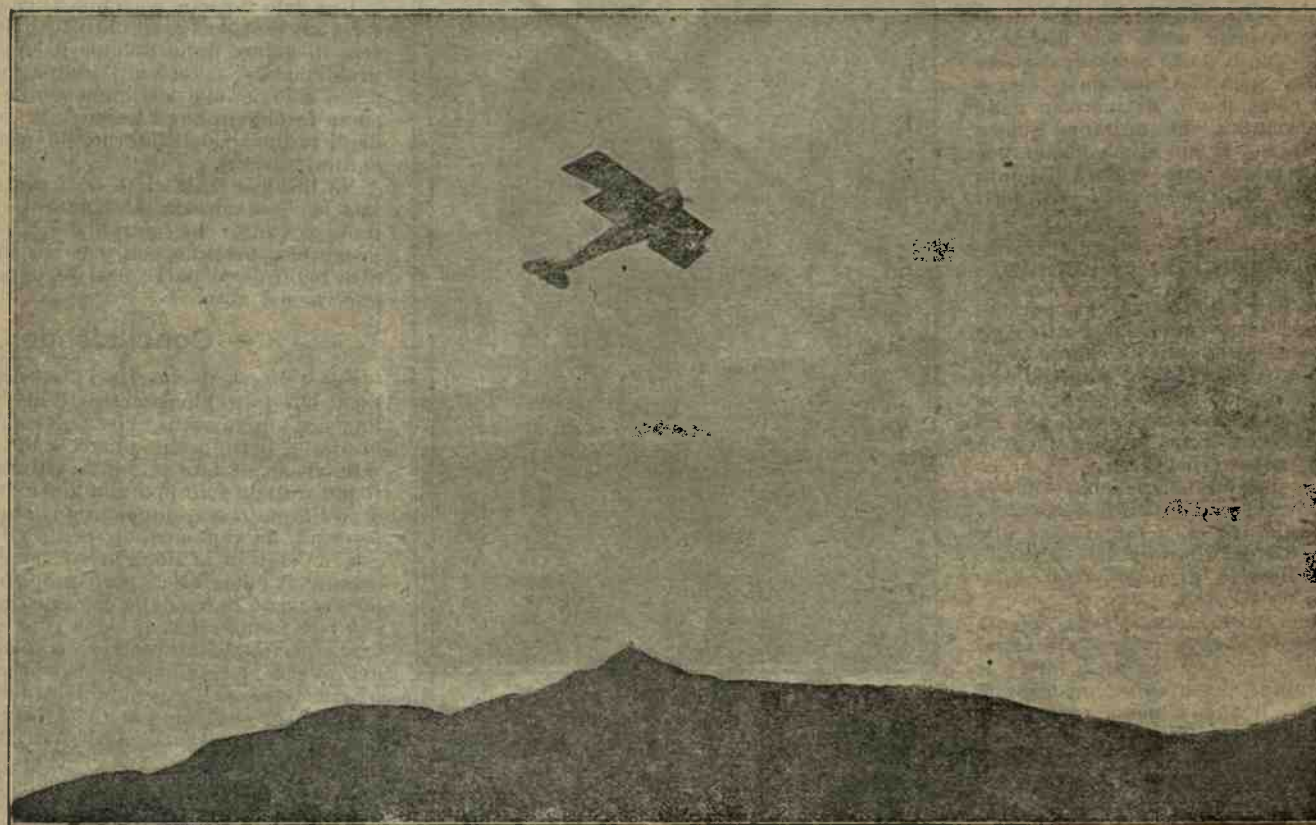
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Gio. ANSALDO & C.

Capitale Sociale: L. 500.000.000 interamente versato.

Sede legale: ROMA.

Sede Amministrativa ed Industriale: GENOVA.



Aeroplano Ansaldo in volo.

Stabilimenti:

1. Stabilimento Meccanico.
2. Stabilimento per la costruzione di Locomotive.
3. Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie.
4. Stabilimento della Fiumara per Munizioni da Guerra.
5. Stabilimento per la costruzione di Motori da Aviazione.
6. Fonderia di Acciaio.
7. Acciaierie Fabbriche Corazze.
8. Stabilimento per la produzione dell'Ossigeno e dell'Idrogeno.
9. Stabilimento termo-chimico (Tungsteno e Molibdeno).
10. Nuovo Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie.
11. Stabilimento Elettrotecnico.
12. Fonderie di Bronzo e di Alluminio.
13. Stabilimento Metallurgico Delta.
14. Officine per la costruzione di Motori a scoppio e combustione interna.
15. Cantiere Aeronautico N. 1.
16. Cantiere Aeronautico N. 2.
17. Cantiere Aeronautico N. 3 (già SIT).
18. Cantiere Aeronautico N. 4.
19. Cantiere Aeronautico N. 5 (già POMILIO).
20. Fabbrica di tubi Ansaldo.
21. Stabilimento per la fabbricazione di Bossoli d'Artiglieria.
22. Cantiere Navale.
23. Cantiere per Navi di legno.
24. Proietificio Ansaldo.
25. Fonderia di ghisa.
26. Officine allestimento navi.
27. Stabilimento per la lavorazione di Materiali refrattari.
28. Cave e Fornaci.
29. Miniere di Cogne.
30. Stabilimento Elettrosiderurgico Alti forni, Acciaierie, Laminatoi.



GIUOCO DEL CALCIO

Campionato Italiano di 1^a Categoria

Sesta giornata delle eliminatorie

(23 Novembre 1919).

(Match Alessandria F. C.-Novara F. C. (3-0).

Al principio del secondo turno di partite di eliminazione sia per la classifica delle squadre, sia per il valore di esse e sia per l'importanza del primo match di ritorno, l'attenzione di tutti gli appassionati di foot-ball era certamente rivolta al Gruppo Piemontese, girone B, laddove figura prima la squadra dell'Alessandria F. C. con 9 punti, seguita dal Casale con 6 e dal Novara con 5. Ciò era logico, in quanto, salvo imprevisti, si poteva ben pensare che, nonostante lo scarto dei punti, la lotta si sarebbe svolta accanita fra queste tre squadre delle quali l'Alessandria, quasi sicura di entrare in semifinale, doveva tuttavia guardarsi dai colpi che Novara e Casale non le avrebbero risparmiato.

Infatti il Novara, se avesse battuto l'Alessandria e il Casale, si sarebbe trovato a pari punti con l'Alessandria; per contro il Casale, battendo il Novara e l'Alessandria, si assicurerebbe il posto in semifinale assieme all'Alessandria. Quindi lotta vivace, apertissima, quella che ebbe inizio domenica in questo girone.

I Novaresi sono scesi ad Alessandria pieni di speranza, seguiti da una numerosa coorte di amici, decisi a strappare una vittoria, decisi a difendere con i denti la loro *chance* di poter aspirare un po' più positivamente ad entrare nelle semifinali. D'altra parte l'Alessandria che già nel turno delle gare di andata, ebbe a subire uno scacco col match pari di Casale, era ben ferma a mantenere il vantaggio sensibile conquistatosi sulle altre concorrenti.

Match accanitissimo adunque si presentava quello fra Alessandria e Novara ed accanitissimo lo fu infatti sebbene lo scarto dei punti possa far pensare a tutta prima ad una vittoria ottenuta dai grigi senza molte difficoltà.

Questo non è vero, poiché la squadra di Meneghetti ha conteso la vittoria agli alessandrini con una forza, con una foga davvero considerevoli, contrastando magnificamente, specie nel primo tempo, i ripetuti, pressanti attacchi degli avversari. Dovette cedere il Novara, perché realmente i grigi si mostrarono più forti, ma la sconfitta subita non sminuiva per nulla il valore degli azzurri compagni di Pensotti. No, non lo sminuiva: infatti se più coesione, se maggiore precisione, se più numerosi attacchi si potevano spe-

rare da questa squadra, non è men vero però che essa ha dimostrato ancora una volta di essere una squadra omogenea, completa, « *formata* » insomma e tale da meritare certo di far parte del lotto delle semifinaliste. Non esitiamo ad affermarlo, e certi come siamo che non per questo il Novara si lascerà prendere dallo scoramento, ma che saprà invece nei prossimi incontri ottenere risultati tali da giustificare la nostra fiducia in lui, con sicura coscienza, per quanto possa il giudizio di un critico, lo sosterremo perché ottenga il meritato posto accanto agli altri forti. Una squadra che gioca con tutta l'anima, che dimostra di avere una difesa poderosa, una linea di sostegno, se non formidabile, certo sufficiente, ed una linea d'attacco insidiosissima, come vedemmo nella gara di domenica, non può, non deve essere posposta alle squadre che troppo facilmente in altri gironi entreranno in semifinale e che, a nostro avviso, sono di gran lunga inferiori.

Ma, la politica federale (vi è anche nel gioco del calcio, per chi nol sappia, una politica, ma di quelle...) fatta in modo tale che la federazione esiste a Torino, ma vige, ordina, fa, ha per lo meno maggiore disponibilità di voti nelle deliberazioni a Milano, dove appunto ha sede la commissione dei tecnici che han saputo far tanto da servire al gruppo piemontese gli amenissimi gironi che mettono in pericolo molte squadre forti, mentre in Lombardia placidamente un buon lotto di squadre mediocri entrerà nelle semifinali. C'è un emendamento, è vero, che consentirà la scelta di altre due squadre fra le migliori rimaste escluse dai primi due posti di classifica delle batterie, *ma se 'io fossi a Milano certo darei la preferenza ad altre due squadre lombarde.*

Già troppo lenta, inceppata si svolge la vita footballistica italiana, e ne parleremo a tempo opportuno sicuri di trovare buon appoggio nel benemerito Presidente generale, che sarebbe stata saggia cosa evitare il più che fosse possibile le ragioni di dissidio e dare maggior anima alle cose generali anziché preoccuparsi di più da parte di qualcuno dell'interesse locale.

Mi scusi il lettore la mia filastrocca, ma mi urta così tanto lo stato di cose attuali (è bene si sappia che non mi interessa di più del Pastore che del Torino, della Juventus che dell'Internazionale, del Milan che dell'Enotria ecc.), che mi farò dovere, come dissi, di tornare sull'argomento per trattarne ampiamente... e non dubito che saranno con me tutti quelli che comprendono il valore che ha questo sport nella stessa vita della Nazione, e che con me amano e giudicano e per cui fanno... forse... dei castelli in aria senza preoccupazioni di parte.

Torniamo ai novaresi. Un po' di critica precisa ora. Poche parole, ma nella mia franchezza non le posso risparmiare: so d'altra parte di far bene a far così nell'interesse stesso del nostro sport.

Il portiere Gambuti ha bisogno, secondo me, di ponderare un po' più, se possibile dirlo, fulmineamente la decisione di uscire o no dalla porta. Si badi che non dico questo per il goal che gli ha fatto Papa III domenica, ch'è anzi quella volta l'uscita fu giusta; infatti egli sbagliò il pallone sul piede di Papa, gettandogli contro, perché allo scopo di non far battere la palla su Papa stesso con conseguente pericolo di un'entrata in porta, cercò di dare un calcio in modo da mandarla di fianco, e solo il fango fu che lo fece sbagliare e cadere. Gambuti, che ha parato dei potenti palloni, fra i quali uno tiratogli per traversone ad un angolo dall'ala alessandrina Bay, l'ho visto uscire adunque troppo facilmente e fu buon per lui se le uscite temerarie non le pagò a caro prezzo, specie mercè il pronto intervento dei due terzini. Meno precipitazione adunque, che i mezzi ci sono per ben figurare.

La linea dei baks è indubbiamente ottima; solo vorremmo che Pensotti si decidesse una buona volta ad evitare quei pericolosi campanili; ciò è necessario per lui, in quanto non sarà mai un terzino perfetto, se pure è poderoso, mentre senza tale pecca lo sarebbe. La linea mediana, nelle sue ali ha il tallone d'Achille del Novara.

La virtuosità di Meneghetti, bel tipo di atleta, infaticabile, efficace, se pure non ancora stilista, spesso anche fallosa anzi, non basta ad alimentare la propria prima linea o a trattenere quella avversaria, quando sia ben decisa. Vedemmo infatti troppe volte l'ha-feack sinistro impossibilitato a trattenere l'ala destra alessandrina (Grillo), così come notammo nella difesa del Novara una strana mania di toccare la palla con le mani. Se deficienze di linee sono criticabili, un difetto come questo non si sa come classificare: è puerile, infantile, ridicolo in giocatori, già esperti e provetti, specie quando vedono che l'arbitro come domenica, non si lascia sfuggire i falli. Questo dico se si tratta di un difetto; se invece è sistema codesto, è un ben brutto sistema e tale da far negare ad una squadra tutta la fiducia che si ha in lei per le sue buone qualità, per le sue risorse.

La prima linea, se pure domenica non ha avuto agio di snodarsi in attacchi serrati e ben sostenuti, mi sembrò linea migliore, o per lo meno quella che certo potrebbe meglio figurare. Ha avuto essa dei momenti brillanti, degni anche di buon successo.

L'Alessandria ha fatto ancora ottima impressione a tutti. Per mio conto non esito a dire che questa squadra salirà, salirà molto in alto nel presente campionato. In queste parole vi sarebbe tutto e spero di non fallire nel mio pronostico. Non basta però: lo voglio giustificare.

Ho potuto sentire, vedere, convincermi: vi è una anima in questa squadra, vi è una forza, vi è una ferrea disciplina: l'anima, la forza, la disciplina che le seppa infondere il suo capitano.

Magnifico giocatore, questo, che oltre al saper dar consigli, sa tener conto dei consigli che gli vengono dati (non si esaurì questa volta per troppa foga nel primo tempo), sa ottenere dalla sua squadra tutto quello che può dare, sa spronarla, sa dar l'ordine a tempo, sa intuire e provvedere e soprattutto sa instillare nell'anima dei suoi compagni che bisogna vin-



La squadra dell'Internazionale Foot-ball Club di Napoli.

(Fot. R. Del Papa - lastre Cappelli - Roma).

SPORTSMEN !...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

FANALI per CICLI

Figli di SILVIO SANTINI - FERRARA

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine e di prima visione.

Anima allegra

La deliziosa, gaia, squillante commedia di S. e G. Alvarez Quintero, ricca di luci, di suoni, di risa, di colori e traboccante di amore sano e soprattutto di amore luminoso per la vita, continua a far gremire fantasticamente il vasto e tepido salone del *Cinema Ambrosio*. Il pubblico accorre in massa per sorridere, per ridere e per commuoversi, e la bella commedia spagnuola, abilmente sceneggiata da Roberto Roberti per la *Cæsar Film*, pienamente soddisfa anche in film. La messa in scena della *Cæsar Film* è tutto un delicato ricamo. Le « macchiette » che arricchiscono la leggiadra commedia sono ottimamente rese da bravissimi attori.

AMERICAN BAR

Era fino a ieri il *rendez-vous* di tutti gli uomini di affari e dell'eleganza femminile ed oggi è divenuto il locale preferito anche dai bambini. Da martedì si sono infatti iniziati i *rendez-vous* dei bambini all'*American Bar*, lo splendido locale di via Roma, alla cui direzione attendono con tanta cura i proprietari fratelli Saracco.

L'*American Bar* ha inaugurato una nuovissima macchina per la distribuzione del cioccolato liquido. La marca scelta è la « *Bonatti* », la nuova gran marca milanese che così favorevolmente seppe imporsi in poco tempo. Dalle 16 in avanti la bravissima orchestra rallegherà la riunione.

La vendetta della pazza di Carolina Invernizio

BORSA

Si svolge al *Cinema Borsa*, la prima serie di questa film: *Odio di zingara*. Romanzo emozionante e suggestivo in due serie. Si proietta inoltre una esilarantissima comica della *Triangle*: *Le tentazioni della portinaia*.

Un programma come il solito vario ed interessante si svolge al *Cinema Borsa*, dove si danno seralmente convegno tutti gli *Sportsmen* di Torino.

La Maschera di Venere

SALONE GHERSI

Il più importante CINEMA d'Italia

L'originale concezione di V. E. Bravetta ha l'onore di richiamare un pubblico bellissimo al *Salone Gheresi*. Esso si è vivamente interessato alle vicende amorose della protagonista (che ha saputo riconquistare la bellezza e la giovinezza arrestando il Tempo come Giosuè fermò già il Sole) e doppiamente gli piacque la favola immaginosa perchè l'eroina del poema ha il volto e il gesto della Linda Pini. La film, al pubblico piace moltissimo, anche per la signorile messa in scena della *Casa Ambrosio*.

La *Maschera di Venere* è accompagnata da un commento musicale abilmente combinato mentre nella Sala d'aspetto superiore agisce sempre il Quartetto diretto dal Maestro Cominotti.

ROYAL

IL "GORGO", a prezzi normali

La felice idea della solerte Direzione del *Cinema Royal* di continuare ancora per alcuni giorni le repliche della bella film: *Il Gorgo, a prezzi normali*, ha avuto un esito fortunatissimo. Ormai la voce è corsa che, al *Royal*, Emilio Ghione si presenta nella sua più bella interpretazione e tutti vi accorrono per rivedere uno dei loro prediletti artisti. *Za la mort*, Ghione rende con arte magnifica i diversi sentimenti che agitano il giovane « refrattario » e affascina il pubblico colla sua interpretazione emozionante ed impressionante.

SPLENOOR

Via Roma, 31, 33, 35.

Telefono 40-13.

Ditta E. ARIZZOLI e C.

Tutte le migliori films passano in 2ª visione al Cinema SPLENDOR

Prezzi d'ingresso:

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

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

Galleria (libretto di 10 tagliandi) L. 10 —
Primi Posti (id. id.) » 5,00
Secondi Posti (id. id.) » 2,50
(Tutto oltre la tassa).

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

ITALIA

La VII serie di VASCELLO MISTERIOSO

Con la serie che è andata in scena favorita dal consueto concorso di pubblico innumerevole e salutata dalla solita ammirazione entusiasta, la più grandiosa delle films americane si avvia verso un epilogo di sorprese e di rivelazioni.

La settima serie che ora si proietta dal titolo *La casa della slealtà*, ci avvicina sempre più alla luce finale, per cui il lavoro aumenta di interesse. E questo dimostra di provarlo il pubblico che sempre numerosissimo accorre al Grande Cinema di Via Viotti.

CACAO TALMONE

Il re del Cacao *Il re del Caffè*



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



Il Campionato Italiano di Foot-ball. — La Doria sul suo campo costringe il Genova a match nullo. — A sinistra la squadra del Genova. — A destra la squadra della Doria. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

ere. Carcano è stilista si può dire perfetto: distributore preciso, sostenitore efficacissimo dei propri avanti ed è ottimamente coadiuvato dai due compagni di linea. Parlo della seconda linea normale e cioè al completo con Lazoli, domenica sostituito pure bene da Ricci.

Sicché mi vien fatto di paragonare questa linea a quella efficacissima del Torino che vedemmo giocare contro la Juventus. Non dico dei backs: ottimi. Il popolare « Tico » ha una leva poderosa, e forse non sa spesso appunto attenuare la forza del calcio in modo da ottenere un rimando più redditizio, ma sicuro, preciso, e sa tirare nelle posizioni più difficili con ambedue le gambe senza che si noti differenza nell'uso dell'una piuttosto che dell'altra. Papa l'è coadiuvato bene svolgendo intorno a lui un gioco di fine, di finitura direi quasi, completandolo in omnia.

Con una difesa così inquadrata, l'Alessandria si avvia a maggiori trionfi e ciò arguiamo dal fatto che è certo anche la squadra che fino ad ora è stata più stabile, che ha subito molto meno delle altre alti e bassi. Ciò significa che la sua ossatura è ben solida. La linea degli avanti è buona, meno insidiosa di quella del Novara, ma pure addestrata ad un preciso sistema di gioco. Dovrebbe, a mio avviso, tirare un po' di più in goal.

Per oggi basta: dovremo ritornare su questa squadra molte volte ancora, di certo.

La partita si svolse con una netta superiorità alexandrina. I primi ad attaccare furono però i novaresi, ma breve fu la loro attività sul campo avversario, sicché ben presto l'Alessandria ebbe il sopravvento. Il primo tempo però passò senza che punti fossero segnati. Ve ne fu bensì uno a favore dei grigi, ma annullato dall'arbitro e giustamente, perché su un corner, di prima, la palla entrò nella rete. Nel secondo tempo in pochi minuti, sette al massimo, i grigi segnano i tre goals che assicurano loro la vittoria, e di essi, uno, su un inevitabile penalty. Ma in questo tempo il gioco svolto dalle due squadre non è più quello di prima. Nel primo tempo si ebbero sul campo moltissime azioni interessantissime e attacchi grigi che si infrangevano sulla difesa avversaria; si ebbero momenti di emozionante attesa;

nel secondo tempo, no. D'altra parte non si può pretendere che sempre tutta una partita sia bella.

Il gioco fu anche un po' duro, specie da parte dei novaresi; ma l'arbitro, l'avv. Scamoni, fece ben capire che la gara non doveva degenerare.

Non si ebbero incidenti, sebbene l'atmosfera fosse saturata di elettricità. Il contegno del pubblico fu correttissimo e noi che biasimammo alcuni scalmanati alexandrini a Casale, siamo lieti di fare la cennata constatazione.

Match Pastore-U. S. Torinese (3-1).

Questa l'unica altra gara che si presentava interessante nei gironi piemontesi. L'aspettativa però è rimasta delusa. Ricercare le cause di ciò non giova: altre volte abbiamo dovuto constatare che due squadre pressoché di ugual valore, ma non dotate ancora di una vera « classe », molto facilmente offrono un gioco per lo più sconclusionato, preoccupate come sono nel volere ad ogni costo tentare, non conta in qual modo, il vantaggio o un vantaggio difendere. Ciò accade per la mancanza della completa fiducia in sé stessi, quella fiducia che fa rimanere direi quasi impassibili gli inglesi anche se hanno a loro carico diversi punti di svantaggio.

Ecco perché in questa gara per pochi istanti soltanto si è dovuto segnare un gioco interessante, mentre per il resto il gioco è stato per lo più caotico, anche falloso.

Tuttavia il risultato di essa è giusto esponente di una certa superiorità da parte dei Pastoriani, i quali hanno saputo sfruttare di alcuni momenti di debolezza avversaria, per marcare i punti della vittoria. Certo noi ci aspettavamo assai più e dall'una e dall'altra squadra, mentre non ci aspettavamo quella continua esibizione di calci e di sgambetti. Male, questo, assai grave e nel quale non vorranno ricadere sia gli uni che gli altri, perché esso diminuirebbe assai la giusta ostinazione di tutti coloro che in essi han veduto delle buone promesse.

Match Andrea Doria-Genova (1-1).

Le due rivali si sono misurate ancora una volta. Ma non come al principio del campionato: in modo assai diverso. La Doria si è migliorata, ha un poco

alla volta rinforzato le sue linee, le ha fuse notevolmente e contro il Genoa ha dato prova di gran valore. Il disgraziatissimo *hands* commesso verso la fine ha tolto, per il conseguente *penalty* accordato al Genoa, alla Doria una vittoria ineritatissima.

La classifica non muta tuttavia il valore delle squadre. Laddove si è notato nel Genoa un rilassamento, nella Doria si riscontrò invece vigore, prontezza e se non vi fosse stato lo spostamento di De Vecchi passato nel secondo tempo a centro sostegno, il Genoa non si sarebbe riavuto, né avrebbe pareggiato. La prima linea genovana, che conta uomini di indiscusso valore, si è persa in inutili scorribande, si è persa in giochi, combinazioni senza nesso, si è persa in esibizioni individuali e non sempre interessanti. Né valse, a correggere tali errori, il buon volere delle ali, né valse il sostegno di De Vecchi per quanto allora gli attacchi fossero più nutriti.

La Doria è stata certamente più fusa, e se i suoi avanti avessero avuto maggiore decisione nel tirare in porta, il Genoa avrebbe avuto a suo carico qualche punto. Non possiamo parlare di un belgioco, poiché in realtà non vi fu né da una parte, né dall'altra, non possiamo parlare di un bel giuoco quando una partita è improntata soprattutto alla violenza. Innumerevoli furono infatti i falli segnati dall'arbitro Bernabò. Con tutto ciò, mentre ci riserviamo di parlare più ampiamente nelle prossime semifinali di queste due squadre, quando le vedremo contro quelle degli altri gironi, crediamo di poter vedere, oltre che nel Genoa, questa domenica in cattiva giornata, anche nella Doria un undici che non deve essere affatto trascurato.

Le altre gare ebbero tutte un risultato regolare e nessuna di esse, parlo di quelle più facilmente da noi criticabili, aveva uno speciale interesse. Dovremo arrivare alle semifinali per poter giudicare un po' più profondamente delle squadre lombarde che si trovano in testa a ciascuna classifica, tuttavia per noi è dubbio che possano giocare queste gare di batteria, quasi tutte molto facili; ciò affermiamo anche nei riguardi della scelta dei componenti la squadra nazionale che probabilmente si batterà a Milano (Arena) il dì dell'Epifania con quella Francese. ACCIPITER.

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.

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

1° PRE
 SAPONI ITALIANI
ABRADOR-GRASOLE
 Noemi
 SOSTITUISCONO TUTTI
 I TIPI ESISTENTI

“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 giornalieri - Carovane - Viaggi turistici in Italia ed all'estero - Ambulanza e Limousine per ammalati - Furgoncini
VETTURE FIAT
 SERVIZI DI GRAN LUSSO

In tutte le gare automobilistiche
svoltesi sul continente Europeo
dopo la guerra

I PNEUMATICI

PIRELLI

hanno vinto

“ ISOLA DI FANO „ - Danimarca - 24 Agosto 1919
1° MINOIA su **Flat**

Gara di velocità 5 Km. fra Aeroplano e Automobile - Danimarca - Agosto 1919
1° MINOIA su **Flat**

Corsa “ PARMA-POGGIO DI BERCETO „ - 5 Ottobre 1919
1° ASCARI su **Flat**

Corsa della Consuma - 26 Ottobre 1919
1° ASCARI su **Flat**

Corsa “ TARGA FLORIO „ Km. 432 - 23 Novembre 1919
1° BOILLOT su vettura **Peugeot**
2° MORIANDO su vettura **Itala**
3° GAMBONI su vettura **Diatto**
4° MASETTI su vettura **FIAT**

Tutti usavano Pneumatici PIRELLI

filiale di Torino: Corso Vinzaglio, angolo Via Cernaia