

LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

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

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA
TORINO
Via Davide Bertolotti, 3

INSERZIONI

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



La squadra nazionale italiana che ha battuto quella francese.

AUTOMOBILI

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

Gli articoli e gli abbigliamento

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

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

Già **Negozio VIGO**

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



Marca Depositata

Lavorazione propria in Stabilimenti propri

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

Carello & De-Marchi

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

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

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

ANZITUTTO UN

Cinzano

Nel Mondo Automobilistico

La Francia — secondo i calcoli di Faroux — ha attualmente in circolazione circa 100 mila vetture automobili: si stima che altrettante passeranno ai privati, che le hanno commissionate durante l'anno corrente. Se la Francia trionfasse della crisi delle materie prime — crisi più di trasporto che di disponibilità — dalle sue officine potrebbero uscire 150 mila macchine in 12 mesi. Non esse si proporrà la conquista dei mercati più redditizi.

Da comunicazioni pervenute al Ministero dell'Industria da Batavia si apprende che le Indie olandesi sono uno dei mercati più importanti per riconquistare dall'industria automobilistica italiana, che prima della guerra vi era molto non conosciuta e vi svolgeva un notevole giro d'affari.

Giava è uno sbocco notevole per le automobili di ogni specie. Nel 1917 gli Stati Uniti vi importarono circa 3000 macchine — prevalentemente torpedo a 4 posti della forza di 10-15 HP e del valore approssimativo di circa 4500 fiorini ciascuna. Anche negli anni seguenti l'importazione americana è stata notevolissima.

Il cav. Vincenzo Florio prima di lasciare Parigi ha fatto conoscere all'Auto alcune importanti notizie sulla Targa Florio 1920.

La data dell'effettuazione già indicata, e cioè il 20 giugno, non è ancora definitiva poichè dovrà essere approvata dall'Automobil Club d'Italia e dal Sindacato dei costruttori italiani. Anche il regolamento dovrà avere una definitiva approvazione. Per ora se ne conoscono — in massima — le categorie nelle quali saranno divise le macchine concorrenti, e cioè: fino a litri 1,500; 2. 2,500; 3. 4. 5. oltre 5 litri.

I premi costituiranno una lista notevole: al primo assoluto toccherà la Targa Florio in vermeil e lire 5000. Al primo di ogni categoria: la riproduzione in argento della Targa e una grande medaglia d'oro. Un premio speciale di 5000 lire sarà assegnato al concorrente primo di una delle sette categorie che avrà fatto la corsa più regolare e che avrà lo scarto minimo tra il migliore ed il peggiore tempo del giro.

L'Auto conferma altresì l'iscrizione di sei vetture Citroen: tre del tipo sport e tre del tipo commerciale.

I giornali francesi parlano molto del IV Giro di Francia, la prima prova automobilistica di regolarità del 1920.

La velocità è completamente bandita dalla gara: regolarità e resistenza sono i soli criteri selettivi. I concorrenti che incapperanno per due volte in contravvenzione per eccesso di velocità saranno senz'altro squalificati.

L'itinerario ha subito notevoli modificazioni poichè si è cercato di comprendervi il più gran numero possibile di centri importanti.

Le tappe non saranno nè di 400 nè di 300 chilometri, ma assai più brevi e per lo più senza alcun giorno d'intervallo. In compenso in ciascuna città d'arrivo si farà una piccola esposizione pomeridiana delle macchine che tornerà assai utile alle marche concorrenti.

La gara si inizierà il 1° marzo e terminerà il 24. Ben 4000 chilometri saranno — in totale — percorsi.

Vi saranno ammesse solo macchine costruite in serie, e normalmente vendute alla clientela, con motore di non oltre 3 litri di cilindrata, complete di carrozzeria, con almeno 2 posti, parafranghi, capote, fari, ecc.

La cilindrata del motore dovrà risultare da una dichiarazione scritta dal costruttore, e, per le marche estere, autenticata dall'Automobil Club o dal Genio Civile.

Le tappe saranno: 1° marzo Parigi-Metz km. 316; 2° marzo Metz-Strasburgo km. 152; 3° marzo Strasburgo-Belfort km. 153; 4° marzo Belfort-Digione km. 174; 5° marzo Digione-Lione km. 199; 7° marzo Lione-Avignone km. 222; 8° marzo Avignone-Nizza km. 283; 10° marzo Nizza-Marsiglia km. 237; 12° marzo Marsiglia-Bezières km. 248; 13° marzo Bezières-Tolosa km. 184; 14° marzo Tolosa Pau km. 197; 15° marzo Pau-Bordeaux km. 196; 16° marzo Bordeaux-Périgueux km. 140; 17° marzo Périgueux-Limoges km. 100; 18° marzo Limoges-Tours km. 220; 19° marzo Tours-Nantes km. 211; 20° marzo Nantes Le Mans km. 212; 22° marzo Le Mans-Rouen km. 282; 23° marzo Rouen-Boulogne km. 190; 24° marzo Boulogne-Parigi km. 264.

Sarà fissato per ogni tappa un tempo massimo entro il quale il concorrente dovrà giungere al traguardo. Saranno punzonati: il motore ed i cilindri, lo sterzo, gli assi, il cambio di velocità, la trasmissione ed il ponte posteriore.

Al termine di ogni tappa le vetture saranno ricollocate in parco chiuso e sarà proibito apportarvi qualsiasi riparazione, cambio di pezzi, ecc., i quali potranno essere effettuati soltanto dal conduttore e dal suo meccanico lungo il percorso e sempre senza il concorso di officine o persone estranee.

Al Gran Premio di Indianapolis (31 maggio 1920) è assicurato ufficialmente l'intervento dell'Italia.

Gli iscritti a tutt'oggi sono: 1° Durant Clifford (Chevrolet) 2° Kaufman (Peugeot) 3° X. (Frontenac) 4° X. (Frontenac) 5° X. (Frontenac) 6° X. (Monroe) 7° X. (Monroe) 8° X. (Monroe) 9° N. N. (X) 10° Wagner (Fiat) 11° Minoia (Fiat) 12° Bordini (Fiat).

Il X Concorso Nazionale della Federazione ginnastica nazionale italiana.

(Venezia - maggio 1920).

Nello Stadio Comunale avrà luogo in forma solenne, alla presenza del Re, il concorso Nazionale Italiano che comprenderà un ricco e vasto programma sportivo, al quale parteciperanno tutte le squadre ginniche Italiane e dei paesi redenti.

CONCORSO SOCIALE FEDERALE. — 1. Campionato di S. M. il Re — Gara di Pentathlon. — 1. Salto misto; 2. Lancio del disco; 3. Lancio del giavellotto; 4. Corsa veloce 100; 5. Lotta greco-romana.

2. — Campionati nazionali individuali. — 1. Corsa 100; 2. Corsa 400; 3. Corsa 1000; 4. Corsa con ostacoli 110; 5. Getto palla ferro 7.250; 6. Lancio del disco; 7. Getto pietra 6.400; 8. Lancio palla vibrata 1.800; 9. Lancio del giavellotto; 10. Lotta greco-romana; 11. Nuoto 100; 12. Nuoto 1000; 13. Nuoto resistenza 3000; 14. Nuoto, tuffi; 15. Nuoto, salvataggio; 16. Salto in alto; 17. Salto in lungo; 18. Salto coll'asta; 19. Salto triplo; 20. Sollevamento pesi.

3. — Campionati nazionali dei giuochi. — 1. Palla al cesto; 2. Palla vibrata 1.800; 3. Staffette; 4. Tamburello; 5. Tiro alla fune.

4. — Gare di rappresentanza. — 1. Corsa 100; 2. Getto pietra 6.400; 3. Salto misto; 4. Staffetta 800.

5. — Gara nazionale di squadre. — 1. Evoluzioni; 2. Elementari; 3. Salto pari lungo; 4. Corsa 100; 5. Arrampicata.

6. — Gara di squadre, Grandi attrezzi. — 1. Anelli; 2. Cavallo; 3. Parallele; 4. Sbarra.

7. — Gara di squadre, Piccoli attrezzi e ginnastica naturale. — 1. Salto triplo; 2. Piccoli attrezzi e ginnastica naturale.

8. — Gara individuale complessiva di ginnastica, Seniori, Juniori. — 1. Anelli; 2. Cavallo; 3. Parallele; 4. Sbarra; 5. Corsa veloce; 6. Getto pietra; 7. Salto allungato; 8. Salita alla fune.

9. — Gara anziani e veterani. — 1. Anelli; 2. Cavallo; 3. Parallele; 4. Sbarra; 5. Elementari; 6. Getto pietra; 7. Salto misto; 8. Sollevamento bilanciere.

CONCORSO SCOLASTICO MASCHILE. — 1. Gara nazionale di squadre. — 1. Evoluzioni; 2. Elementari; 3. Salto pari lungo; 4. Corsa collettiva resistenza; 5. Arrampicata, giuochi, piccoli attrezzi.

2. — Produzioni libere di squadre.

CONCORSO SCOLASTICO FEMMINILE. — 1. Gara nazionale di squadre. — 1. Evoluzioni; 2. Elementari; 3. Salto verticale; 4. Corsa collettiva resistenza; 5. Equilibrio, giuochi, piccoli attrezzi.

2. — Produzioni libere di squadre.

CONCORSO D'ONORE. — 1. Gara di ginnastica educativa preliminare. — 1. Arrampicata; 2. Corsa veloce 100; 3. Elementari; 4. Evoluzioni; 5. Getto pietra 5; 6. Giuoco; 7. Salto metro in alto; 8. Salto in lungo; 9. Volteggio 120; 10. Tiro a segno 200.

2. — Gara Reale. — 1. Salto metro altezza; 2. Salto lungo; 3. Salto alto; 4. Equilibrio; 5. Salto in basso; 6. Passaggio carponi; 7. Volteggio; 8. Scalata muro.

FANALI per CICLI

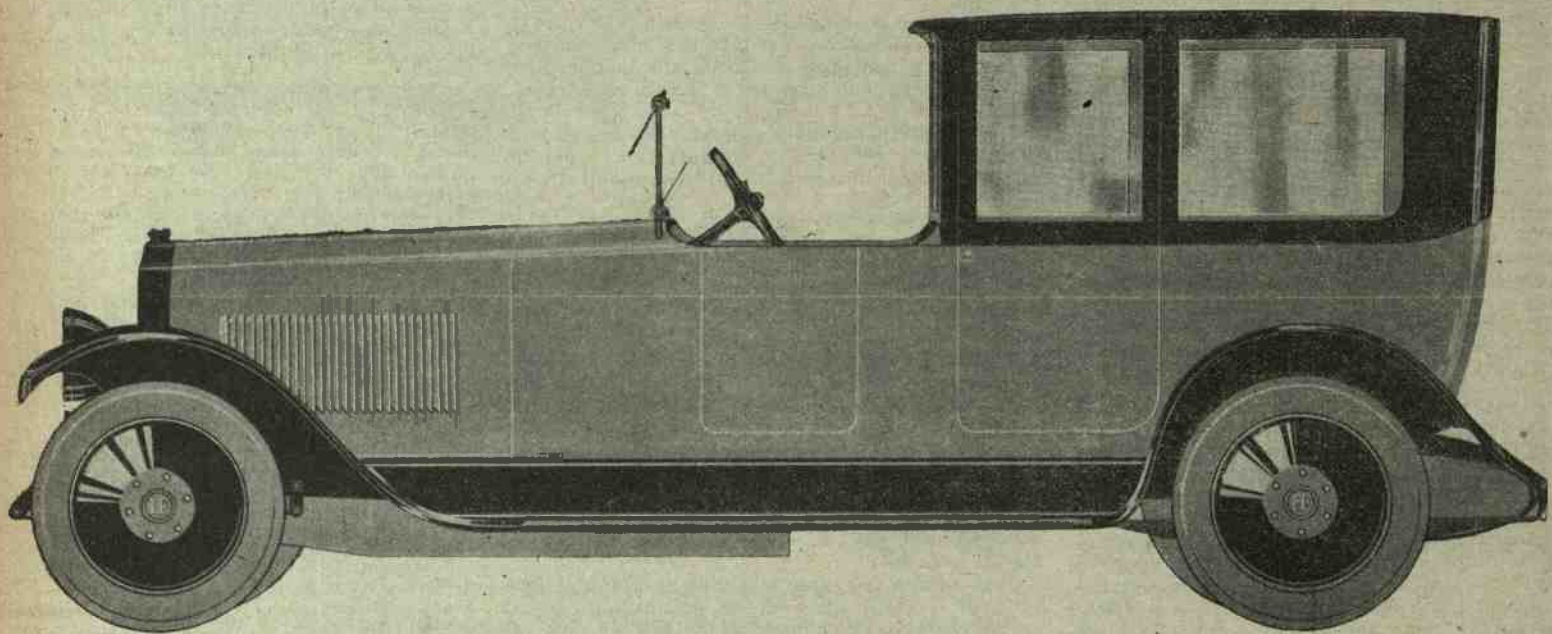
Figli di SILVIO SANTINI - FERRARA



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

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.

La vettura di gran lusso 1920
"Isotta Fraschini,,



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

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - VIA MONTEROSA, 79.

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI
CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

Rappresentante generale per l'Italia:

Bitta G. e C. Flli PICENA

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**
VELO
MOTO
AEREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

L'ascensione dell' "Aer I",

Allo Stadio Nazionale di Roma ha avuto luogo una interessante e simpatica cerimonia per la ripresa attività dell'Aero Club di Roma con il battesimo del nuovo aereostato *Aer I* che ha compiuto la prima ascensione.

Abbiamo ammirato il nuovo sferico, costruito per geniale concezione del capitano Menenti; esso segna veramente una notevole novità tecnica degli aereostati.

L'argenteo pallone di novecento m. c. era già pronto alle 11 col suo bel guidone sventolante i colori dell'Aereo Club di Roma.

Il Principe di Piemonte è intervenuto alla festa e si è molto interessato ai vari particolari dello sferico e alle previsioni per il viaggio. Erano ricevuti il Principe, l'on. Di Scalea presidente dell'Aereo Club, il vice-presidente grande uff. Vito Tardo, i consiglieri grand'uff. Gino Basevi, conte Cantoni Mamiani, conte Leopardo Leopardi Dilausti, marchese di Targiani, ing. Hinna Danesi e il segretario generale ing. Giovanni Pedace.

Dopo il saluto rivolto al Principe Umberto e dopo brevi e simpatiche parole augurali per la ripresa dello sport aereo in Roma, dette dal benemerito presidente Principe di Scalea, la madrina dell'*Aer*, contessa Marcella Ceriana Maineri, con ferma mano ha lanciato contro la navicella la tradizionale bottiglia di spumante che si è infranta spargendola di candida spuma.

Il grido *eia, eia, alalà!* e un nutrito applauso hanno salutato l'augurale funzione. Dopo di che l'on. Di Scalea ha presentato al principe di Piemonte il pilota magg. Giuseppe Valle, la gentile ed ardita baronessa May Wride, che ha preso parte all'ascensione insieme all'avv. Wui e a Giovanni Pedace, e al costruttore cap. Menenti.

È stata quindi offerta con squisita signorilità una coppa di spumante alle autorità e invitati. Poi alle ore 11.45 gli aereonauti, dopo aver salutato il Principe Umberto sono partiti dolcemente portati nel cielo di Roma azzurro e tersissimo.

Fra gli intervenuti notammo: la contessa Ceriana Maineri, la marchesa Curtopassi, la marchesa Gagliardi, la baronessa Nicotera, la contessa Cantoni Mamiani, la signora e signorina Sednik, le signore Hinna Danesi, Cimino e tante altre di cui ci sfugge il nome; il Prefetto commendatore Zoccoletti, il generale Barco, comandante la Divisione, il generale De Siebert, l'ammiraglio Bonaldi che accompagnava il Principe Umberto, il colonnello Zicavo, il colonnello Tardivo, il magg. Leone, il barone Giunti, il barone Wride, il marchese Curtopassi, il comandante Valli, il conte Ceriana Maineri, il magg. Bruno, il comm. Barone, il comm. Cimino, il colonnello Morelli, in rappresentanza dell'Aero Club d'Italia, il cav. Voghera, il cav. Belliti, l'ing. La Rocchetta, l'avv. De Crossi, il cav. Crosara, il marchese Pallavicino, il cap. Tedeschini Lalli, il cap. Ferrero, l'ing. Ruggiero Pugliese.

L'*Aer I* ha compiuto una riuscitissima ascensione viaggiando su Roma e verso il mare e ritornando poi verso Roma; gli aereonauti hanno atterrato, dopo cinque ore di volo, alle ore 17.15 a Centocelle.

Così scrive *L'Italia Sportiva*.

Ricordando la prima ascensione in pallone sferico

Il 1° dicembre 1783 avveniva l'ascensione di Charles e Robert!

Dopo questa prima ascensione divampò l'entusiasmo per la nuova conquista che sino allora era sembrata un'utopia.

Moltissime nobili energie si dedicarono agli studi dell'aereonautica.

Il fisico Charles è colui che ha il vanto di aver creato tutto un materiale areostatico con una sicurezza e grandezza di veduta veramente ammirabile; per primo egli si servì del barometro per seguire i movimenti ascensionali del pallone, e di un'ancora per atterrare.

Egli aveva compreso che il pallone dei fratelli Montgolfier sale o discende secondo la temperatura dell'aria calda in esso contenuta, ma non così succede del pallone gonfiato ad idrogeno: Evidentemente il gas è sensibile ai cambiamenti di temperatura; basta un raggio di sole per aumentarne il volume ed imprimergli un movimento ascensionale più rapido. Charles si prefisse di sormontare e vincere questa difficoltà.

La parte inferiore di un pallone comunicava con l'atmosfera per mezzo di una larga apertura il cui diametro era all'incirca un ventesimo del diametro del pallone stesso; Charles fece finire tale apertura in una specie di budello che chiamò *manche d'appendice* e che funzionava presso a poco come l'odierna valvola di strappamento.

Il pallone era quasi sempre gonfiato interamente



dato dal Charles medesimo. Charles indignatissimo si reca presso il ministro De Breteuil e gli dice che l'ordine del re è per lui un disonore e che si sarebbe piuttosto ucciso, ma non voleva mancare alla sua promessa. Il ministro si arrende a queste ragioni e dà il permesso. Prima di partire Charles si avvicina a Stefano Montgolfier e presentandogli un piccolo pallone-pilota gli dice: « E' a voi che spetta aprirci le vie del cielo ».

Nella relazione del suo viaggio Charles dichiara che aveva voluto rendere in quel modo omaggio



Allo Stadium di Roma. — Sulla navicella dell' « Aer I » per il volo di collaudo. (Fot. Morano Pisculli - Roma).

al momento della partenza contrariamente a quanto asserivano alcuni fisici che cioè il pallone dovesse essere gonfiato per due terzi. Quest'ultima asserzione è certamente falsa: il gas del pallone essendo in continua comunicazione con l'aria esterna per mezzo della *manche d'appendice* quando si produce una dilatazione, per varie cause, l'involucro non è mai suscettibile di una tensione dannosa.

Dopo questa brevissima digressione parliamo brevemente della prima ascensione di Charles e di Robert avvenuta il primo dicembre dell'anno 1783. A mezzogiorno tutti i sapienti e coloro che avevano pagato quattro luigi furono ammessi nel recinto particolare attorno al pallone. Coloro che avevano pagato tre lire si affollarono nel giardino. Una folla straordinaria si era radunata per lo spettacolo nuovo che rappresentava un vero avvenimento. Si sparge intanto la voce che l'ascensione non avrà più luogo per un divieto reale, divieto che secondo alcuni era stato segretamente doman-

a Montgolfier anche affinché ciò fosse di buon augurio.

Un colpo di cannone annunzia la partenza, il pallone si eleva maestosamente tra gli applausi entusiastici e frenetici della folla mentre i soldati presentano le armi.

L'entusiasmo e l'emozione degli aereonauti non doveva essere meno viva a giudicare dalle stesse parole di Charles le quali rendono alla perfezione le sensazioni che prova colui che per la prima volta si eleva al disopra della terra e sale verso il cielo.

Gli amici avevano riempito la navicella di provviste come se si trattasse di fare un lungo viaggio. Il pallone arrivato all'altezza di Monceaux restò un momento fermo e poi trasportato da un debole vento traversò la Senna passando sopra varie città fino a Nesle dove si effettuò la discesa.

I viaggiatori seminarono la loro strada di tutti gli indumenti di cui la navicella era piena per

Nelle asprissime corse in montagna si confermano le doti dei

CARBURATORI FEROLDI

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

VITA MONDANA TORINESE

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine
e di prima visione.

Centomila persone
invidiano i 50 mila fortunati
che già videro **FRANCESCA BERTINI**

Ed ecco la ragione semplicissima per cui la
Direzione del Cinema Ambrosio ha deciso di
mantenere ancora in programma *Spiritismo* di
Vittoriano Sardou, il nuovo capolavoro cinema-
tografico della *Caesar Film di Roma*.

Ugo T'perno e Romano Calò sono i tre magni-
fici attori che diviserò e continueranno a dividere
con la Bertini gli onori di un grandissimo suc-
cesso. Prossimamente:

LE AVVENTURE DI BIJOU

con una collana di nomi da far strabillare.
Tutti i giorni, dalle 16 alle 18 e dallo 21 alle
23, danze moderne della più celebre coppia mon-
diale di ballerini, la *Gherardy and Tyna*.

AMERICAN BAR

Volete bere una buona tazza
di caffè?

Recatevi in Galleria Nazionale
dai Fratelli Saracco.

Ricercate uno sportsman?

Lo troverete all'American Bar.

Amate la musica?

Ebbene il più buon concerto
lo potrete udire allo stesso caffè.

Per la sua centralità, per la
sua ampiezza, per la sua elegan-
za, l'American Bar è divenuto
il ritrovo preferito dagli uomini
d'affari che visitano la metropoli
piemontese.

"Un matrimonio cinematografico,,

Comicissima ed originale commedia
della *Triangle*, nella quale agisce tutta la
troupe Charlot. Si susseguono al Cinema
Borsa le rappresentazioni unitamente al
dramma: *Oro che incatena*, altra novità
della *Triangle*.

E con le rappresentazioni di un così
interessante programma si susseguono
pure gli esauriti. Vi si dà convegno tutta
la gioventù sportiva ed elegante di Torino.

BORSA

SALONE GHERSI

Il più importante
CINEMA
d'Italia

CLARETTA ROSAY

è l'astro sorgente dell'arte muta.

Il Salone Gheresi che ha tenuto a battesimo
le grandi attrici cinematografiche: la Pina
Menichelli e l'Hesperia, la Karénne e la Jaco-
bini, ha saputo assicurarsi la recente magni-
fica produzione di Claretta Rosay, e ne ha
iniziato le proiezioni con

"LOLETTE", dramma in 4 atti
nel quale la Rosay ha modo di esplicitare tutte
le sue rare doti d'interprete bella e intelligente.

Coloro che si recheranno al Salone Gheresi
vedranno una bellissima film e ammireranno
un'attrice di grande valore.

CACAO TALMONE

Il re dei Caffè

Il re dei Caffè



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

"La trama infernale,,

Folla, folla e sempre folla a questo cine-
matografo.

Non riuscendo ad aver ragione della sua
coraggiosa e incrollabile avversaria Perla
Waldon, l'uomo dal cappuccio ricorre ai
grandi mezzi.

La trama infernale ha il risultato atteso con
ansia dall'uomo dal cappuccio ed egli è per
sempre liberato dall'indivisa giovine che
gli manda a monte ogni più ben costruita
impresa. Le migliaia di spettatori che affol-
lano quotidianamente il Cinema Itala per
assistere a questa emozionantissima quinta
serie di *Casa dell'odio*, vedono con stupore
ed ammirazione Perla Withe sostenere me-
ravigliosamente le parti di due personaggi.

ITALA

La soavissima GALLONE

interpreta sempre **Maman Poupée**

Nè potrebbe essere diversamente, chè il pub-
blico continua ad affluire all'elegante locale di via
Roma per ammirarvi la bella Soava Gallone,
l'attrice dai cento volti, nella sua interpretazione
più smagliante, più ricca di trapassi e di contrasti.

Poche films possono vantare una messa in scena
più artistica e più originale; pochissime un mag-
gior equilibrio tra soggetto e interpretazione, in
un dramma che si inizia in una luce purissima di
poesia (la mamma e i suoi piccini) e termina nel
più inatteso e fosco bagliore di tragedia.

Al pubblico che si affolla al « Cinema Royal »
Soava Gallone in *Maman Poupée* è prodiga delle
più squisite sensazioni e le repliche continuano.

ROYAL

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

SPLENOOR

Via Roma, 31, 33, 35.

Telefono 40-13.

Ditta E. ARIZZOLI e C.

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).

NB. La vendita degli abbonamenti è sospesa nei
giorni festivi.

SCELTO CONCERTO

dalle 16,30 alle 23.



Ristorante PAPI

(già MILANO)

TORINO - Piazza Castello.

poter restare ancora un po' in alto a gustare la prima ebbrezza del volo e della vittoria. La discesa favorita da un tempo magnifico fu compiuta con grande facilità. Il duca di Chartres il duca de Fitz-James constatarono l'arrivo di Charles e Robert nella prateria di Nesles. In seguito Charles fece qualche altro viaggio solo. Lo stesso delirante entusiasmo che si era manifestato negli spettatori dell'ardito volo invase tutti.

Charles e Robert diventarono i due nomi del giorno: moltissimi poeti dedicarono a loro carmi poesie arcaistiche e fra gli altri una breve epigrafe di Delavoipierre al quale i due areonanti avevano gettato i propri cappelli.

Il poeta termina così:

« Che bisogno avete voi d'un cappello ora che la gloria vi cinge la fronte? »

Il nuovo ente per le industrie turistiche, il movimento dei viaggiatori e degli alberghi.

S. E. Ruini ha insediato in questi giorni il Consiglio d'Amministrazione dell'Ente Nazionale per le industrie turistiche (istituito con decreto legge 12 ottobre, u. s.), così composto:

On. prof. Luigi Rava, on. avv. Ubaldo Comandini, comm. Michele Oro, comm. dott. Carlo Pugliesi e comm. avv. rag. Ludovico Silenzi, nominati dal Consiglio dei Ministri; commendatore L. V. Bertarelli, comm. avv. Italo Bonardi e avv. dott. Attilio Gerelli, in rappresentanza del Touring Club Italiano; comm. Federico Fioroni, in rappresentanza della Soc. Ital. Albergatori; on. ing. prof. Carlo Montù, in rappresentanza dell'Assoc. Nazionale Movimento forestieri; onorevole Alfredo Fortunati, in rappresentanza della Camera di Commercio.

Dopo il saluto recato a nome del Ministro Dante Ferraris, l'on. Ruini ha prospettato la vasta e importante attività che dovrà esplicare l'Ente creato dal Governo per dare grande incremento al movimento turistico, e specialmente a quello dall'estero verso l'Italia, che, prima della guerra, viveva in larghissima parte a saldare il deficit della nostra bilancia commerciale.

L'on. Rava, anche a nome del Consiglio, ha ringraziato il Governo per la solerzia dimostrata nella costituzione dell'Ente e per il largo consenso promesso a favore del grande problema economico che riflette l'incremento delle industrie turistiche, dei trasporti e del movimento dei viaggiatori dall'estero verso l'Italia.

Il Consiglio ha poi proceduto alla nomina delle cariche ed alla costituzione del Comitato esecut-



Un gruppo di atleti del « Fides et Robur », — 1. Fumagalli Ambrogio, 2. Droetto Luigi, maestro di ginnastica, 3. Bordino Vittorio, mezzofondista a piedi, 4. Romolo Lanza, maestro di boxe, 5. Malfatti Pasquale, campione pesi medi, contornati da qualche allievo. (Fot. Palmero).

tivo. Sono stati all'unanimità designati: l'onorevole Rava a Presidente, il comm. Bertarelli a V. Presidente ed il comm. Oro a Direttore generale.

Il Comitato esecutivo restò così composto: on. Rava Presidente, comm. Bertarelli V. Presidente, commendatori Bonardi, Pugliesi e Silenzi membri.

Nelle sedute successive, avendo il Governo devoluto all'Ente per le industrie turistiche ogni pratica relativa alla partecipazione dell'Italia ai Congressi ed all'Esposizioni per le stazioni termobalneari e climatiche e per il turismo in genere, che si terranno nella prossima primavera a Monaco Principato, sono state prese le decisioni opportune sui limiti ed i mezzi dell'intervento italiano, e si è affidata la soprintendenza dell'organizzazione al comm. Bertarelli, Delegato generale in Italia, il quale, per la parte dei congressi, coordinerà il lavoro con l'on. Sanarelli — Delegato del Governo italiano presso il Comitato ordinatore e Presidente del Comitato italiano del Congresso delle città d'acque.

Nelle sedute stesse il Consiglio ha costituito alcune sottocommissioni per la più sollecita trattazione dei problemi più importanti ed urgenti. Ha inoltre affidato all'on. Comandini lo studio ed il coordinamento della legislazione riguardante il complesso problema stradale, sia come viabilità che come manutenzione e segnalazione, valendosi a tal fine degli studi esistenti e di persone che hanno particolare competenza in materia. Ha infine incaricato il comm. Silenzi di studiare il coordinamento delle questioni del credito alberghiero e dell'insegnamento professionale per il personale d'albergo.

Pugni da dilettanti.

La Fides et Robur di Torino! col concorso del confratello il Paese Sportivo ha fatto disputare nei giorni scorsi un torneo di lotta e boxe che interessò moltissimo. Abbiamo avuto il piacere di constatare in questa occasione come gli sports atletici vanno destando passione fra la nostra gioventù e come la boxe conti già una buona serie di pugilisti.

Eccone i risultati:

Lotta: Pesi piuma. — Riccardi V., dello S. C. Ausonia, atterra Ferrero L., in 4' con leva ascellare; Calcaprina Giovanni, dello S. C. Palatino, atterra Po in 29'.

Pesi leggeri. — Pagliano F., dell'U. S. Campidogliese atterra Balagna in 3' con colpo d'anca; Morisengo L., dello S. C. Palatino, atterra Rapizzi G., in 5' con cintura avanti; Rapizzi G.,

dello S. C. Palatino atterra Balagna G., in 3' con presa di testa a terra; Morisengo L., dello S. C. Palatino, atterra Pagliano F., in 1'30" con presa di testa.

Boxe: Pesi piuma. — Garola, della Fides et Robur batte Gissi ai punti; Ponchia dello S. C. Palatino, batte Atnori per abbandono.

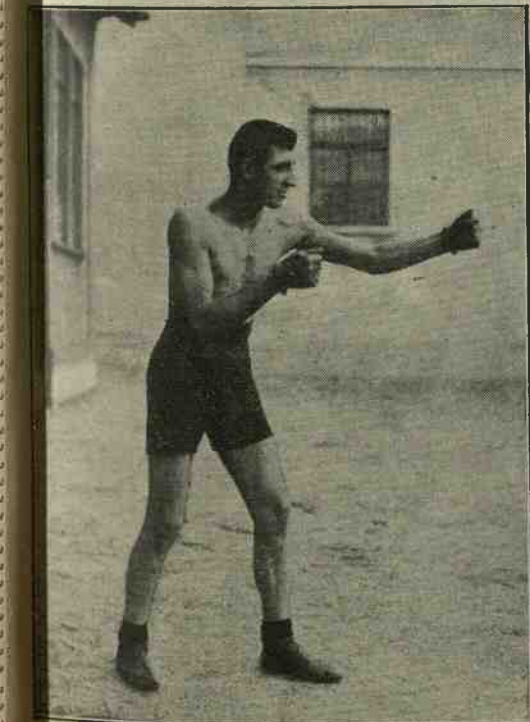
Pesi Welters. — Sra, della Fides et Robur batte Forchino per abbandono.

Pesi medio massimi. — Fumagalli, della Fides et Robur batte Malfatti al 3° round per abbandono; Margaritora, dello S. C. Palatino batte Piazza nel 1° round per abbandono.

Collaborarono alla buona riuscita del Torneo i signori: Campogalliano, Pastore, Piazza, Palmero, e la Direzione del « Fides et Robur ».

I premi del Torneo sono a disposizione dei vincitori a partire da martedì sera, 3 febbraio prossimo.

La giuria si riunirà per omologare le classifiche che ancora non sono ufficiali.



Fumagalli Ambrogio del « Fides et Robur » vincitore del torneo pugilistico svoltosi la scorsa settimana a Torino. Il neo campione combatté fino ad ora vittoriosamente. (Fot. Lanza).

**PER TURISMO
PER SPORT
PER CITTA'
PER AFFARI
PER TRASPORTI**

AUTOMOBILI



TORINO

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA
(Pinerolo).

PNEUMATICI



**La Marca
di fiducia.**



Il magnifico colpo d'occhio che offriva il Velodromo Milanese durante il match Italia-Francia.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

VARIETÀ

Ricercando le origini del ciclismo.

Che le primissime sagome, i primi disegni, le arcaiche rappresentazioni grafiche del velocipede, biciclette o solo, anzi *Ciclo* addirittura e col *C* maiuscolo, si siano trovate nelle stele assire, babilonesi ed ittiti, è forse della fumisteria archeologica.



Match Italia-Francia. — I due capitani.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Il vero, il grande vero, è che il ciclismo ebbe per culla le isole dell'arcipelago greco!

Il ciclismo era colà coltivato con tanto fervore che fu da lui che esse presero il nome di... *Cicliadi*!

Una sola era allora la marca di fabbrica conosciuta e questa marca portava il nome di *Ciclope*!

Le ruote della sue macchine possedevano, come oggi, delle fasciature di una materia raccolta sui monti greci e che altro non era che il caoutchouc del nostro xx secolo.

Allora, lo chiamavano *pneuma* e per via dei monti su cui veniva specialmente raccolto veniva detto *pneuma-attico* — cioè *pneumatico*!!!

Poco a poco lo sport del *Ciclo* venne pur tuttavia in decadenza e durante l'epoca romana noi non ne abbiamo che delle tracce confuse.

Ma Cicerone cita in una sua celeberrima orazione i *records* di una marca che ebbe il suo quarto d'ora di celebrità nella costruzione delle macchine a due posti, i *Tandem Catilina*!!!

Questa marca fu battuta terribilmente dalle *equipe romane* in un match a Fiesole, presso Firenze, e da quel giorno non se ne ebbero più notizie.

I secoli che seguirono non tentarono di rinnovellare lo sport del ciclismo e si limitarono piuttosto a trasmettersi le regole di esso in molti, innumerevoli, tediosi statuti, celebri anche oggi sotto il nome di *Encicliche*! cioè a dire «trattato delle cose pertinenti al *Ciclo*».

Altri secoli passarono e venne un momento in cui si credette che il *Ciclo*, l'arte del piede applicato alla ruota, dovesse finalmente risorgere.

Questo fu per opera di due francesi, i signori D'A Lambert e Diderot, che pubblicarono un libro interessantissimo su questo soggetto, intitolato appunto *Enciclopedia*, ossia: *l'Arte di far camminare un ciclo con i piedi*!!!

Da quel momento il ciclismo esce, e di colpo, dalla sua epoca leggendaria, favolosa o poetica, per entrare nel mondo sereno, serio e controllabile della storia.

Ed in questo entriamo ormai anche noi, abbandonando lo scherzo, forse troppo lungo, e di cui chiediamo venia al lettore.

E' dunque nel 1790, in Francia, che Me. De Sirac inventava il *celerifero*.

Curioso ordigno!

Più che *celerifero* avrebbero dovuto chiamarlo *tardigrado*.

Noi ne sorridiamo adesso, vedendone i disegni, come forse fra cento anni i nostri nipoti sorrideranno dei disegni *réclame* di una Bianchi o di una Française.

Figuratevi un can barbone di legno, can barbone a cui nemmeno mancava l'indispensabile ciuffetto della coda, sostenuto da due ruote.

Ma c'era di già l'idea.

Le ruote erano, l'una anteriore e l'altra posteriore,



Gli undici uomini della squadra nazionale italiana.

sulla medesima asse, ma non più parallele, come ora — mai si usava dai carri greci, ai romani, alle carrozze odierne, agli automobili.

Senza manubrio, senza pedali, il *celerifero* veniva spinto avanti a forza di pedate per terra.

Dove andava, andava.

Eppure, così com'era, esso non mancò di fare la delizia dei raffinati, degli *sportsmen* dell'epoca, degli eleganti, i quali furono detti *les incroyables* per il vezzo che avevano di meravigliarsi di ogni tremendo accanimento di fatti rivoluzionari esclamando ad ogni istante: *C'est incroyable!* o — per dire come pronunciavano loro — *C'est inc...oyable!*

Poveracci! La paura della ghigliottina gli aveva fatta venir l'erre moscia.

Il *celerifero* durò sino al 1818, risibile oggetto di risibile gente.

La rivoluzione era morta con i suoi morti, strozzata dalla piccola mano ferrea e feminea del piccolo corso. Il corso da tre anni soffriva di un cancro allo stomaco nella piccola, nebbiosa, piovosa cittadina di Longwood a Sant'Elena, quando il barone Driess de Sauerbronn, un agrimensore tedesco, pensò di montare su di un pernio la ruota anteriore del *Can barbone*.

La ruota anteriore era libera!

Virtualmente la bicicletta era fondata!

E fu detta *draisienna*, dal nome dell'inventore.

Ora, con la ruota davanti libera, si poteva dare direzione alla macchina.

Per cooperare alla ricostituzione finanziaria.

Per assicurare la **PACE SOCIALE**

Per garantirvi un **ALTO REDDITO**

IMPIEGATE TUTTI I VOSTRI RISPARMI

nel

PRESTITO NAZIONALE CONSOLIDATO 5 ⁰/₁₀₀ NETTO

ESENTE DA IMPOSTE PRESENTI E FUTURE

destinato al graduale rimborso del debito di Tesoreria
creato per provvedere alle spese dipendenti dalla guerra

(RR. DD. 22 settembre 1918, n. 1300 e 24 novembre 1919, n. 2168)

presso tutte le Filiali degli Istituti di emissione e presso gli Istituti di Credito ordinario, le Casse di Risparmio, le Banche popolari e cooperative, le Società e Ditte Bancarie e gli altri enti partecipanti al Consorzio per l'emissione del Prestito.

Reddito **5,71** **per cento**
effettivo **all'anno**

Il prezzo di sottoscrizione è fissato in L. 87,50 per ogni cento lire di capitale nominale oltre gli interessi dal 1° gennaio al giorno del versamento e sotto deduzione dell'importo della cedola al 1° luglio 1920 e così L. 85, più interessi maturati come sopra.

Le sottoscrizioni non sono soggette a riduzione, ed è ammesso il pagamento rateale nella misura seguente, oltre conguaglio degli interessi:

35 per cento	all'atto della sottoscrizione	(meno L. 2,50 cedola al 1° Luglio 1920).
30	»	al 30 aprile 1920.
22,50	»	al 5 luglio 1920.

Nei versamenti saranno accettati come contante, tanto all'atto della sottoscrizione quanto successivamente in pagamento di rate, le cedole dei titoli di Stato consolidati e redimibili e dei Buoni del Tesoro, con scadenza a tutto il 1° luglio 1920, come pure gli interessi che verranno a maturare entro il detto periodo sulle rendite nominative consolidate e redimibili e sui Buoni del Tesoro pluriennali nominativi non soggetti a usufrutto vitalizio e non subordinati a speciali condizioni.

In pagamento delle somme sottoscritte sono accettati:

- a) i Buoni del Tesoro ordinari;
- b) i Buoni del Tesoro quinquennali 4 ⁰/₁₀₀;
- c) i Buoni del Tesoro triennali 5 ⁰/₁₀₀;
- d) i Buoni del Tesoro quinquennali 5 ⁰/₁₀₀;
- e) le obbligazioni dei debiti redimibili dello Stato sorteggiate per rimborso precedentemente alla sottoscrizione, conformemente alle disposizioni del Programma di emissione.

Sono ammessi inoltre in versamento titoli pubblici esteri, secondo le istruzioni del Ministero del Tesoro.

Ma si andava sempre avanti a colpi di piede per

Quante suole sciupate!
 Nell'epoca d'oro dei San Crispini!
 L'idea fece conoscere la sua grande invenzione in
 Francia montandola al giardino Tivoli, a Parigi, dove
 fu soltanto nel 1861 che un'umile carrozziere
 l'idea di mettere due pedali alla ruota posteriore
 liberò l'anteriore e spingere innanzi ogni cosa
 toccare la terra con i piedi.

Ma cosa aerea!
 Parve un prodigio

Si volava!
 Ma il cavallo che non mangia, era l'invenzione.
 Quanto imperfetta, però!

Ma, scuoteva, era, come la chiamavano gli in-
 un vero rompi ossa!

Il carrozziere geniale si chiamava Michaux.
 Quel momento in poi le modificazioni si susse-
 guirono, anzi si accavalarono.

Nel 1867 Ader foggia il corpo della bicicletta in
 acciaio; nel '68 Gonnel fa le ruote metalliche mon-
 te a tensione, nel '69 Meyer mette i primi caout-
 chouc pieni.

Nel 1886 Laurson, abbandonando ogni tentativo di
 posteriore od anteriore più grande, fa le due
 ruote uguali e mette la catena.

Ma, nel 1893, fece le due ruote uguali, il rap-
 porto a catena, il cautchu, completò rapporti e raggi
 del ciclo, anzi il Biciolo fu! Se poi questa inven-
 debba essere fatta risalire alle Cicladi, ai Ci-
 o all'Enciclopedia... *adhuc sub indice lis est.*

Eva in automobile

Uno dei problemi più gravi della terapia moderna
 è certamente quello che riguarda la cura delle affec-
 zioni nei vasi.

Era le cure recenti proposte contro la invadente
 ipertensione, merita di essere accennata per la sua
 genialità quella praticata da uno dei più
 famosi sanitari di Nuova York, per combattere vit-
 toriosamente il nervosismo femminile.

Si racconta che questo scienziato modernista,
 quando qualche signora tormentata da un eccesso
 di irascibilità nervosa si presenta, disperata,
 e per richiederlo delle sue sapienti cure, non
 dà né pillole, né docce, né correnti elettriche:
 prescrive un rimedio forse più costoso, ma certo
 più piacevole: ordina alla troppo sensibile crea-
 tura di comperarsi un'automobile e di condurlo
 stessa.

Si assicura che le guarigioni ottenute da cotesto
 rimedio sono semplicemente meravigliose.

Tuttavia i giornali americani che rendono conto
 della nuova cura, pur non mettendo in dubbio i
 risultati, osservano che non è senza
 inconvenienti.

Non è, innanzi tutto, un rimedio alla portata di
 tutte le borse: un'automobile costa disgiustamente
 assai più di qualche grammo di bromuro;
 secondariamente presenta alcuni pericoli assai
 gravi, certo non minori di quelli provenienti, per
 esempio, dall'abuso della morfina.

Presenta prima di tutto un non lieve pericolo
 per i passanti. Quanti di essi, povere creature
 innocue ed inconscie di ciò che sta loro sospeso
 sul capo, non correranno rischio di essere schiacciati
 prima del termine della cura? Il render l'auto-
 mobile sotto la carezza pneumatica delle ruote messe
 in moto dalle diafane manine di una adorabile crea-
 tura è certo una fine assai più aristocratica che non
 quella di finire sotto le prosaiche e ferree ruote
 di una tranvia condotta da un rustico manovra-
 tore: ma è dubbio che il conforto sia così grande
 da togliere ogni senso di amarezza all'immolato.

Ma il pericolo non è solo per i viandanti: e per
 la stessa chauffeuse, che troppo facilmente può
 trasformarsi senza sua precisa volontà in chauffeur.

L'infelice malata, incapace di comandare ai suoi
 caparriosi nervi, è continuamente esposta a ese-
 guire, senza averne coscienza, una di quelle false
 manovre, il cui esito quasi infallibile sarà di gua-
 rirla definitivamente e rapidamente di ogni pos-
 sibile sofferenza presente o futura.

Ma quando, per un caso provvidenziale, questo
 trattamento terapeutico non costa la vita a un
 numero troppo cospicuo di inoffensivi pedoni, e
 non invia all'altro mondo con una velocità di
 ottanta chilometri all'ora la fragile persona in
 cura, i risultati ottenuti con questo rimedio sono
 addirittura stupefacenti.



*Sanamaria, che per uno strappo muscolare è co-
 stretto al riposo, fu funzionato da arbitro nel match
 « Genova-Unione Sportiva Torinese ». — Alla
 sua sinistra il portiere torinese.*
 (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

Scioperi. - Aeroplani ed automobili.

I telefoni tacciono, i treni non circolano più,
 la posta rimane nei sacchi presso gli uffici postali
 o nelle cassette sparse per la metropoli. E' ef-
 fetto di nuovi scioperi. Questa volta sono dipen-
 denti dello stesso organismo statale che si agitano
 con grave immenso incalcolabile danno della vita
 di un intero popolo.

Fermi i treni o ridotti a poca cosa, si dà il



*1° Cross Country dell' « Azione ». — Il piccolo
 corridore Campi, arrivato 3° sopra quasi 100 con-
 correnti.*
 (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

fermo ad ogni automobile e persino alle biciclette.
 I trasporti sono arenati, in certi centri si minac-
 cia di restare senza viveri, nè si può comunicare.
 Alla posta ferroviaria supplisce quella aerea, ai
 treni in forma ridottissima sono di immenso au-
 silio i camions automobili. Il Governo ne fa una
 incetta e le grandi ditte di trasporti sono incaric-
 cate di supplire con la loro organizzazione ad al-
 levare il malessere portato dallo sciopero ferro-
 viario. La Società Anonima G. Ambrosetti e C.,
 di Torino è addirittura stata incaricata dal Com-
 missario dei Consumi commendatore Corinaldi, di
 provvedere al trasporto delle farine per tutta la
 Provincia di Torino. La Città e Provincia non ri-
 sente di nulla; fermo il treno marcia il camion au-
 tomobile; arrestato il funzionamento di ogni sca-
 merci di organizzazione statale, supplisce a mer-
 viglia, in poche ore, funzionando di giorno e di
 notte la grande industria privata dei trasporti. Ed
 il cav. Ambrosetti personalmente ne ha la dire-
 zione coadiuvato dal suo figliolo degno emulo del
 suo grande paterno maestro.

Così appunto diremo che la Società Ambrosetti
 disponendo di 40 camions, a nome del Consorzio
 Granario ha iniziato un servizio regolarissimo per
 trasporto di carne, tonno, merluzzo da Genova a
 Torino. Nel termine di sole 48 ore dal momento in
 cui era stato emanato l'ordine, la Ditta Ambro-
 setti dal porto di Genova scariava ai Docks Nizza
 e Dora di Torino centinaia e centinaia di quin-
 tali di merci.

Oltre a questo servizio di prima necessità la
 stessa ditta con altri camions e carri trainati da
 cavalli provvedeva allo sfollamento delle merci
 depositate nelle stazioni ferroviarie e la farina
 dai molini di Provincia, alla Capitale Piemontese.

Abbiamo voluto portare a conoscenza degli ita-
 liani come nel nostro Paese esistono ormai organi-
 smi commerciali ed industriali di primissimo ordine.
 In questa occasione il cav. Ambrosetti non solo ha
 saputo rispondere alla voce del Commissario dei
 Consumi, ma nello svolgimento della sua azione si
 è reso altamente meritevole della riconoscenza della
 cittadinanza torinese.

Il Governo a sua volta si è valso degli aeroplani
 per la posta stabilendo dei servizi da Milano a
 Roma. Così racconta la Gazzetta dello Sport.

Sulla rotta aerea Milano-Pisa-Roma il servizio
 è assicurato da tre squadriglie: la 310. Caproni al
 comando del capitano Cebrelli con sede a Taliedo,
 la 107. Sva comandata dal capitano Forghieri con
 sede a Pisa (S. Giusto) e la 66. Sva.

Queste squadriglie, destinate alle comunicazioni
 aeree, sono alle dirette dipendenze del Ministero
 dei Trasporti; buona parte del personale, special-
 mente piloti, è borghese.

Le partenze avvengono da Milano e da Roma
 alle 10 del mattino.

A Pisa gli apparecchi fanno scalo: la posta viene
 trasbordata su altri aeroplani che attendono, pronti
 a spiccare il volo verso la metropoli lombarda o
 verso la Capitale.

In cinque ore e mezza la posta arriva da Mi-
 lano a Roma e viceversa, mentre coi mezzi ordi-
 nari — e non vogliamo tener conto dei ritardi!
 — non se ne impiegherebbero meno di quindici.

Sabato, seconda giornata di esercizio della po-
 sta aerea sulla Milano-Roma, sono regolarmente
 partiti da Taliedo, verso le 10 del mattino, un ap-
 parecchio Caproni ed uno Sva diretti a Pisa.

BLENORRAGIA

antero-posteriore - acuta e cronica

IN POCHI GIORNI

GUARIGIONE RADICALE - SICURA
 SENZA DOLORE

AGON

UNICO FRA I RIMEDI ESISTENTI
 RICONOSCIUTO IL MIGLIORE
 DA TUTTI I MEDICI ITALIANI E STRANIERI

Per posta anticipate o presso le Farmacie
 Flacone L. 9,70 - Flacone grande L. 16,70

A RICHIESTA: CERTIFICATI MEDICI
 Innumerevoli Attestati di Guarigione

PRODOTTI "AGON", - TORINO, Via Botero, 16

Ogni giorno un nuovo giudizio su "AGON",

... ho constatato la superiorità su tutti gli altri del
 genere, superiorità sotto ogni rapporto, perciò ne sono
 entusiasta. Questa è la espressione spontanea del mio
 sentimento avendo trovato Agon (Argirina) il non
 plus ultra finora scoperto dalla scienza...

Dott. GUIDO POGGI.

Milano - Via Moscova, 58.

**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



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.

FABBRICA

RADIATORI

BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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

P. COTTINO & C.

**CASA FONDATA
NEL 1898**

TORINO - VIA MONTI, 24.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA

TEL. 22-75 - TEL. COTTINRADIO



Il Congresso della F. I. S. A. nella Sala del Municipio di Milano.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

14° Congresso della F.I.S.A. La deliberazione del Comitato Olimpionico Italiano.

Nell'antisala del Consiglio comunale a Palazzo Marino di Milano si è tenuto il 14° Congresso della Federazione italiana degli sports atletici. Erano presenti i delegati di 32 Società affiliate, tra i quali di Torino i signori Regge dello Sport Club San Paolo, Buffa, dell'Unione Sportiva Torinese, Ferrero Attilio, dell'Unione Sportiva La Monforte, Ferraris, dell'Unione Sportiva Po, Meri, della Forza e Speranza. Procedutosi alla verifica dei poteri dei delegati e alla lettura del verbale del precedente Congresso, si viene alla nomina del presidente dell'attuale assemblea. È eletto l'avv. Longoni, presidente della Federazione. Da parecchi delegati vengono mosse alcune critiche all'operato della Federazione, ma l'avv. Longoni, per il Consiglio direttivo contro le vivacamente e dell'operato della Federazione stessa tesse l'apologia. Rende nota poi la decisione da parte del Comune di Milano di dare per la costruzione di uno Stadium e una seconda offerta degli Istituti clinici di perfezionamento per un terreno da adibirsi a campo di gioco.

Dopo aver presentato il trainer americano Platt Adams, istruttore dei nostri atleti che difenderanno i colori italiani nelle prossime Olimpiadi, il presidente comunica che la Federazione ha deciso di far disputare entro il primo trimestre dell'annata in corso dieci riunioni grandiose in cui dei principali centri per addivenire alla scelta dei concorrenti atti a partecipare alla massima competizione sportiva di Anversa. Saranno scelti venti atleti e la squadra partirà per Anversa verso la fine del prossimo luglio. Nell'eventualità che dalla selezione non risultassero elementi di sufficiente valore, si rinuncerà alla nostra partecipazione alle Olimpiadi. All'unanimità viene poi proclamata Milano sede del futuro Congresso. La nomina del nuovo Consiglio direttivo avvenuta per votazione scritta dà il seguente esito: avv. Longoni 27 voti, Vaghi 27, dottor Del Bo 26, Giambilla 26, Cairoli 22, Bagnato 19, Fazzari 18, Grotelli 15, Portalupi 14, Piccini 13, Mnggiani 12 e Grotelli 12.

Sabato ebbe luogo a Milano la riunione al completo della Commissione Esecutiva Olimpionica.

Dopo aver presentato il trainer Adams ai convenuti, venne stabilito che esso dipenda direttamente ed esclusivamente dalla F.I.S.A. che provvederà onde egli, visitando i vari centri sportivi d'Italia, possa anche attendere alla preparazione dei vari campioni degli sports similari.

La Commissione esecutiva, udita poi la relazione del Presidente reduce da Anversa e Bruxelles e plaudente all'attiva opera da lui compiuta chiamò a far parte della Commissione stessa l'ingegnere C. F. Lamberti, industriale italiano residente a Bruxelles e membro di quella Camera di commercio italiana quale nostro delegato permanente presso il Comitato organizzatore Belga della 7ª Olimpiade.

Dalle dichiarazioni fatte dal Presidente la Commissione, dopo lunga discussione, venne nella previsione di massima che l'Italia parteciperà con circa un centinaio di campioni, i quali dovranno tutti quanti giungere in Belgio, alquanti giorni prima per compiere il necessario ambientamento ed allenamento.

Di tali previsioni la Commissione riconfermò il suo calcolo preventivo di massima per cui una degna partecipazione dell'Italia, occorre assolutamente un mezzo milione di lire.

Dopo lunga discussione e nell'attesa dei risultati della sottoscrizione, fu raccomandata la massima parsimonia delle spese, furono approvate le spese di servizio, proposte dalla Presidenza e fu stabilito una assegnazione di L. 10.000 alla F.I.S.A. per darle la possibilità di sfruttare con profitto l'opera del trainer.

Il Presidente soggiunse poi esser suo intendimento di chiamare ben presto il collegio sindacale per la verifica dei conti e la compilazione di un preciso e dettagliato preventivo, che finora non fu possibile di fare per la mancanza del programma definitivo Belga che anzi debbono essere tuttora recapitati.

I delegati delle varie federazioni denunciarono quindi la partecipazione quantitativa dei rispettivi sports e il presunto fabbisogno di sussidio olimpionico. Dopo lunga ed animata discussione ed affermato il principio dell'intervento debba essere limitato ai soli campioni che diano affidamento di potersi affermare e, rilevato d'altra parte che fino a quando la sottoscrizione non abbia confermato le nostre previsioni, occorra riservare la disponibilità essenzialmente alla partecipazione propriamente detta, fu stabilito di richiamare tutte le Federazioni a tale concetto di massima limitando la richiesta di fabbisogno al minimo indispensabile.

Il delegato della Gazzetta dello Sport chiese

quindi notizie della prossima apertura della sottoscrizione e l'assemblea unanime affermò la necessità che essenzialmente gli sports più redditizi per le loro manifestazioni abbiano regolarmente e d'accordo fra di loro ad indire spettacoli e manifestazioni a beneficio del Comitato Olimpico. Fu preso atto della graziosa offerta della ditta Doyen di Torino per cui ai sottoscrittori più benemeriti potrà esser dato uno speciale diploma, mentre alle Federazioni saranno dati diplomi e medaglie olimpioniche di premio, medaglie il cui modello è stato ideato ed eseguito con generoso disinteressamento dal chiarissimo prof. Romagnoli.

Circa l'allenamento dei campioni prima della partenza per il Belgio, l'assemblea, dopo lunga discussione, venne per unanime consenso nella decisione che per ovvie e molteplici ragioni, si debba rinunciare al concentramento di tutti i prescelti in un unico luogo di allenamento: ciascuna Federazione, come conseguenza di esclusività di competenza tecnica spettantele, dovrà provvedere al definitivo allenamento dei propri campioni in quelle località che riterrà migliori.

ABBONATEVI ALLA STAMPA SPORTIVA

ESIGETE OVUNQUE

IL

LION NOIR

CREMA PER CALZATURE

La GRAN MARCA

MILANO - Via Trivulzio 18

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

LA STAGIONE CICLISTICA DEL 1919
si è chiusa dopo una serie di vittorie dei

PNEUMATICI PIRELLI

12 gennaio	- Velodromo di Parigi - Corsa delle Sei Ore	— 1° Godivier
23 marzo	- Velodromo di Parigi - Campionato d'inverno	— 1° Spears
23 marzo	- Circuito delle Fiandre	— 1° Valemberghe
30 marzo	- Corsa militare Pavia-Gorizia	— 2ª Bersaglieri ciclisti
21-25 aprile	- Roma-Trento-Trieste	— 1ª Equipe Bianchi
28 aprile	- Circuito Campi di Battaglia di Francia	— 1° Egg
22 giugno	- Velodromo di Gand - Corsa 100 Km.	— 1° Buysse
1 luglio	- Giro dell'Umbria	— 1° Ferrarolo
19-20 agosto	- Torino-Trento-Trieste	— 1° Sivocci
23 agosto	- Giro del Belgio	— 1° Sellier
7 settembre	- Campionato Italiano di Velocità	— 1° Piani
7 settembre	- Campionato Italiano Stayers	— 1° Gaietti
14 settembre	- Velodromo Zurigo - Gran Premio Autunno	— 1° Miquel
20 settembre	- Corsa Nazionale XX Settembre	— 1° Sivocci
21 settembre	- Velodromo Milano - Gran Premio U. V. I.	— 1° Kaufmann
25 settembre	- Velodromo Parigi - Campionato Francia Stayers	— 1° Sérés
10 novembre	- Gran Premio Armistizio Strasburgo-Parigi	— 1° Alavoine

Agenzia Italiana GOMME **PIRELLI** - MILANO - Ponte Seveso, 20

FILIALI ED AGENZIE ITALIANE

Bologna Via Venezia, 5	Genova Piazza della Nunziata, 64	Napoli Via Fontana Medina, 47	Ancona Corso Vitt. Eman., 29	Roma Via 3 Novembre, 114	Padova Via Roma, 9
Torino Via Cernaia, ang. Corso Vinzaglio	Firenze Via Cavour, 21	Trieste Piazza Oberdan, 1	Bolzano Parkschlössl	Milano Foro Bonaparte, 35-A	Trento Via S. Trinità, 1

BARI - CATANIA - PALERMO

Sotto Agenzia: ROMA - Via Plebiscito, 103-106

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

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

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

SOCIETA' ITALIANA CARBURATORI

TORINO - Via Massena, 4 - TORINO

Tipi per **AUTOMOBILI**

MOTOCICLI - MOTORI FISSI

Funziona con benzina e petrolio.

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

Il **CARBURATORE EUREKA** evita la ripetuta manovra del cambio di velocità

Avviamento facile, immediato. — Riprese istantanee ed energiche. — Aumento di potenza garantita del 10%.

Economia di Benzina garantita 15%. — Accessibilità di ogni parte senza fermare il motore. — Un solo GICLEUR di grande diametro.



FASCIE e GUARNIZIONI

per **FRENI e FRIZIONI**



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

AUTOMOBILI
CHIRIBIRI & C
TORINO



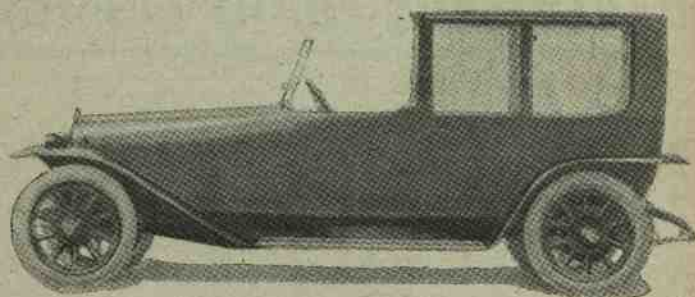
VETTURRETTA
12 HP

CARROZZERIA

Fratelli SOLARO

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

Telefono **40-16** — Telegr.: Carrozzeria **SOLARO**



Torpedo con ballon smontabile.

**Si assumono grandi lavorazioni
in serie per consegne rapide.**

CORA

La classica Marca
del Vermouth

Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

TORINO

Ercole Formini

Società Accomandita

Via Michelangelo, 21 - **TORINO** - Recapito telefono 6-99

Lavorazione della Lamiera

Scocche
Parafanghi
Bavette
Cassette
Vasche, ecc.

PONZO GIOVANNI, Gerente responsabile.

SOCIETÀ ANONIMA

STABILIMENTI Ing. G. FESTI

Capitale interamente versato L. 3.000.000

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

TORNI di qualunque dimensione e tipi
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

IDROVOLANTI "SAVOIA"



VINCITORI
della
Gara Internazionale
d'idrovolanti
per la
Coppa Schneider - 1913
BOURNEMOUTH
Record Mondiale Vale
Idrovolanti su Circuito
di 200 miglia
Raid SESTO CALENDE
AMSTERDAM
con passeggero - attraverso
le Alpi, la Svizz. in 6 ore
Raid AMSTERDAM
COPENHAGEN
STOCKHOLM
con passeggero
Raid SESTO CALENDE
GINEVRA con passeggero
attraversando il Sempione
Raid STOCKHOLM
HELSINGFORS
con passeggero.

Idrovolanti "SAVOIA", - Tipi militari

Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovolanti "SAVOIA", - Tipo commerciale
per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA", - Per servizio trasporti
Posta e Messaggerie

Rivolgersi alla

Società Idrovanti Alta Italia

Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

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

La Stampa Sportiva viene stampata dalla S.T.E.N. (Società Tipografico-Editoriale Nazionale)