

LA STAMPA SPORTIVA

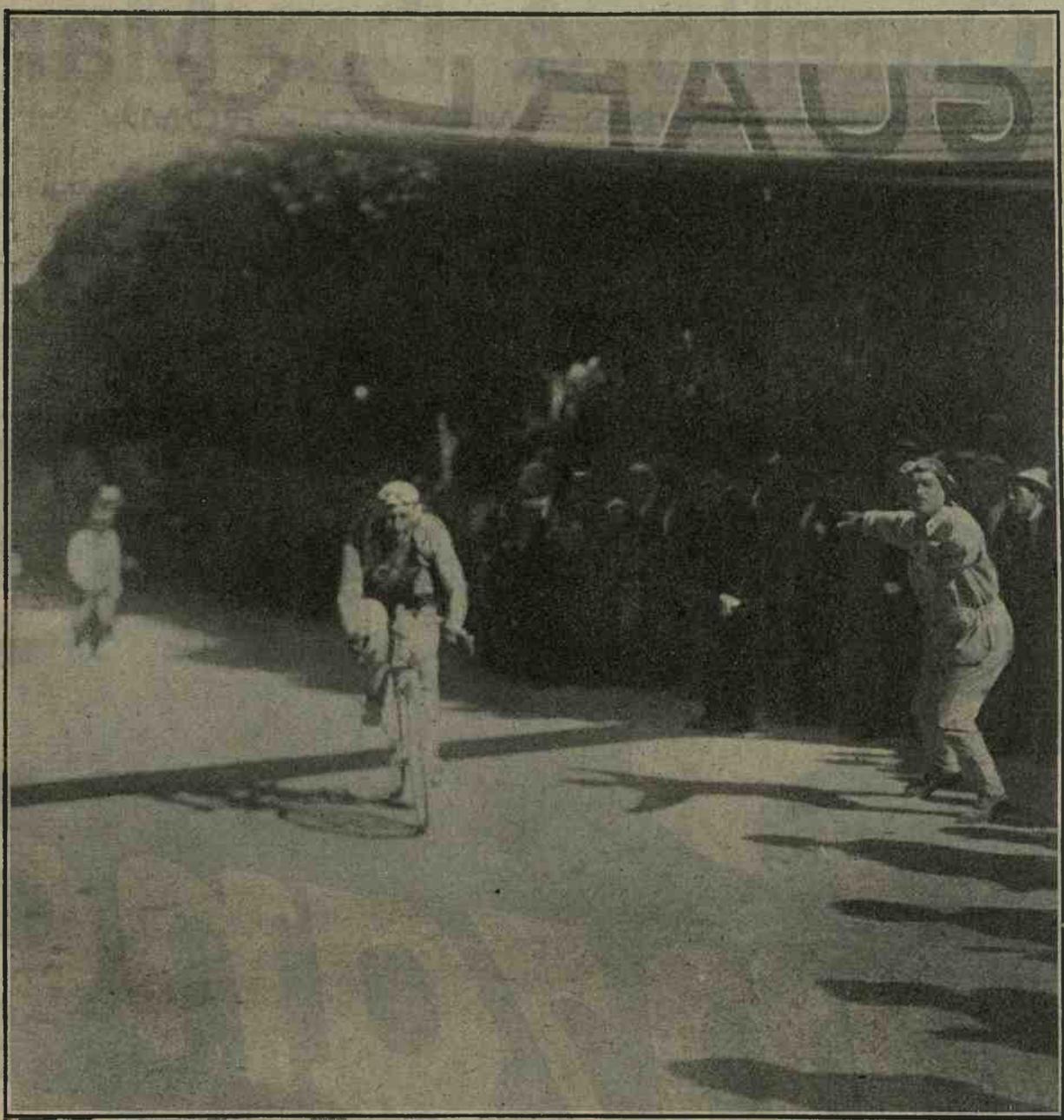
RIVISTA SETTIMANALE

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA
TORINO
Via Davide Bertolotti, 3

INSERZIONI

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

ABBONAMENTI
ANNO L. 15 ESTERO L. 25
SEMESTRE " 8 " " 13



L'VIII GIRO D'ITALIA SI È COMPIUTO!

Il Campione di Francia Jean Alavoine classificato 3° (Bianchi-Pirelli) giunge 1° nella tappa Roma-Chieti.

AUTOMOBILI

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

Gli articoli e gli abbigliamenti

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

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

Già Negozio VIGO

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



Carello & De - Marchi

TORINO - MILANO - ROMA

Apparecchi di segnalazione per auto elettrici
ed a mano.

Trombe per auto e per moto.

Fari e fanali per auto e per moto.



Dinamo e Batterie per impianti illuminazione
ed avviamento.

Cinghie in gomma per motocicli.

Accessori per Auto - Moto - Cicli.

FABBRICHE PROPRIE

Il più grande e completo assortimento

ESPORTAZIONE

CARELLO & DE MARCHI - TORINO

ANZITUTTO UN

Cinzano

Il raid Roma-Tokio

L'itinerario - Gli apparecchi - I piloti

per la tecnica degli apparecchi, con l'ing. Giuseppe Brezzi, che già aveva per loro preparato le aquile che volarono su Vienna, che affine di essere sicuri nell'audace impresa, che sarebbe stata già da molto tempo compiuta se il Duce avesse potuto prendere al momento opportuno il comando della spedizione.

Il primo itinerario comprendeva 16 tappe e invece di passare per Rangoon e Bangkok tagliavano diritto Calcutta a Chittagon - Mandalay - Hanoi - Canton. Itinerario che fu più tardi cambiato, stando parte delle grandi catene alpine che era necessario attraversare nel Siam per giungere al Tonchino.

Natale Palli doveva essere il pilota di Gabriele D'Annunzio e dovevano essere piloti degli altri

E l'audace impresa è compiuta.

Come è nata l'idea del raid Roma-Tokio? Bisogna risalire ad un'epoca in cui ancora vivevano due altre fibre di eroi: il cap. Natale Palli ed il povero Fra Ginepro (Gino Allegri); quando ancora cioè vivevano quelle due persone che completavano aviatoreamente la personalità del grande Vate Gabriele D'Annunzio, l'uomo che seppe trasfondere l'eroismo del suo animo con il suo sublime sentimento e con la sua forte ed incisiva parola, nei cuori di quegli uomini in cui pulsavano l'audacia e l'eroismo dei figli d'Italia.

Si era in quell'ambiente che aveva del religioso e dell'eroico, quale l'ambiente della «Serenissima», si era in quella località tutt'affatto piena di quella strana vita come di sogno quale è un castello antico, saldo come una fortezza, che armonizza la poderosità della sua struttura all'architettura bellissima del trecento ritoccata con quella del settecento.

Il castello dove aveva sede la Squadriglia di San Pelagio era una volta stato luogo di villeggiatura dei conti di Sant'Ulliana, poi dei Dotti De Dauli e poi dei conti Eabborra.

Attorno a quel castello si era combattuto e si era saputo debellare il nemico con le forze vive delle armi di quei tempi.

Era il vero nido delle aquile sempre vincenti che riposavano le ampie ali sopra quei giacigli che ancora avevano il tepore della gloria e dell'eroismo.

Sotto, quasi a contrasto vivo, per ricordare ai sognanti abitatori la realtà della vita moderna, s'allineavano i capannoni che racchiudevano le artificiose aquile, che un giorno seppero portare al di là delle Alpi, nel cuore del paese nemico, il monito solenne della nostra forza ed il vaticinio più grande della nostra prossima vittoria.

Era quel periodo in cui attorno a D'Annunzio v'erano le sublimi figure di Palli, Finzi, Ferrarin Francesco, Locatelli, Censi, Grassini, Massone, Granzarolo, Sarti, Piccio, Masprone, Allegri, Bianini: una specie di cenacolo di eroi che tutti avevano, risanante nel largo petto loro di conquistatori, una sublime canzone poetico-eroica, che seppero cantare così apertamente, sprezzanti, sorridendo di fronte al nemico, per il nome a loro più sacro, per il nome a noi più bello, per quel santo nome che risponde a Patria e Italia.

Fu Gabriele D'Annunzio, in una grigia sera in cui stavano gli aquilotti radunati a lui d'intorno, a proporre questo raid che fin dall'inizio fu elogiato con incredulità dalla quasi totalità delle persone che parlano d'aviazione; che fu più tardi, per ragioni da non discutere, criticato e biasimato e che fu pure, durante il suo svolgimento, sprezzato, come se l'eroismo degli audaci non bastasse a lavare qualsiasi macchia che possa essere stata buttata sull'organizzazione o sullo svolgimento di questa impresa da parte di coloro stessi che all'idea s'erano messi contro e che cercarono solo, dallo svolgimento di questo raid, la salvezza della loro ambizione.

Gabriele D'Annunzio narra appunto come fosse venuta l'idea del raid, in quella grigia sera a San Pelagio:

«Piovigginava. Ci opprimeva la tristezza dell'ozio costretto, il tedio della vana attesa, l'ambascia della vittoria mutilata ed agonizzante, lotta meschina delle oche per le aquile.

«Ad un tratto una finestra si spalancava sull'infinito, il bel Rischio dal profilo tagliente si appoggiava al davanzale e mirava lontano. Dissi a Natale Palli: Bisogna che andiamo a Tokio in 10 o 12 tappe. Tutti vibravano, tutti erano pronti, pareva che tutti avessero già nell'animo il medesimo sogno e che io non fossi se non l'indovino e l'interprete improvviso.

«Andiamo! E tutti volevano partire subito; come quando il condottiero dà il segnale ad uno stormo di migratori e l'aria è mossa da un solo frullo concordato.

«L'Oriente! L'antica magia trasfigurava il nostro vero di legno in una pagoda di Delhi e in una casa da the, e ciascuno già si sceglieva la sua baiadera e la gheisa.

«E c'era là chi aveva poco più di diciassette anni, come Marco Polo, quando Nicolò e Matteo, fratelli, lo presero con loro e lo condussero a Layas, nella baia di Scandorum, di dove le carovane partivano per il paese mirabile.

«Era dolce fantasticheria. Avevamo dinnanzi a noi su la mensa le piccole mele verdi che si gettano ai porci.

«La sera del terzo giorno discenderemo a Bassora, sul golfo persiano e andremo a cercare i migliori datteri del mondo nei suoi palmeti che fanno vento alle stelle.

«A mezzo del 6° giorno scenderemo presso la porta di Aladino, in una città morta del Gran Megal e ci disetteremo con l'uva moscata che si matura nel



Di dove si sono alzate le Ali Italiane dirette al Giappone.

Una riuscitissima fotografia di Roma presa da un aeroplano - La piazza e la chiesa di S. Pietro. (Fot. Strazza - lastre Cappelli)

monti del Cabul; grossa come uova di colombo conservata in una scatola di foglie spesse, cucite con fili esatti di gramigna. E quanta pena avremo a salvare gli apparecchi dall'insolenza delle scimmie che salteranno su dalle rovine come i «liquidatori» e gli «alienatori» dagli «uffici».

«Gli occhi cesii di Natale Palli si illuminavano come se riflettessero lo splendore del Tait-Mahal. Poi la sua fronte di 23 anni si corrugava come la fronte stessa della saggezza meditante.

«Diceva: — Bisogna che il motore ci renda da 1500 a 2000 km. per giorno divisi in due tappe. — Considerava la carta davanti a sé. Soggiungeva: da Calcutta a Mandalay ci sono 850 km., da Mandalay a Hanoi 450, bisogna farli in una sola giornata, con una sosta intermedia per riempire i serbatoi.

«Già meditava la prova, da San Pelagio a Parigi, da Parigi a Roma, in una sola giornata, per superare il previsto, e si proponeva di precedere ad ogni costo il rivale di Francia. Pensava che in quel momento il suo dovere di italiano gli comandava di conficcare un'altra spina del valore italiano nel core geloso di chi credeva al miracolo della Marna, e negava i miracoli del Pave e di Vittorio Veneto.

«Gli dicevo sorridendo: Invece di scendere clamorosamente su una brutta terrazza della Gallerie La Fayette, come il caro Vedrines, noi scenderemo in una sera di luna verso il fiume Giunna sopra l'immensa loggia di marmo bianco nella Reggia silenziosa del Gran Mogol, nella sala scoperta delle udienze, dove è il trono di marmo nero, e la notte sarà così chiara che distingueremo nel bianco i disegni sottili d'oro, d'argento, d'onice, di turchese e di porfido».

Così D'Annunzio gettò l'idea di questa audacia aerea e attorno a lui quest'idea andò subito radicandosi nell'animo di quella schiera di giovani audaci che sentivano come la loro opera non fosse finita con la guerra, che sentivano tutto il fascino delle cose nuove, tutto il fascino dell'ignoto e la necessità di imporre ancora una volta la nostra aviazione, per quel gran nome d'Italia, per il quale avevano combattuto e vinto.

Tosto Gabriele D'Annunzio e Natale Palli si misero allo studio del grande itinerario, consultandosi

parecchi i tenenti Garrone, Locatelli, Ferrarin Francesco, Casagrande, Ancillotto, Censi, Keller, tutti su apparecchi Ansaldo.

I migliori capronisti sarebbero poi stati scelti per i triplani 900 HP, che avrebbero preceduto il raid.

Natale Palli intanto organizzava il raid San Pelagio-Parigi-Roma, in unione a Francesco Ferrarin, a scopo di allenamento.

Ma quasi la sorte crudele non volesse che il raid avesse inizio, Natale Palli trovò la morte sulle Alpi tremende, mentre bucano le nubi che s'addensavano, quasi a fare da baluardo alla sua impresa, entrava, spiegando un volo bellissimo, sul terreno della sua vittoria, e contro la forza dei venti, contro la poderosità delle Alpi furiose, trovò il suo ultimo lenzuolo sul candore dei ghiacciai del Monte Bianco.

Dopo breve tempo furono ripresi i lavori d'organizzazione dallo stesso Gabriele D'Annunzio e da quelle persone che si erano a lui legate con la promessa di riuscire nella grande impresa.

Ma un'altra impresa, che gridando a Gabriele D'Annunzio il sacro nome di Patria e di Italia lo distolse dal raid di Tokio fece sì che il Duce cessò l'organizzazione per aiutare la cittadinanza di quella forte città che gridava all'Italia il suo martirio e voleva la liberazione dei suoi figli asserviti ma che non volevano essere domati.

E così, per la sublime impresa di Fiume, il raid Roma-Tokio fu da altri studiato e da altri organizzato.

Però la speranza che Gabriele D'Annunzio ritornasse presto vincitore da Fiume fece ritardare giorno per giorno la partenza per il raid, sino a tanto che il Vate, interrogato in proposito, ordinò che si partisse perché lui non poteva muoversi dal suo posto di lotta finché l'ideale non fosse stato raggiunto.

Più nessuno degli appartenenti a quel manipolo di eroi che si erano votati per il conseguimento della grande impresa, andò alla spedizione, e furono cambiati gli uomini, come pure non prese più parte al raid il professore Chilmey, il dotto scrittore giapponese, il quale voleva seguire D'Annunzio per giungere con lui nella capitale della sua Patria lontana del Sole di Levante.





S.V.A.

Finalmente dopo lunga scelta di piloti, furono concretate le seguenti équipes:

Aeroplani S.V.A., Piloti: Capitano Gordesco, capitano Ranza, cap. Re, ten. Ferrarin Arturo, Masiero, ten. Marzari, ten. Bilisco, ten. Mecozzi, ten. Grassa, i quali, parte come piloti effettivi, e parte come piloti di riserva, presero parte al raid, tutti su apparecchi da 220 HP di forza.

CAPRONI, Piloti: I capronisti furono scelti nelle persone di Scavini e Buonalumi (Caproni 450 HP-1.F.). Garrone e Abba (900 HP, triplano), Sala e Borello (600 HP, biplano), Origi e Negrini (450 HP, biplano), Simonelli e Occa (900 HP, triplano).

Come si svolse il raid.

I Caproni.

Finalmente l'8 gennaio del 1920 partì il primo apparecchio Caproni (450 HP) pilotato dai tenenti Scavini e Buonalumi e giungeva nello stesso giorno a Valona per ripartir subito e arrivare a Salonico. Questo era l'apparecchio così detto staffetta, ma lasciato Salonico il giorno 11 l'apparecchio staffetta atterrò ad Adalia e il giorno 13 riprese il volo per Aleppo, dove veniva sorpreso da una violenta tempesta sulla montagna del Tauros ed era obbligato ad atterrare sulla costa. Dopo sforzi inauditi riuscì a condurre l'apparecchio ad Aleppo, dove ripartiva il 21, diretto per Bagdad. Ma un altro tremendo temporale obbligò la disgraziata staffetta ad atterrare in mezzo al deserto e nell'atterraggio subì guasti tali da non poter più seguire nell'impresa.

10 giorni dopo partivano da Centocelle il tenente Garrone e Abba, e il ten. Sala e Borello; i primi su di un triplano Caproni e i secondi su un 600 HP. Simonelli e Negrini avevano messo fuori uso un apparecchio volando da Centocelle a Gioia del Colle, e avevano sostituito questo triplano con un 600 HP.

Disgraziati anche questi in quanto che per avarie ai motori dovettero ritornare al campo appena partiti. Il triplano invece proseguiva il suo volo, atterrava felicemente a Gioia del Colle e ripartiva per Salonico dove per un ritorno di fiamma, atterrando, si incendiò e andò distrutto, fortunatamente senza che l'equipaggio subisse nessun danno.

Il 27 gennaio Sala e Borello ripartivano da Centocelle e atterravano a Gioia del Colle. Il 28 ripartivano toccando Salonico e Smirne. Il 7 febbraio

riprendevano il volo verso Adalia, ma per un guasto ai motori furono obbligati ad atterrare nelle vicinanze di Kekli, ove l'apparecchio subì avarie tali da essere messo fuori uso.

Intanto il 2 febbraio era partito da Centocelle il 450 HP Caproni, pilotato da Origi e Negrini. Giungeva a Gioia del Colle la stessa sera, ripartiva il giorno 8 facendo tappa a Salonico ed a Smirne. Qui rimasero parecchio tempo, anche per sistemare delle divergenze avvenute con il motorista di bordo, il quale pensò bene di abbandonare il viaggio e ripartire solo il 29 febbraio, ma per mancanza di benzina furono obbligati ad atterrare a Konia, dove furono fatti prigionieri, e rientrarono molto tempo dopo, cioè il 10 maggio, non potendo più usufruire dell'apparecchio, il quale era stato messo fuori uso.

Originale è la prima avventura toccata ai piloti Sala e Borello, i quali furono fatti prigionieri dai ribelli turchi precisamente nei pressi di Kekli. Il fatto successe così: Mentre essi erano partiti il 7 febbraio da Smirne per raggiungere Adalia, dopo circa due ore di volo sulla montagna di Masillo, per la rottura della tubazione dell'acqua di un motore, furono costretti di atterrare su di un ristretto terreno rugoso, tanto che nella difficile manovra dell'atterraggio, l'apparecchio si sfasciò.

Essi furono ben tosto circondati da una banda di turchi che li fecero prigionieri. Parlare e comprendersi era impossibile. Ma finalmente furono riconosciuti per italiani dal tricolore e dal passaporto. Dal comandante della stazione di Kekli essi furono condotti a Nasillu presso il colonnello Rafa-Bey, comandante dei ribelli turchi.

Là, dopo tre giorni di permanenza durante i quali furono fatti segno ai più vivi festeggiamenti da parte di quella popolazione, raggiunsero, con un treno express, il più vicino comando italiano a Burdur, e quindi fecero ritorno in Italia.

Gli S. V. A.

Il 14 febbraio i piloti Arturo Ferrarin e Guido Masiero, avanguardia della squadriglia S.V.A., spicavano il volo da Centocelle giungendo a Salonico il giorno 15.

Il giorno 19 erano a Smirne, toccavano Adalia e ripartivano per Aleppo, dove giungevano lo stesso giorno.

Il giorno dopo toccavano Bagdad.

Fra Bender Abbas e Kurachee il pilota Arturo Ferrarin, per una lieve avaria fu obbligato ad atterrare nel Belucistan e fu oggetto di venerazione per parte degli indigeni del posto.

Il pilota Masiero compiva la tappa Bender Abbas Kurachee, circa 1150 km., in 7 ore senza scalo, benchè avversissime fossero le condizioni del tempo.

Il Masiero battè così il record di velocità dei voli senza scalo effettuati in quel golfo.

Lo stesso sir Ros Smith, che effettuò questo volo vi impiegò otto ore e mezza.

A Kurachee i due piloti Arturo Ferrarin e Guido Masiero incontrarono il cap. Matthews, il quale presentò un vivo contrasto con la sua macchina volante che, come dicono i giornali di Bombay, «faceva una ben triste figura vicino ai due snelli apparecchi italiani S.V.A. tutti lucenti ed eleganti».

Mentre i due audaci piloti Masiero e Ferrarin proseguivano il raid, il giorno 11 marzo partiva dal campo di Centocelle la squadriglia dei cinque S.V.A. finalmente completata di piloti, al comando del capitano Gordesco, figura di eroe in guerra e forte fibra di uomo, degno di assumere il comando di quel manipolo di coraggiosi.

Nello stesso giorno la squadriglia tocca al completo Gioia del Colle. Per imperversare di tempo e furia di bufera i cinque aquilotti d'Italia sono obbligati all'attesa e non possono ripartire che il 20 dello stesso mese, divergendo verso Atene e facendo tappa nella capitale di quel paese che fu già la culla del popolo più forte dell'impero d'oriente.

Il capitano Re è obbligato ad atterrare a Valona e per mancanza di pezzi di ricambio non può proseguire il viaggio e rientra.

I quattro apparecchi rimasti partono il 26 marzo da Atene e giungono ad Adalia, ma per un guasto ad un apparecchio, essa si scinde e dei quattro due soli partono, quello pilotato dal ten. Grassa con a bordo il cap. Gordesco, e quello del ten. Mecozzi con a bordo il tenente Bilisco, che proseguono per Aleppo.

Rimangono ad Adalia il tenente Marzari ed il capitano Ranza coi loro due apparecchi per proseguire più tardi e ritrovarsi poi tutti a Bassora.

Gli apparecchi pilotati da Grassa e da Mecozzi giungono felicemente ad Aleppo dopo un volo di circa 5 ore.

Dovevano ripartire il domani per Bagdad ma il tempo proibitivo fece rinviare la partenza sino al primo aprile.

La partenza avvenne ma gli apparecchi rientrarono perchè il motore di quello di Grassa non funzionava regolarmente e fu stabilito di ripassarli completamente tutti prima di avventurarsi nel volo di Aleppo-Bagdad, dove un atterraggio forzato fuori di campo avrebbe messo i piloti in serio imbarazzo data la rivoluzione che era scoppiata in quel paese per la proclamazione dell'indipendenza della Siria.

Il giorno 3 si seppe ad Aleppo che un apparecchio aveva atterrato ad Aleppo nelle vicinanze del lago di Gahara e che era stato preso dai ribelli arabi, era l'apparecchio del cap. Ranza con a bordo il ten. Marzari il quale aveva preso il posto del meccanico data la lunga riparazione che doveva essere fatta al suo apparecchio ad Adalia.

Nota è l'avventura toccata al cap. Ranza, il quale fu fatto prigioniero e riuscì dopo soli 3 giorni ad essere liberato e ricondotto presso i suoi compagni salvando l'apparecchio.

Trascorsero così parecchi giorni. Grassa e Gordesco partirono atterrando felicemente a Bagdad, mentre l'apparecchio di Mecozzi per un atto di sabotaggio subiva gravissimi danni si che gli fu impossibile riprendere il viaggio.

Il cap. Ranza intanto aspettò il ten. Marzari e ripartì portandolo a bordo.

Grassa e Gordesco giunsero felicemente a Bassora ma il 12 aprile ripartiti alla volta di Bender-Abbas per una panne di motore dovettero atterrare a Bushire e nel pericoloso atterraggio a motore spento, cozzarono contro il Consolato di Francia, rimanendo vittime del loro dovere.

L'apparecchio del cap. Ranza intanto raggiunse Bassora e proseguì verso Bender-Abbas-Kurachee-Delhi. Nell'atterraggio a Benares, fra Delhi e Calcutta l'apparecchio del Ranza subì avarie al carrello e dovette fermarsi qualche giorno attendendo le parti di ricambio.

Partì solo il 15 maggio ed ossessionato dalla *guigne*, atterrando a Calcutta, subì forti avarie al suo apparecchio, si che fu obbligato ad abbandonare l'audace impresa.

Rimasero a combattere l'arduo cimento di questo raid i piloti Masiero e Ferrarin, i quali toccarono Delhi il 6 marzo, Calcutta il 10, Rangoon il 25, Bankok il 27, Ubum il 2 aprile, Hanoi il 17, Canton il 22, Fuceu il 28, Shiang-hai il 2 maggio, Kisu-cen il 10 e Pekino il 18 maggio.

Il ten. Masiero avendo rotto il carrello a Canton fu obbligato a fare la tappa Canton-Shiang-hai in



I protagonisti del Raid Roma-Tokio. - (Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

Tenente Masiero.

Tenente Ferrarin

CORA

la classica Marca
del Vermouth

Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

≡ TORINO ≡

VIII^o Giro d'Italia

Belloni Gaetano

Gremo Angelo

Alavoine Jean

i

tre primi classificati
montavano

Pneumatici PIRELLI

le gomme trionfatrici di tutte le tappe.

AGENZIA ITALIANA

Gomme Pirelli

MILANO - Via Ponte Seveso, 20

Filiale di TORINO: Corso Vinzaglio, 2

PEUGEOT

Cicli - Automobili

Camions - Catene

La Marca di gran Lusso

Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. F^{lli} Picena

DI

☞ CESARE PICENA ☞

TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO

proscifo, di dove riprese il volo per raggiungere il Ferrarin a Pekino.

Mentre scriviamo i nostri audaci piloti non hanno più che da percorrere tre tappe prima di raggiungere la loro meta, e l'animo nostro, come quello di tutti gli italiani che ancora sentono ciò che vi può essere di grande in un'impresa così audace e ciò che vi può essere di sublimemente meraviglioso nel riuscire nel compimento di un viaggio aereo che segna un itinerario nuovo attraverso a mezzo mondo, manda col suo pensiero e col suo cuore l'augurio più vibrante e forte a quelle due fibre di eroi i quali, nuovi figli di quella terra che fu un giorno della «Serenissima», come se il fato lo volesse, segnarono, come i loro antichi progenitori, una nuova strada di conquista verso l'Oriente.

E al punto interrogativo che purtroppo molti osano mettere dopo le due parole «Roma-Tokio» quasi a voler disprezzare indagando sull'utilità di questo raid, noi rispondiamo che questo raid ha un vero carattere di civilizzazione commerciale in quanto che ci dimostra che con l'organizzazione buona nelle singole tappe e col cambio degli apparecchi e dei piloti, come in un viaggio ferroviario di lungo percorso si cambiano macchine e macchinisti, si può in pochi giorni percorrere quel grande viaggio che due uomini soli hanno saputo condurre alla fine, con la volontà ferma della loro costanza, con la gagliardia e con la forza del loro forte spirito di italiani.

Pierre La Pipe.

Domenica mattina il nostro valente collaboratore avv. Piero Negro (Pierre La Pipe) nell'elegante salone del Cinematografo Ambrosio dinanzi ad un auditorio di oltre mille persone ha con la sua competenza aviatoria rievocato il raid Roma-Tokio dall'idea del Poeta all'arrivo nel Giappone di Ferrarin e Masiero. Egli ha riscosso moltissimi applausi e noi aggiungeremo meritatissimi, poiché l'avv. Negro è uno dei pochi convinti rimasti con noi alla difesa della grande causa dell'aviazione. (N. d. D.).

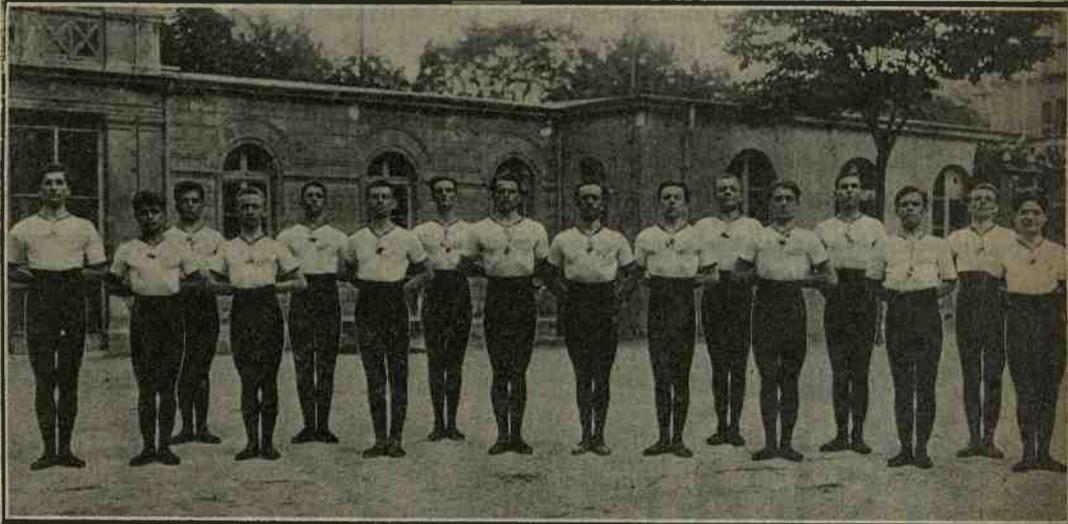
La fraternità più schietta già a bordo ebbe modo di esplicarsi fra triestini e torinesi — ma quando le nostre squadre posero piede sul sacro suolo della città di Trieste, purve che l'espansione affettuosa, la ospitalità più calda, non avessero più limite, l'entusiasmo più vivo, più vibrante di italianità non avesse più ritegno — ed i ginnasti torinesi furono per tutta la loro permanenza in Trieste circondati da tali e tante gentilezze, fatti segno a così spontanee e cordiali dimostrazioni da portarne perenne e riconoscente dolcissimo ricordo.

Nella Palestra Triestina, simbolo incorrotto di fede italiana, si svolse un saggio di ginnastica, ove

Una grande associazione sportiva a Milano.

Negli ambienti postelegrafonici (non si creda che questi lavoratori pensino sempre e soltanto a scioperi ed ostruzionismi per la rovina di quel povero pubblico che troppo egotisticamente non vuole andare bene in fondo alle questioni e ne vede solo il proprio danno) è stata ventilata un'idea che merita di essere subito tradotta in atto.

Trattasi di fondare una grande associazione sportiva che raccolga tutto il personale — e le famiglie che sono... numerose — di qualsivoglia categoria in una grande associazione polisportiva nella quale — con campo e palestra propria — gli impiegati, i loro figli, i loro parenti, troverebbero quelle ore di



La Società Ginnastica di Torino al Concorso di Venezia.

In alto: La squadra delle socie allieve.

In basso: La squadra dei ginnasti soci adulti.

(Fot. Abba - Torino).

La Società Ginnastica di Torino e l'Istituto di Magistero al Concorso Nazionale Federale di Venezia.

La vecchia e gloriosa Società Ginnastica di Torino riconfermò anche nel Concorso Nazionale Federale testè svoltosi a Venezia la propria gagliarda vitalità di cui in tutti i grandi Concorsi precedenti aveva date luminose prove.

Dalle squadre degli allievi e delle allieve presentate dal maestro Bionda sig. Enrico e dalla prof.ssa Sala Luisa e Talricchi Anna, alla squadra dei soci ginnasti diretti dal maestro Mazzarocchi Serafino, alla imponente e bellissima squadra delle signorine molte guidate dall'infaticabile prof. Monti cavalier Giuseppe, direttore della Società, tutte si affermarono brillantemente riportando invidiabili classifiche.

Degna di particolar lode la squadra delle signorine adulte, che per il numero cospicuo (una settantina) e per la novità e difficoltà degli esercizi eseguiti si impose all'ammirazione ed al plauso dei competenti.

Tra i ginnasti istrutti dall'ottimo campione professor Mazzarocchi, emersero nelle gare individuali il sig. Majocco Luigi, che conquistò il titolo di campione assoluto nella gara artistica senior; il signor Magone Teofilo, che ottenne nella stessa gara la classifica di sesto, ed il sig. Masoero Ettore, terzo classificato nell'artistica Junior.

Oltre alle squadre summentovate la Società Ginnastica e l'Istituto di Magistero presentavano rispettivamente una squadra premilitare comandata dai signori maestro Battistini Enrico e tenente Bonnetto Edmondo. Anche queste squadre figurarono ottimamente classificandosi entrambe per la gara reale.

Ma una sorpresa assai gradita doveva aggiungersi nei ginnasti della nostra città alla magnifica impressione riportata dal Concorso, riuscito veramente indimenticabile per imponenza di concorrenti, per ordine di organizzazione, per valentia di partecipanti.

La sorpresa cara al cuore di ogni italiano fu la gara a Trieste. Ivi un forte numero di ginnasti e ginnaste torinesi, finito il concorso, si recarono sul vapore «Venezia» assieme ai compagni triestini che ritornavano.

le nostre signorine si fecero calorosamente applaudire. Ed ovazioni interminabili raccolsero quando, collo slancio della più profonda riconoscenza, intonarono, sotto la sapiente guida del maestro Pachner, l'inno «a Trieste».

Alla partenza da Trieste furono offerti fiori alle ginnaste, ed un palpitante sventolio di bandierine tricolori e di fazzoletti dalla nave e dal molo diceva ad ogni cuore quale saldo vincolo di fraternità si fosse stabilito tra i ginnasti di Torino e di Trieste.

Il Concorso di Venezia, pure dopo la lunga sosta imposta dalla guerra, superando difficoltà e diffidenze grandissime, ebbe un successo veramente grandioso ed inaspettato, ciò che conforta e deve riempire di legittima soddisfazione i dirigenti della nostra Federazione Ginnastica Nazionale Italiana, la quale ha dato così tangibile prova della propria capacità fattiva, e della bontà dei suoi metodi e della sua organizzazione.

La Società Ginnastica di Torino ebbe poi il piacere di portare un largo contributo alla riuscita del Concorso.

L'esercizio obbligatorio per tutti i ginnasti è infatti opera del direttore Daponti — ed il vice direttore delle gare fu il prof. Carli Enzo, che copre presso la Società Ginnastica la carica di vice-direttore.

sani trattenimenti ginnici-sportivi così atti a sollevare dalle opprimenti fatiche degli uffici, così benefici alla salute.

L'iniziativa partita da pochi appassionati ed entusiasti è stata accolta da tutti con un vero senso di soddisfazione, ed ora si lavora attorno ad uno statuto onde formare un comitato organizzatore che si ponga presto al lavoro, interessando autorità e cittadinanza perchè una così numerosa classe di lavoratori possa godere dei grandi e sani benefici che lo sport concede.

Ne ripareremo appena saranno concretate le prime linee del programma.

R. P.

CACAO TALMONE

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

BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanzo, 316

≡ GOMME PIENE ≡
PNEUMATICI
 TESSUTI GOMMATI

AGENZIE E FILIALI:

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

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città.

IDROVOLANTI "SAVOIA"

VINCITORI
 della
**Gara internazionale
 d'idrovolanti**

per la
**coppa Schneider - 1919
 BOURNEMOUTH**

Record Mondiale Velocità
 Idrovolanti su circuito
 di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE
 AMSTERDAM

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

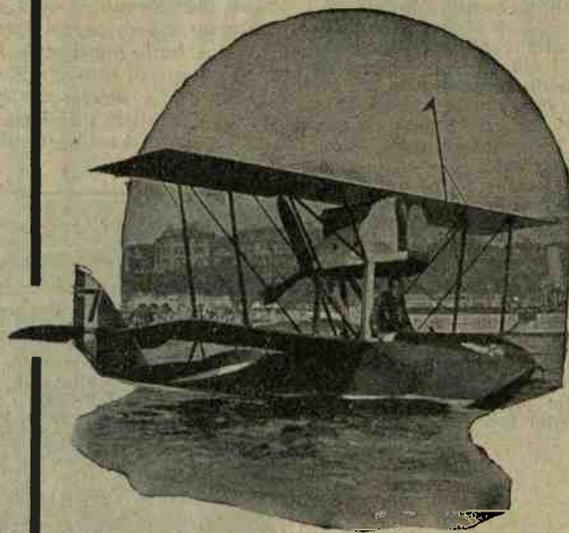
Raid AMSTERDAM
 COPENHAGEN

STOCKHOLM
 con passeggero

Raid SESTO CALENDE
 GINEVRA con passegg.

attraversando il Sempione
 Raid STOCKHOLM

HELSINGFORD
 con passeggero.



Idrovolanti "SAVOIA", - Tipi militari

Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovolanti "SAVOIA", - Tipo commerciale

per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA", - Per servizio trasporti

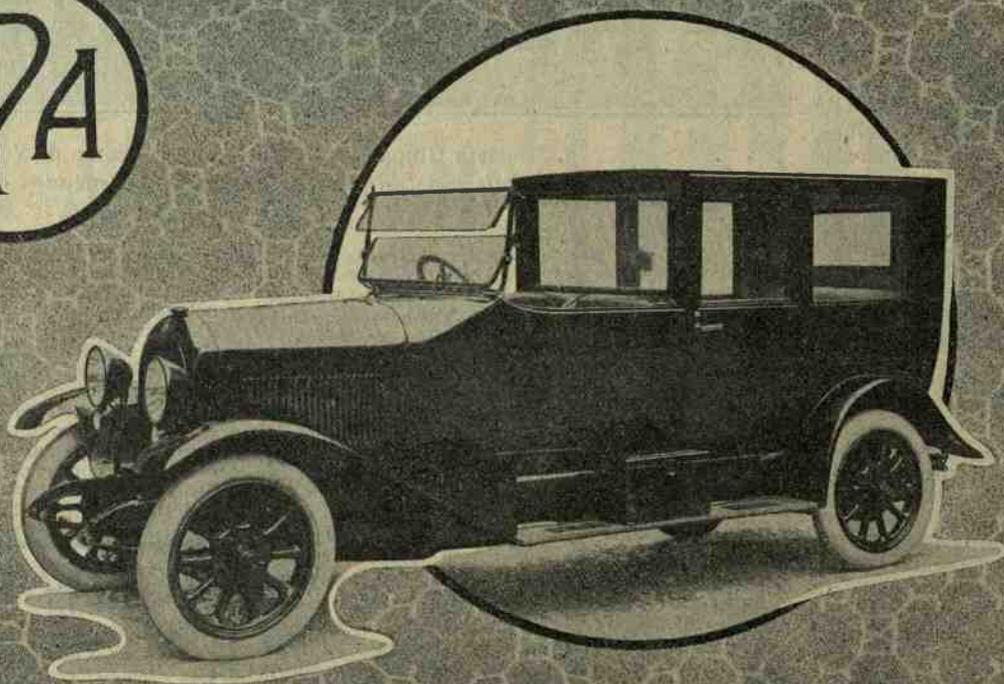
Posta e Messagerie

Rivolgersi alla

:: Società Idrovolanti Alta Italia ::

Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

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



Società Ligure-Piemontese Automobili

L'idroaviazione Italiana e il primo meeting del dopo guerra.

Mentre l'Ala Italiana trasportava nell'estremo Oriente due audaci del volo figli d'Italia, mentre Ferrin e Masiero volavano verso Tokio per recare ai giapponesi il saluto di un mondo nuovamente in pace, in Europa veniva bandito il primo meeting idroaviatorio del dopo guerra al quale, come abbiamo già accennato nei numeri scorsi, partecipavano pure le Ali d'Italia.

A Monaco precisamente si è avuta una magnifica affermazione dei piloti italiani e dell'Industria Aeronautica Nazionale.

Il programma del meeting, per quanto grandioso, fu difettoso in alcuni punti. Così per esempio nel raid attraverso il Mediterraneo.

I piloti italiani, quelli ai quali la Casa Macchi aveva affidate le proprie macchine aeree avevano giudicato fino dal primo momento non ammissibile il raid transmediterraneo che era stato posto in programma. La pratica ha dimostrato che il giudizio era esatto: chi ha compilato il programma del raid Monaco, Ajaccio, Biserta, Tunisi, Susa, Biserta, Monaco in tre tappe, una con un carico eccezionale, ha dimostrato di non essere pratico.

I piloti Zanetti, De Briganti e Morselli che pure si erano recati da Varese a Monaco con apparecchi che avevano superato la distanza ad una velocità di 150 chilometri all'ora, constatarono anche *de visu* che la cosa non era possibile e non tentarono di... fare illecca.

Coloro che invece vollero tentare fallirono, e in breve i pochi partiti furono messi fuori di combattimento.

Dove si dimostra ancora una volta che anche in aviazione più delle idee e dei propositi audaci, valgono gli studi e le conoscenze tecniche, specialmente quando si intendono fare prove che devono servire di base per servizi regolari.

Ma i piloti della Casa Macchi ebbero campo e modo di affermarsi e di essere proclamati veramente i vittoriosi in altre e ben difficili prove.

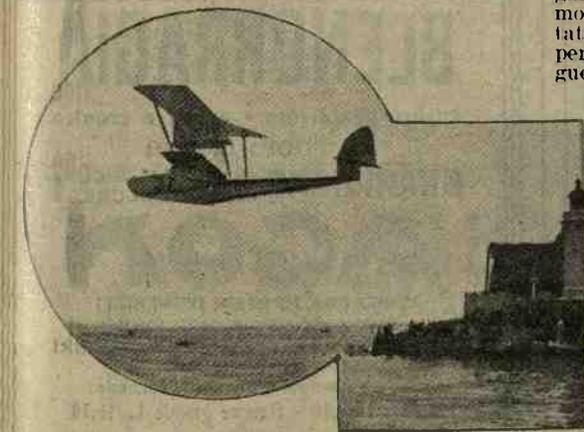
Visto che la domenica precedente in una gara di velocità il francese De Romaney, con apparecchio Spad Erbement, appositamente costruito e proclamato insuperabile, aveva battuto Jannello, il vincitore della Coppa Schneider, con una velocità di 211 chilometri all'ora, essi decisero di lottare per dare la vittoria all'Italia.

Ed ecco il grande tentativo guardato con sorrisi di disdegno dagli avversari.

Ma tutti devono ricredersi:

Zanetti con idro Macchi 17 raggiunse i 223,23 chilometri all'ora, compì viraggi strettissimi, giunse nel rettilineo a 240 chilometri.

De Romaney, col suo Spad Erbement tanto vantato, con 50 cavalli di più di forza, fa i 210 chilometri all'ora; terzo arriva Morselli, che improvvisamente ha deciso di entrare nella gara, che ha compiuto in quel giorno stesso il volo Monaco-Varese, ha cambiato apparecchio, è ritornato a volo a Monaco e gareggia con un Macchi da caccia n. 7, tipo da squadriglia, che ha ancora... le appostazioni per la mitragliatrice. E fa i 203 chilometri all'ora!



Il Macchi 7 parte per la gara.

Questi risultati hanno smorzato di molto i sorrisi degli avversari, ma a parecchi di essi, lealmente è venuta spontanea la lode.

Giorgio Prade, il grande e fervente apostolo dell'aviazione, ha voluto conoscere i piloti ed i costruttori, ed ha rivolto loro l'espressione della maggiore ammirazione.

Magnifica affermazione delle ali Italiane.

Ma non bastava: poco prima Zanetti si era alzato sul cielo di Monaco con un M 7, ed aveva compiuto quelle acrobazie che in realtà... egli solo sa eseguire. Quel giorno Zanetti fu superiore a se stesso; strappò grida di plauso ed anche grida di spavento al pubblico e scese tra le più schiette acclamazioni.

Il Comitato gli assegnò una coppa sulla quale è inciso: «Ad Arturo Zanetti, le roi de l'air italien»; migliore consacrazione egli non poteva desiderare.

Ed ecco in quello stesso giorno De Briganti che afferra l'apparecchio M 18 e tenta la prova d'altezza.

In 66 minuti raggiunge i 6000 metri!

Solo l'ora tarda non gli permise di salire ancora, perchè scadeva il termine stabilito.



Il pilota De Briganti.

Vinse la prova d'altezza, e non aveva la bombola d'ossigeno che avevano usato i piloti stranieri per rifornirsi per la respirazione!

La regia nave *Giuliana* che si trovava in quelle acque, alzò quella sera giustamente il gran pavese a salutare gli italiani vincitori.

In conclusione nell'ultimo giorno delle gare di Monaco:

La Nieuport Macchi ha vinto 4 premi: due nella gara di velocità detenendo così il record effettivo mondiale di velocità per idrovolanti; venne decretato al pilota Zanetti il primo premio di acrobazia per la sua virtuosità sull'apparecchio idrocaaccia di guerra, come ancora fu conquistato il premio di altezza coll'apparecchio M 18 di serie, tipo 1920, montato dal pilota De Briganti che ritornando in volo nella giornata di mercoledì con a bordo il direttore tecnico ing. Tonini e contro un vento dei più impetuosi, merita uno speciale elogio.

È il ritorno fu veramente da audaci e da forti.



Il pilota Zanetti.

Il vento era impetuoso; occorse un'ora per il passaggio degli Appennini. De Briganti con il M 18, Morselli con M 7 da caccia, non vollero cedere al vento. La lotta fu superba, lotta di uomini e di apparecchi contro gli elementi, e la vittoria rimase al prim'.

Solo si consumò tutta la benzina, e gli apparecchi dovettero discendere nel Ticino. Discesero non domi; telefonarono si inviassero loro benzina, e riforniti ripartirono scendendo nel lago di Varese.

Gli uomini e gli apparecchi varesini che avevano vinto in nome dell'Italia nella grande competizione internazionale in mare straniero, non potevano che arrivare in volo superbo.

Le aquile rientravano al nido, presso i costruttori audaci e tenaci: ad essi tutti le nostre sincere e vibranti congratulazioni.

Aeroplani da sports.

Terminata la guerra, e dopo un periodo di inevitabile esitazione, l'aeronautica si è decisamente orientata verso un impiego civile di traffico e un impiego sportivo. L'aeroplano sportivo è ora oggetto di studi molto diffusi e per esso moltissime gare sono state bandite. Ecco i tipi esistenti in Italia:

N. 1 Caproni Pensuti, triplano monoposto; motore Anzani 35 HP.; ha volato (larghezza m. 4,21, lunghezza m. 3,79, velocità km. 99,765).

N. 2. Macchi 16, biplano monoposto; può essere convertito in idrovolante con la sostituzione dei galleggianti, motore Anzani 35 HP.; ha volato (larghezza m. 5,99, lunghezza m. 4,29, velocità chilometri 119,886).

N. 3 Macchi 17, come il precedente ma con motore Gnat; ha volato (larghezza m. 5,99, lunghezza m. 4,19, velocità km. 135,18).

N. 4 Ricci (R. 6), triplano monoposto; motore Anzani 35 HP.; ha volato (larghezza m. 3,50, lunghezza m. 4,54, velocità km. 109,421).

L'ing. prof. Rosatelli, l'ideatore e costruttore degli ultimi apparecchi F.I.A.T., sta attivamente lavorando attorno ad importanti macchine per l'aviazione civile e sappiamo che non ha trascurato l'apparecchio da sport. Speriamo poterne parlare presto.

Leggete e diffondete
“La Stampa Sportiva”,
 la più vecchia e più popolare
 rivista illustrata.

M.I.C.S.

Manifattura Italiana
 Calzatura Sportiva ::

TORINO

Via Confienza, 2 - Tel. 87-25

Calzature speciali per Foot-Ball - Ciclismo - Podismo, ecc.

::: Palloni per gioco del calcio :::

CCHI-17 36

Zanetti sul Macchi 17.

OFFICINE

DI

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA

❁❁ (Pinerolo) ❁❁

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



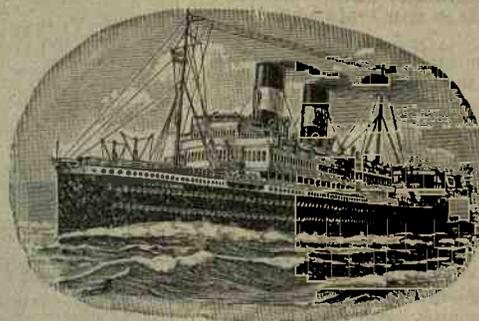
ECONOMIA
DURATA
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - TORINO - Via dei Mille, 24

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C.

Telefono int. n. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2



Agenzia delle Società:
Navigazione Generale
Italiana - La Veloce -
Transoceanica - Sit-
mar - Marittima Ita-
liana - Sicilia - Nord,
Centro, Sud America,
Australia, Estremo
Oriente, Egitto, etc.

Listino partenze, prezzi,
informazioni a richiesta.

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.

FANALI per CICLI

Figli di Silvio Santini - Ferrara



PURO

**ESTRATTO DI CARNE
"SOLE"**

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO

BLENNORRAGIA

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

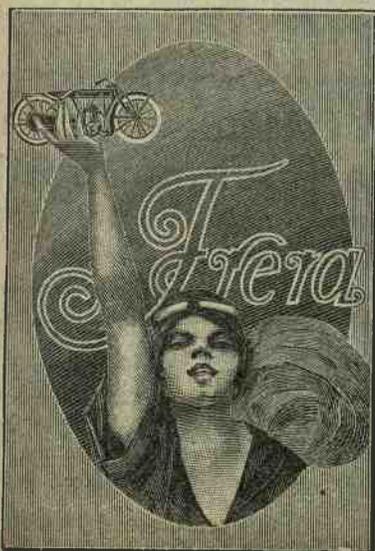
A RICHIESTA: CERTIFICATI MEDICI
Innumerevoli Attestati di Guarigione

PRODOTTI "AGON", - TORINO, Via Botero, 16
Ogni giorno un nuovo giudizio su "AGON".

Ho avuto occasione di sperimentare i campioni di
Agon ottenendone un insperato successo in un caso
di blenorragia che durava da oltre 10 mesi.

Dott. B. POLLANO
Medico Chirurgo Ostetrico.
Ivrea.

MERLO CLEMENTE, Rappresentante
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP



Il Premio Principe Amedeo (L. 50.000 m. 2200) vinto da *Kami* di De Montel da *Doumen*.
(Fot. Abba - Torino).

Nel mondo ippico.

Da Epsom a Longchamps, da Sansiro a Mirafiori.

Lo sport ippico in tutta Europa sta attraversando il periodo di maggiore attività della stagione 1920. Il giuoco ed il lusso su ogni campo italiano francese e inglese hanno raggiunto il massimo che le cronache sportive abbiano finora registrato. E' il grande effetto della guerra. I nuovi arricchiti hanno preso l'occasione per presentarsi... ufficialmente nel grande pubblico e chi ha assistito ad una delle ultime prove su qualsiasi campo non ha potuto a meno di registrare l'eccesso di lusso del pubblico femminile, specie nel *pesage*.

Allo stesso campo di Mirafiori dove mai come domenica scorsa si registrò tanta folla è apparso ai nostri occhi lo stesso spettacolo di lussuosità descritti dai cronisti di Longchamps e di Epsom. Possiamo dire che per la maggior parte degli spettatori, il programma ippico passò in seconda linea. Le strambe *toilettes* a base di seta, i gioielli d'ogni sorta che si ammiravano in questo nuovo pubblico femminile del *pesage* (un vero insulto alla miseria che, per chi non lo sapesse, diremo ch'è esiste e molta anche a Torino) sembravano interessare maggiormente che i cavalli.

Da uomini di sport avremmo desiderato la stessa folla, meno lussuosa ma più appassionata allo spettacolo. Domenica si disputava a Mirafiori il premio Principe Amedeo (L. 50.000, m. 2200) che, nonostante il *forfait* dell'ultima ora di Ghiberti, causò un incidente di allenamento, riuscì interessantissimo. Nell'assenza di Ghiberti, il pubblico riversò

i suoi favori su Lantorna della Scuderia Cella, che partì favoritissima. Tout-Beau di Flamingo, Kami di De Montel, Scuola d'Atene di Tesio, Rayco e Vespisedda di R. Oldaniga, avevano pure molti sostenitori, ed il giuoco fatto su essi quasi si equivaleva, mentre l'ultimo concorrente Florindo, di R. Besnate, era poco puntato. Dopo la tradizionale sfilata i cavalli al piccolo galoppo si portano alla partenza. Questa avviene sollecita ed i concorrenti ad andatura sostenuta passano per la prima volta davanti alle tribune in questo ordine: Rayco all'interno, Lantorna e Scuola d'Atene quasi sulla stessa linea, quindi apparigliati Vespisedda e Florindo, seguiti a qualche lunghezza nell'ordine da Tout-Beau e Kami. Le posizioni non cambiano nella dirittura di fronte dove Kami e Tout-Beau, Vespisedda e Florindo prendono contatto coi primi. Nella penultima curva Vespisedda stretta contro lo steccato, cade. Nella dirittura finale sono ancora in testa Scuola d'Atene e Lantorna. Tout-Beau si avvanza al largo, seguito da Kami, e per un momento domina il gruppo; il fantino Doumen, però, con relativa facilità porta gradatamente in testa Kami che riesce a vincere abbastanza facilmente per una lunghezza. Vivissima la lotta per il secondo posto tra Tout-Beau e Lantorna, lotta terminata con una testa di vantaggio per il primo.

* Domenica stessa il premio Diana ha inaugurato la serie delle grandi riunioni che si succederanno a Parigi fino alla fine del mese e che culmineranno colla giornata classica del Grand Prix, a cui farà seguito il *meeting* di Deauville, che chiuderà la grande stagione estiva ippica. Come già avvenne l'anno scorso, la difficoltà dei trasporti ha costretto la Società per l'incoraggiamento delle razze ippiche a fare disputare la classica corsa per puledre a Longchamps, anziché a Champigny.

La giornata non è stata favorita dal tempo: il freddo e l'umido facevano pensare piuttosto ad un mese di marzo che ad un giugno. I vari recinti però di Longchamps erano densi di pubblico come se il più bel sole avesse sfiorato nel cielo parigino. La sola delusione è stata provata dagli amatori delle *toilettes* leggere e vaporose, poiché invece degli abiti estivi dominavano quasi esclusivamente quelli invernali ed i *tailleurs* avevano detronizzato le «mousselines» ed i «linons». I grandi sarti dovranno attendere il grande Steeple Chase di Auteuil per rivelare le loro ultime creazioni estive.

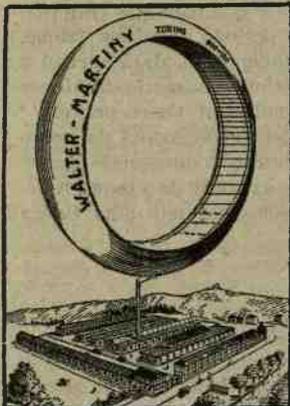
L'interesse della giornata era concentrato sul Premio Diana (fr. 75.000, m. 2100): a cui presero parte tutti i sedici cavalli iscritti. Dopo un primo tentativo infruttuoso la partenza fu data nelle migliori condizioni. La corsa fu condotta da Bemuda, che prese facilmente il comando del gruppo, mantenendolo fino alla discesa; ma nel rettilineo, Flowershop, Zilpa e Take-A-Step si distaccarono dal lotto dei concorrenti, e Flowershop passò con una freccia il traguardo, seguito a due lunghezze da Zilpa. Terzo Take-A-Step ad una testa.

* Il Derby inglese del 1920 è uno dei più sensazionali che si ricordino. Esso è memorabile per il concorso di spettatori; le immense spianate verdi intorno alla storica pista erano affollate come raramente accade finora. Una innumerevole giostra di treni portò sulle colline celebri una moltitudine sterminata, e poscia la sfollò con la precisione di un orologio. L'organizzazione ferroviaria inglese, almeno per questo primo grande evento sportivo del dopo guerra, si è manifestata all'altezza delle sue tradizioni pre-belliche. Mezza Inghilterra ha fatto delle scommesse, con un gusto che i catalismi europei e le nubi all'orizzonte non hanno certo diminuito.

Ma la sensazione maggiore non fu questo rivularsi di passioni tradizionali, ancora intatte in una quasi inaudita giornata di baldoria sportiva: fu piuttosto l'andamento della corsa. La vittoria infatti è toccata ad un puledro ignoto, che figurava come una speranza perduta in fondo alla lista del 19 competitori. Il cavallo vincitore era quotato soltanto a 6 contro 100. Le scommesse si erano particolarmente concentrate sul puledro Tetratema, che poteva dirsi il favorito generale. Molte speranze erano similmente riposte nel cavallo Allembly, mentre il puledro Sion-Kop, un puro sangue irlandese, allevato dal maggiore Loder, era ignorato da tutti. Invece attirava attenzione dei Clubs competenti il puledro Arkaic, col quale lord Derby, ambasciatore inglese a Parigi, tentava di riconquistare il trofeo più volte vinto dalla sua famiglia nella grande prova ippica che si corre sulla sua terra di Epsom.

Dato il considerevole numero di corridori, la partenza fu alquanto movimentata. I primi due giri sembravano preludere ad un esito conforme ai pronostici generali. Infatti, Tetratema, il magnifico rampollo delle Scuderie Calmont, tenne la testa brillantemente. Esso era seguito a breve distanza da un *outsider*, il puledro irlandese Abbots-Trace, di lord Dewar. Ad un tratto, dal gruppo retrostante, fu visto staccarsi come una freccia ignota Sion-Kop, seguito da Arkaic e da un terzo cavallo, Orpheus, sul quale gli intenditori seri concepivano ben fondate speranze, benchè la folla lo conoscesse a mala pena. Tetratema ebbe una crisi di nervi ed il suo fantino fu costretto a trattenerlo per qualche poco. Esso perdette il galoppo e rovinò anche le *chances* di Abbots-Trace. Qualche minuto dopo, fra un uragano di acclamazioni, Sion-Kop giungeva primo al traguardo, vincendo di colpo il premio di 6500 sterline (al cambio attuale: 400.000 lire). Esso battè di due lunghezze il puledro di lord Derby, che arrivò secondo. Terzo arrivò Orpheus, della Scuderia Cunneffe, il quale risultò distanziato di una lunghezza e mezza dal secondo. Arkaic era quotato ad uno contro 10, mentre Orpheus uno a cinquanta.

Frustino.



WALTER MARTINY - Industria Gomma

Società Anonima - Capitale interamente versato L. 12.000.000

Via Verolengo, 379 - TORINO - Telefono 28-90

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

(Fornitori del Governo Italiano)

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

Banca Commerciale Italiana

Società Anonima - Capitale Sociale L. 260.000.000 interamente versato - Riserve L. 130.000.000

== Direzione Centrale: MILANO ==

Filiali all'Estero: COSTANTINOPOLI - LONDRA - NEW YORK

AUMENTO DEL CAPITALE

Deliberazione dell'Assemblea Generale Straordinaria degli Azionisti del 30 Marzo 1920.

L'Assemblea Generale Straordinaria degli Azionisti della Banca Commerciale Italiana, tenutasi il 30 marzo 1920, ha deliberato:

di aumentare il capitale sociale da lire 260.000.000 a L. 400.000.000, e conseguentemente di emettere, entro il 30 giugno 1920, una

prima serie di N. 104.000 Azioni nuove del valore nominale di L. 500 l'una, le quali avranno godimento dal 1° gennaio 1921; verranno emesse al prezzo di L. 800 l'una, meno interesse 6 % sui versamenti eseguiti dalla data del medesimo al 31 dicembre 1920; saranno of-

ferte in opzione ai possessori delle Azioni attuali alle condizioni suindicate, in ragione di una Azione nuova ogni cinque vecchie possedute.

000

Emissione della prima serie di 104.000 Azioni nuove

per aumento del Capitale Sociale da L. 260.000.000 a L. 312.000.000

In esecuzione della deliberazione suddetta e previo accordo con un Consorzio di garanzia per il collocamento delle nuove Azioni emittende, il Consiglio d'Amministrazione informa i Signori Azionisti di quanto segue:

1) I Signori Azionisti hanno facoltà di esercitare il diritto di opzione all'aumento del capitale da L. 260.000.000 a L. 312.000.000 nei giorni dal 2 al 16 giugno 1920, mediante presentazione delle loro Azioni della Banca Commerciale Italiana, accompagnate da una distinta in doppio esemplare, con firma e domicilio del presentatore, ad una qualunque delle Filiali della Banca Commerciale Italiana in Italia.

2) Le Azioni saranno all'atto restituite munite di una stampiglia comprovante l'avvenuta opzione. Trascorso il 16 giugno senza che l'azionista si sia presentato ad esercitare l'opzione, si intenderà che vi abbia rinunciato, e si riterrà decaduto dall'esercizio di detta facoltà.

3) All'atto dell'opzione dovranno essere versate L. 350 di cui:

L. 50 in conto capitale quale primo decimo;

L. 300 per il sovrapprezzo oltre il valore nominale delle Azioni contro rilascio da parte della Banca di una corrispondente ricevuta di versamento.

4) I residui versamenti dovranno essere fatti nella misura ed alle epoche seguenti:

L. 250 cioè 2, 3, 4, 5, 6 decimo dal 6 all'11 ottobre 1920;

L. 200 cioè 7, 8, 9, 10 decimo dal 4 al 10 dicembre 1920.

5) Le nuove Azioni godranno dell'interesse del 6 % in ragione d'anno sulle somme versate a far tempo dall'ultimo giorno indicato nei singoli versamenti sino al 31 dicembre 1920. Tale interesse verrà bonificato all'atto del versamento a saldo.

6) E' lasciata facoltà ai sottoscrittori, alla scadenza di ogni versamento, di effettuare il versamento a liberazione fruendo di uno sconto del 5 % sui decimi anticipati dalla data dell'anticipato versamento a quella prestabilita, ritenuto che il computo dei giorni

decorra dall'ultimo giorno stabilito nei singoli versamenti rateali. Sui ritardati versamenti decorrerà l'interesse di mora del 7 %, salva ogni maggiore azione e ragione.

7) Ai presentatori di un numero di Azioni inferiore a cinque o di gruppi non divisibili per cinque e per le frazioni eccedenti, saranno rilasciati dei buoni d'opzione al portatore. La presentazione di cinque di questi buoni riuniti ad una Cassa della Banca Commerciale Italiana in Italia, durante il periodo della sottoscrizione, e non oltre il 10 giugno 1920, darà diritto a sottoscrivere una azione nuova alle condizioni suaccennate.

8) A partire dal 2 agosto 1920 le ricevute originarie saranno cambiate in certificati provvisori nominativi interamente liberati, presso gli stessi sportelli che hanno ricevuto le sottoscrizioni. Gli ulteriori versamenti effettuati dopo il rilascio dei certificati nominativi verranno debitamente notati sui certificati stessi.

000

Offerta di Sottoscrizione di Azioni Consorzio Mobiliare Finanziario da L. 1000 nominali.

Il Gruppo Fondatori del *Consorzio Mobiliare Finanziario*, Società Anonima con Sede in Milano, capitale di L. 150.000.000, costituita in Milano il 25 marzo 1920, coll'adesione del Consiglio di Amministrazione della Società stessa a sensi e per gli effetti dell'art. 6 dello Statuto, offre in opzione agli Azionisti della Banca Commerciale Italiana la totalità di Azioni dello stesso *Consorzio Mobiliare Finanziario*, con godimento Esercizio 1920, interamente liberate e precisamente in ragione di due Azioni da nominali L. 1000 di questo ultimo, ogni sette Azioni da nominali L. 500 delle attuali N. 520.000 Azioni in circolazione della Banca Commerciale Italiana.

I Signori Azionisti della Banca Commerciale Italiana hanno facoltà di esercitare la opzione alle Azioni *Consorzio Mobiliare Finanziario*, nei giorni dal 2 al 16 giugno 1920,

mediante presentazione delle loro Azioni accompagnate da una distinta in doppio esemplare, con firma e domicilio al presentatore, ad una qualunque delle Filiali della Banca Commerciale Italiana, in Italia.

Le Azioni saranno all'atto restituite munite di una stampiglia comprovante l'avvenuta opzione. Trascorso il 16 giugno senza che l'Azionista si sia presentato ad esercitare l'opzione, si intenderà che vi abbia rinunciato, e si riterrà decaduto dall'esercizio di detta facoltà.

All'atto dell'opzione dovrà essere versato l'intero importo di L. 1000 in conto capitale, più interessi a congruaglio, godimento al tasso del 6 % pro rata, in L. 7,65 pari a *nette* L. 1007,65 per ogni Azione optata, contro rilascio di una ricevuta provvisoria da cambiarsi, a suo tempo, col *Certificato Nomina-*

tivo definitivo presso la stessa cassa che l'ha emessa.

Ai presentatori di un numero di Azioni Banca Commerciale Italiana, inferiore a sette, o di gruppi non divisibili per sette, e per le frazioni eccedenti, saranno rilasciati dei *Buoni d'opzione* al portatore. La presentazione di sette di questi Buoni riuniti, ad una cassa della Banca Commerciale Italiana, in Italia, durante il periodo di sottoscrizione, e non oltre il 19 giugno 1920, darà diritto a sottoscrivere due Azioni *Consorzio Mobiliare Finanziario*, alle condizioni suaccennate.

Agli effetti dell'opzione le Azioni da nominali L. 2500 della Banca Commerciale Italiana, sono equiparate ai titoli da cinque Azioni da nominali L. 500 ciascuna, della Banca stessa.

Estratto dello Statuto del Consorzio Mobiliare Finanziario.

ART. 5. — Il Capitale Sociale è fissato in L. 150.000.000 diviso in 150.000 Azioni da L. 1000 ciascuna.

ART. 6. — Le Azioni, ancorchè siano libere per intero, sono *nominative*. Esse sono

indivisibili e la Società non riconosce che un solo proprietario per ogni Azione.

Qualora un Azionista intenda cedere le proprie Azioni o parte di esse, dovrà darne preventiva comunicazione scritta al Consiglio d'Amministrazione, al quale è riservata la

facoltà che esso potrà esercitare anche a mezzo dell'Ufficio di Presidenza, e nel termine di un mese dalla comunicazione di cui sopra, di presentare altro od altri acquirenti con diritto di prelazione a parità di condizioni.

000

Uno sguardo alla 2^a Esposizione Internazionale di Motociclismo in Milano.

Nelle magnifiche sale del «Veloce Club» di Milano (via Conservatorio, 9) si è inaugurata il 22 maggio u. s. la II Esposizione Internazionale di Motociclismo, organizzata dal Moto-Club Lombardo (Sezione del «Veloce Club») col concorso della *Gazzetta dello Sport* e col patrocinio del Moto-Club d'Italia.

Nulla più elegante e più adatta sotto ogni rapporto non poteva essere trovata per questa creatura, che dopo tanti anni di sconvolgimento mondiale, viene ora chiamata a nuova vita dalle amorevoli cure di un comitato veramente coraggioso.

Allestiti in questi momenti di disorganizzazione generale, fenomeno più che naturale nell'attuale periodo di assestamento e di ripresa, una Mostra che fosse stata degna della città che la ospita, chiamando a raccolta una cinquantina di differenti macchine, rappresentanti le più floride industrie motociclistiche del mondo, non era compito facile e da prendere alla leggera. Ma gli organizzatori, pur attraverso parecchie difficoltà, ebbero ragione di non dubitare delle proprie forze, rendendosi benemeriti della forte e giovane classe dei motociclisti. A loro anche il nostro modesto voto di plauso!

Come abbiamo detto, la Mostra raccoglie i rappresentanti del mondo: l'Inghilterra e l'America primeggiano per abbondanza e varietà di prodotti; la lotta accanita che conducono le rispettive industrie per la conquista dei mercati mondiali si ripercuote attraverso i numerosi e agguerriti Stands della mostra ove tutte le Case più quotate hanno preso la loro posizione di battaglia.

L'Italia avrebbe meritato una più numerosa rappresentanza! Molte Case, e delle maggiori, sono andate incontro al reato di diserzione: peccato, perchè occasioni come queste non si presentano tutti i giorni! Qualche produttore si è giustificato in modo più o meno plausibile: noi, che vorremmo vedere la nostra industria motociclistica per nulla inferiore alle industrie straniere, abbiamo il dovere di lanciare un grido d'allarme perchè questo fenomeno non abbia a ripetersi in altra circostanza.

La Francia è pure completamente assente dalla Mostra: sono invece rappresentate la Svizzera, il Belgio e la Svezia.

Mancano pure all'appello, come era facile prevederli, i produttori dei paesi ex nemici.

Ed ora passiamo una veloce rassegna:

Delle Case Italiane, Frera, Garelli, Fongri ed Anzani hanno esposto i loro prodotti, macchine e motori già tanto diffusi ed apprezzati che non staremmo a spendere parola.

Di nuovo abbiamo una bella moto a due cilindri orizzontali costruita dalla Casa E. Ladetto di Torino.

Interessantissima sotto tutti i riguardi la prima apparizione di una motocicletta elettrica costruita coi criteri industriali; la macchina attrae in modo speciale la curiosità del pubblico numeroso, il quale corre volentieri col pensiero alla possibilità di eliminare in questo magnifico sport l'impiego della benzina il cui prezzo rappresenta, specialmente ora, un grave ostacolo alla diffusione dello sport stesso. La Casa costruttrice — Ernesto Giordani, Milano — espone una macchina che funziona già da parecchi mesi: assicura inoltre che il costo di esercizio di questa sua motocicletta elettrica non supera i tre centesimi per chilometro! La macchina, naturalmente, funziona mediante batteria d'accumulazione; questi permettono un'autonomia di una trentina di chilometri circa; la velocità massima è di 25 km. all'ora.

Una seconda novità importante nel campo delle macchine complete è indubbiamente costituita dalla motocicletta «A.B.C.» della Casa «The Sopwith Aviation Co. Ltd., Londra». Caratteristica affatto speciale di questa macchina che è costruita e finita in modo superlativo, è la disposizione dei cilindri: essi sono collocati cogli assi rispettivi trasversalmente al telaio della macchina: sono orizzontali e opposti con valvole comandate. La macchina possiede inoltre un magnifico «Cambio di velocità» con 4 velocità del tutto simile ai tipi adottati nelle migliori vetture.

Data la cilindrata piuttosto piccola del motore (330 cc.) la macchina è assai veloce: raggiunge i 90 km.

Altre due novità ragguardevoli: un motorino a quattro tempi da applicare alla ruota anteriore delle biciclette della Casa A. B. Collibri (Svezia) con trasmissione a catena di costruzione assai pratica; ed una piccola bicicletta a motore, indovinatissima, ed presenta la Casa americana «Cyclemotor Corporation» di Rochester: detta macchina è munita di un minuscolo ma eccellente motorino a due tempi della potenza di 1 HP. con accensione a magneto, trasmissione a cinghia ecc. Velocità 35-40 Km. h. Consumo insignificante. La macchina porta un nome illustre «Evans» che sarà certamente foriero di ottima fama.

Tra le macchine con motore a due tempi (che non sono in complesso largamente rappresentate) alla Mostra, merita speciale attenzione la «Cleveland»: motore a due tempi con asse longitudinale, trasmis-

sione mediante coppia elicoidale a immersione d'olio accoppiata a forte catena: cambio a due velocità, forcella elastica confortevolissima, Kick Starter, accensione con magneto Berling direttamente comandato dall'asse motore. La macchina è semplicissima, è montata con pneumatici di larga sezione (26 x 3) che la devono rendere adattissima per le nostre attuali strade.

Tra le moto a «due tempi» pure ancora ammirabilissime, la piccola «Triumph», sorella minore, ma non indegna, della celebre 3 1/2 HP., la «Sparkbrook» caratteristica perchè possiede il famoso motore «Villiers» col magneto alloggiato e formante parte del volano; la piccola «James» finita in modo superlativo.

Tra le macchine a «due tempi» mantiene però sempre il primato della curiosità del pubblico la «Moto-Garelli» che per il suo specialissimo doppio

e non manca nemmeno la vetturina «Temperino» che già tutti conosciamo.

Qualche novità anche nel campo degli accessori: in modo particolare tra gli apparecchi d'illuminazione. Notevole un piccolo apparecchio di facile rapida applicazione alle candele che mette la corrente del magneto in grado di abbruciare con facilità i residui di olio che si depositano tra le punte d'arco delle candele stesse: brevetti «Plau».

Pirelli, Hutchinson, Goodjean, Firestone espongono i loro magnifici pneumatici in tutte le misure.

Alcuni sidecars interessanti: un due posti a carrozzeria chiusa esposto dalla Casa «Frera» accoppiato alla magnifica e potente moto «Frera» due cilindri 1200 cc., e il «monoplace» «Gloria» originale elegantissimo per linea ed esecuzione.

Nel complesso, come si è visto, una riuscitissima mostra che offre ai visitatori quanto di meglio si possa oggi trovare sul mercato internazionale: l'assortimento delle macchine esposte è vasto sia per tipi che per potenza e per prezzo. Chi vuol formarsi un concetto obiettivo dei prodotti che vanno per i migliori non deve mancare di fare una visita: essa tornerà certamente utile sotto tutti i rapporti.

E noi, che del motociclismo siamo sinceramente



Corsa Automobilistica in salita Parma-Poggio di Berceto, Km. 50

1° Campari Alfredo in minuti 38' 25" 4/5 con macchina Alfa-Romeo - Fotogr. M. Pisseri.

cilindro si stacca completamente da tutti gli altri tipi: le *performances* stabilite da questa piccola macchina la mettono in una speciale posizione sul mercato delle macchine piccole.

Tra le macchine che da poco tempo si sono diffuse tra noi è assai interessante la «Harley-Davidson» a due cilindri orizzontali. Altra novità la «Indian» 4 HP.

La «Henderson» quattro cilindri suscita essa pure l'ammirazione generale: essa è indicata agli amatori delle velocità.

Nuove arrivate tra di noi figurano le «Rover» e le «New Imperial», macchine inglesi di eccellente fattura sotto ogni riguardo. Ammirabilissime anche le «Norton»: di ottima concezione meccanica e di eccellente esecuzione la «Norton», tipo Big Four: questa Casa inglese ha affrontato e risolto in modo encomiabile il motore monocilindrico di grande capacità: 633 cc. Questa macchina è particolarmente costruita per Side Car.

Una parola anche per la bellissima «P. M.» che si distingue tra tutte le altre monocilindriche per il cilindro disposto inclinato in avanti a 45°. Essa è assai ammirata dagli intenditori e dai raffinati per la sua finitura superiore ad ogni elogio.

Sempre ai primi posti le «B.S.A.», le «Sunbeam», le «Reding Standard», le «Excelsior», le «Ariel», le «James», le «Rudge Witworth», le «A.J.S.», le «Motosacoche» e i motori «M.A.G.», le «Indian» e le «Harley Davidson» 7/9 HP., le «Douglas», la piccola e la grande; la «F.N.» classica per la sua trasmissione a cardano e la «Triumph» con la quale chiudiamo questa bella schiera di vecchie conoscenze che non vogliono presentazioni di sorta.

E' pure esposto un tricarro della Casa «Vaghi»,

entusiasti, facciamo voti che l'anno venturo la bella Mostra venga nuovamente organizzata cogli encomiabili intenti che hanno sorretto quest'anno gli ammirabili ideatori. Il successo non potrà mai mancare, poichè questo nostro magnifico Paese, rigurgitante di tante giovani energie, coltiverà sempre con entusiasmo tutte le manifestazioni che sono esponenti di forza e di progresso.

b. c.



AUTOMOBILI DI LUSO

ETTORE OSELLA fu Carlo

MILANO

Corso Magenta, 37 - Telefono 34-06

Avverte la sua Spettabile Clientela che pur essendo rappresentante della sola Casa **NAZZARO** tiene a disposizione il più grande assortimento di Automobili di tutte le marche:

Lancia, Nazzaro, Fiat, Spa, Renault, Charron, Isotta Fraschini, O. M., Scripps Booth, ecc., ecc.

carrozze Torpedo - Limousines - Ballons - Landaulet e tipo Sport

Le macchine sono tutte visibili nella ESPOSIZIONE PERMANENTE in **Corso Magenta, 37** e sue *dépendances*, e tutte pronte per

CONSEGNA IMMEDIATA

A scanso di ogni equivoco avvertesi che tutte le vetture in vendita nella detta Esposizione e *dépendances*, non sono vendute per conto di terzi, nè provengono da aste di materiale bellico.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

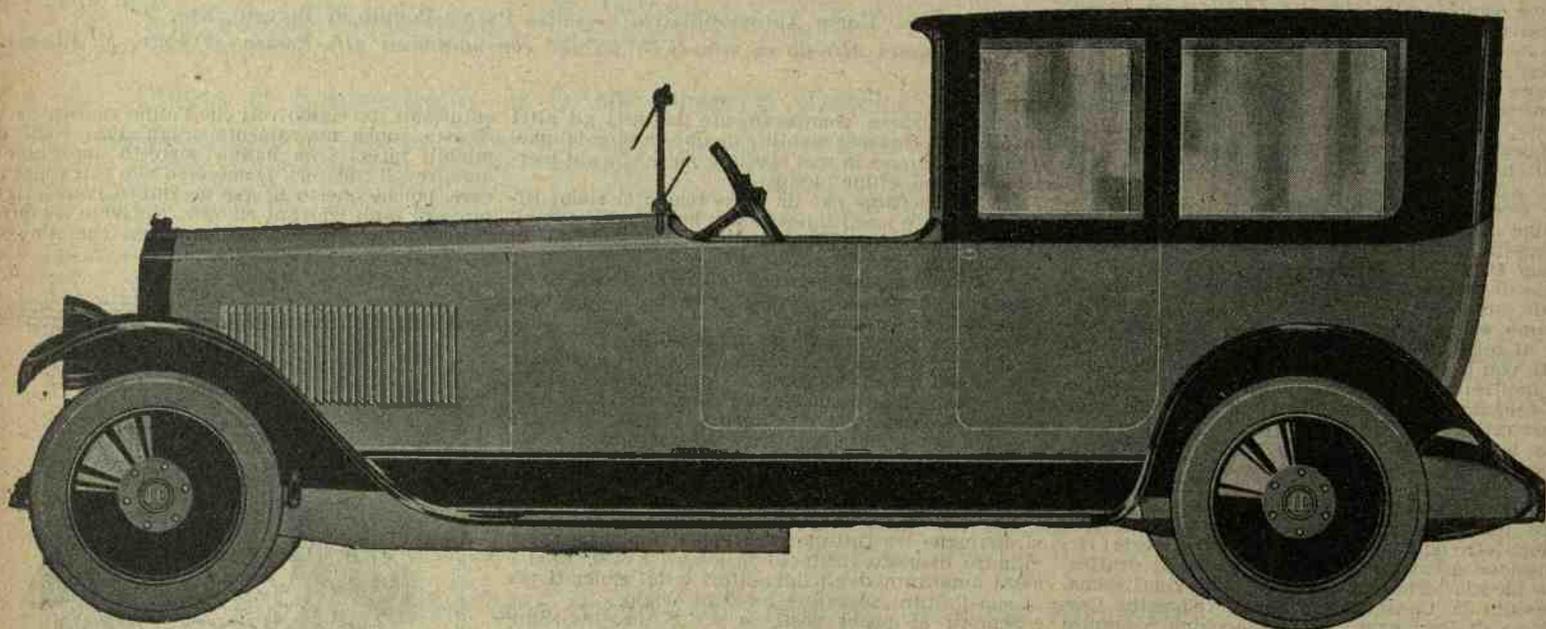
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

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.

La vettura di gran lusso 1920

“Isotta Fraschini,”



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

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - Via Monterosa, 79.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

UNA SCATOLA

di

Cotone Detersivo Industriale

AUGEA

equivale a 100 flaconi di lucido liquido

**Automobilisti
Meccanici
Garages
Stabilimenti
industriali**

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

SOC. ANONIMA MONOS

MILANO - Via Pietro Verri, 22 - MILANO

SOCIETÀ

"OMNIA,"

MILANO

Forti quantitativi
per pronta consegna di articoli
per
cicli-auto-moto

Via Boccaccio, 4

≡ MILANO ≡

FABBRICA

RADIATORI

BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

P. COTTINO & C.



CASA FONDATA
NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA
TORINO · Via Monti, 24 · TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

Riprendendosi le
gare sportive - si
rinnovano i trionfi
dell'INDUSTRIA

AVIATORIA

ITALIANA

Nel 1° Meeting di Monaco

del dopo guerra

s'impongono gli idrovolanti italiani

LA GARA DI VELOCITA' (Km. 85) vede

1° l'italiano ZANETTI

CON IDROVOLANTE "MACCHI 17", IN 21' 41" 2/5

3° l'italiano MORSELLI

CON IDROVOLANTE "MACCHI 7", IN 23' 39" 4/5

davanti a tutti i concorrenti connazionali e francesi

LA GARA DI ALTEZZA (2 Maggio)

RAPPRESENTA UN ALTRO TRIONFO:

1° l'italiano DE BRIGANTI

SU IDROVOLANTE "MACCHI 18", SALITO A 5850 METRI

SOCIETA' ANONIMA

NIEUPOORT-MACCHI

VARESE