

La STAMPA SPORTIVA

e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

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

La copia cent. 15, arretrato 0.30

RIVISTA SETTIMANALE

Direttore:

GUSTAVO VERONA

PREZZO DELLE INSERZIONI

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

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

Le nuove conquiste dell'industria nazionale



Ettore Girardi, primo assoluto nel Raid NORD-SUD, colla MOTO-GARELLI senza valvole da turismo.

(Clichés eseguiti dalla Ditta Carlo Crespi, Via Canova, 22 - Torino).

AUTOMOBILI

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

SOCIETÀ MECCANICA ITALIANA TORINO "SMIT"

Anonima - Capitale interamente versato L. 3.000.000

Stabilimenti e Amministrazione - TORINO, Via Fréjus, 26.

Sede Sociale in ROMA - Via Mercede, 39.

Telegrammi: **MECANITAL** - Torino.

Serie completa "SMIT", per cicli

Rappresentante per la vendita esclusiva:

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO



DEPOSITO IN TORINO
TELEFONO 30-55 **A. MARCHESI** PRESSO VIA S. TERESA 1
PIAZZETTA DELLA CHIESA

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



**ECONOMIA
DURATA
COMFORT**

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.



SOCIETÀ PER COSTRUZIONI MECCANICHE

Giorgio Mangiapan e C.

Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

Via Schiaparelli, 8

Via Copernico, 32

Milano

Telefono 60-372

Telefono 60-345

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

FABBRICA

RADIATORI

BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER NICO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

A. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · VIA MONTI, 24.

TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

MEDAGLIONI SPORTIVI

Ing. Giuseppe Brezzi

Nell'alterno periodo di incertezze e di speranze che è sorto subito dopo l'armistizio nell'ambiente di aviazione, pochi sono stati gli uomini che hanno mantenuta salda la loro fiducia nell'avvenire aviatorio, pur in mezzo alle crescenti difficoltà burocratiche, industriali e politiche, e fra questi pochi solo alcuni hanno continuato la loro opera di propaganda e di volgarizzazione senza secondi fini e senza tentennamenti.

Fra questi ci piace segnalare oggi la simpatica figura dell'ing. Giuseppe Brezzi che ha avuto il merito principalissimo — nelle vicende della guerra — d'intuire la grande portata che andava assumendo l'arma d'aviazione, dando per intero tutta la sua attività brillante alla organizzazione dei cinque cantieri aeronautici della ditta Gio. Ansaldo e C. in Genova e in Torino.



Ing. Giuseppe Brezzi.

La guerra che lo aveva destinato alla direzione tecnica dell'aviazione militare per le sue ben note qualità di tecnico e di organizzatore, lo collocò fra il primissimo nucleo di ufficiali tecnici che provvidero fino dall'inizio alla difficilissima organizzazione di tutto l'ambiente aviatorio di guerra, che, sorto si può dire dal nulla, raggiunse in un così breve spazio di tempo, il carattere di un elemento preziosissimo e decisivo per la risoluzione del conflitto mondiale.

E pure nel primo periodo, quando incertezze, amarezze, sconforti si andavano accumulando intorno alle belle fatiche della guerra, l'ing. Brezzi fu dei più entusiasti e dei meno tiepidi — forse egli aveva già intuito l'avvenire luminoso della aviazione italiana, forse — nel disbrigo apparentemente sterile delle sue mansioni di tecnico nell'ambiente militare — egli già sognava la realiz-

zazione dei progetti più arditi e carezzava l'idea della palese dimostrazione del valore italiano attraverso una delle armi più brillanti, più nobili e più sacrificate.

Chi non ha vissuto i primi tempi dell'aviazione nostra (cioè di quella che voleva liberarsi per sempre dall'influsso e dal tributo estero) non può neppure immaginare con quale ansia di fervore patriottico dalle prime modeste fucine sorsero le prime costruzioni, i primi motori, le prime installazioni.

Ed erano le lunghe veglie ai banchi di prova, e le accurate prove di gabinetto e le pazienti ricerche a tavolino, e il bisogno impellente di tradurre subito e velocemente in atto tutto questo bel sogno radioso di vittoria e d'italianità, erano le lotte strenue contro la deficienza dei materiali, contro la diffidenza lodevole ed istintiva verso quello che sembrava un assurdo, pur radioso nel suo sogno di novità: pochi ressero ad una tensione così altamente snervante e molti cedettero sconfortati; il gruppo dei volenterosi si andava addensando intorno a pochi nomi ed a poche volontà, ma il successo si faceva di giorno in giorno più vero, più prossimo, più tangibile.

A questa schiera ha avuto il vanto e l'onore di appartenere l'ing. Brezzi e — se altre grandi benemerenze egli non avesse avute e non aresse tuttora — gli valga come titolo d'onore quello di aver sempre tenacemente creduto e tenacemente voluto il trionfo dell'aviazione.

Così quando — nel fiorire più bello della produzione classica italiana — nacque quell'apparecchio che fu poi lo SVA, Brezzi ne intuiva la portata e con felice genialità ne concepiva l'applicazione pratica negli svariati impieghi di guerra.

L'«Ansaldo» e per essa i comm. Pio e Mario Perrone compresero e capirono la volontà fattiva dell'uomo e fu per loro che all'ing. Brezzi fu dato di tradurre in atto il sogno troppo a lungo carezzato.

Chi ha visto lo SVA in volo ha provato un subito e facile entusiasmo, ma se ne conoscesse intimamente la struttura, se soffermasse il suo sguardo sulla particolare lavorazione e sulla genialità di tutte le parti dall'attacco dell'ala, alle installazioni più minute, stupirebbe della perfezione di un organismo che risolve così brillantemente il problema del volo.

Ad onta di difficoltà e di pastoie, i piloti questo compresero e sentirono subito: si sentì nell'ambiente aviatorio la presenza non del semplice costruttore, ma di un uomo che cercava con trepidante amore non il successo personale, sibbene la sicurezza e la incolumità degli eroici volatori, troppo a lungo negletti nella loro opera di tenacia e di fede.

Perché Brezzi sente fortemente la sua responsabilità e quella della sua Casa, più che non senta il successo commerciale d'un'impresa: poichè egli ha volato e vola tuttora sulle sue macchine, poichè egli ha provato le ansie delle lotte contro gli elementi, gli atterraggi fuori campo, gli incidenti di volo, le incertezze della rotta nella bruma ed il duro travaglio fisico che il pilota deve sostenere nella sua fatica sublime: egli — cui si deve il merito di aver voluto Mario Stoppani come suo

collaudatore e «metteur au point» — ha vissuto con il suo pilota le più belle lotte, sia nelle prove di collaudo che nelle brillanti manifestazioni sportive che negli ultimi mesi hanno accompagnato dovunque il nome di «Ansaldo».

Ma a Brezzi non bastò costruire e tradurre in atto lo SVA (al quale — è bene si ricordi — si debbono le più significative dimostrazioni delle lunghe ricognizioni belliche); egli volle e concepì in breve ora l'apparecchio A da caccia, quello che i piloti chiamano Balilla e che tuttora stupisce competenti e dilettanti per le sue eccezionali doti di velocità, salita, maneggevolezza: egli ideò l'A 5 col quale Stoppani, fra l'altro, compì la Torino-Madrid-Genova-Roma; egli progettò l'A 300 che unendo alla impeccabile e audace linea di un «Ansaldo» il motore Fiat A 12, forma tuttora il migliore apparecchio per viaggio, come avrebbe formato il migliore apparecchio da ricognizione in guerra, per la facile manovra e la corretta installazione dell'armamento unita alle più elevate doti di velocità orizzontale e ascensionale; ed è con l'A 300 che, proseguendo nella sua opera di fede e di propaganda, personalmente Brezzi, con la guida abile di Stoppani ha trasvolato le capitali d'Europa, meravigliando per la regolarità della marcia, pur nelle avverse condizioni di tempo e suscitando l'ammirazione anche a Berlino, ove quei tecnici trovarono persino eccessiva (sic!) la robustezza di questa macchina meravigliosa.

Tale è l'uomo che — ancor oggi — sta fermo e saldo di volontà contro la invadente pigrizia della nostra aviazione: la sua attività e la sua tenacia dovrebbero essere di sprone e d'incitamento a coloro che — nell'ora presente — tentennano e dubitano.

L'aviazione italiana può e deve mantenere il suo primato: si lasci il dubbio e l'incertezza alla pleiade troppo numerosa degli incompetenti e dei dilettanti, e si guardi invece alla incrollabile fiducia dei nostri tecnici e dei nostri costruttori.

E se uomini come l'ing. Brezzi tutt'oggi vivono, lavorano, palpitano per la sempre più tangibile realizzazione del sogno aviatorio, sia dato bando ad ogni indecisione e si guardi con fiducia dinanzi a noi: l'avvenire d'Italia è nel cielo e in esso — per i suoi figli migliori — la Patria avrà il suo giusto trionfo.

LA STAMPA SPORTIVA.

LA DOGANA DEGLI AVIATORI

Ha avuto luogo a Berna una conferenza, la quale si è occupata del modo di sottoporre ad un controllo doganale gli aeroplani stranieri che atterrano in Svizzera. Finora gli aeroplani atterravano provvisoriamente in Svizzera con una autorizzazione particolare e dovevano secondo le norme atterrare a Dubendorf, Losanna, Ginevra e Bellinzona. Gli idro-aeroplani a Lugano, Losanna, Onchy e Ginevra. Siccome l'autorità doganale non ha nell'interno del paese ad eccezione di qualche raro ufficio che possa assicurare il controllo immediato degli atterramenti, il Consiglio Federale si vede costretto a rivolgersi alla collaborazione delle autorità cantonali e locali, sperando nel loro concorso per l'interesse generale.

Leggete e diffondete
La STAMPA SPORTIVA

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri Società Anonima GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: NODANE - 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.



IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

PNEUMATICI

BERGOUNGAN & TEDESCHI

La Marca di fiducia.

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.

AVTOMOBILI
CHIRIBIRI & C
TORINO



VETTURRETTA
12 HP

GIUOCO DEL CALCIO

Campionato Italiano di 1^a Categoria

Col numero odierno inizia nel nostro giornale la sua collaborazione per la rubrica del Giuoco del calcio, uno dei più noti tecnici che annoveri questo sport in Italia. La sua rubrica settimanale costituirà il commento spassionato al risultato del maggiore avvenimento sportivo. N. d. D.

Nella terza giornata del Campionato, con viva soddisfazione dobbiamo segnare il lusinghiero risultato ottenuto da alcune giovani squadre che brillantemente oppostesi agli avversari, se pure tecnicamente ancor lontane dalla perfezione del Giuoco, richiamano su di sé l'attenzione degli appassionati di questo sport. Così constatiamo ancora una volta che, se il campionato di palla al calcio, nella sua forma attuale, mette in lizza anche squadre di ben poca preparazione sportiva, pure rivela anche valori che a mano a mano si affermano accrescendo la folla degli ottimi giocatori che ormai ci danno il diritto di affrontare a cuor tranquillo ogni incontro d'oltr'Alpe osando sperare ancor migliori risultati di quelli spesso volte già ottenuti nel passato.

Prima però di parlare di queste squadre, soffermiamoci a considerare i risultati ottenuti dalle altre di tutti i gironi.

Tali risultati furono quelli regolarmente previsti nella Lombardia, eccetto quello del match Juventus-Italia-Brescia che ha seriamente handicappato, con la vittoria della prima, le buone probabilità della seconda che passa al quarto posto di classifica del Girone a Gruppo Lombardo. Regolarmente previsti anche i risultati dell'Emilia e del Veneto, ove si eccettui la notevole sconfitta subita dall'Hellas a Vicenza da quell'associazione del calcio. Tali risultati non hanno spostato notevolmente le classifiche nè hanno ancora, in linea definitiva, designato le squadre che sicuramente potranno contare di entrare in semifinale assieme a qualcuna delle maggiori indiscusse. Nessuna di queste squadre ha avuto agio od ha saputo dimostrare un vero valore tecnico di gioco esplicitandosi in competizioni da pari a pari, poichè o si trovarono di fronte a giovani squadre vecchie squadre agguerrite, oppure a giovani squadre opposte erano altre giovani squadre, cosicchè, pur notando che esse a folate sono piene di brio, è bene rilevare che sono troppo spesso impetuose ed alcune volte, il che è peggio, rudi. Non sanno quindi, nell'assillo di segnare ad ogni costo, svolgere un giuoco calmo, sicuro, penetrante per combinazioni ben definite, proficuo, così come, ad esempio, si può dire dell'Internazionale che, tenuto in iscacco per tutto il primo tempo dai grigio-rossi cremonesi (si estenuarono questi appunto in tale primo tempo), nel secondo tempo si è riabilitato anche del match pari di domenica scorsa a Brescia.

Lusinghiero e da notarsi ci sembra tuttavia il nuovo buon successo ottenuto dall'Associazione Calcio Mantovana contro il Modena, zero a zero, tanto più lusinghiero in quanto, pur non avendo sicuri elementi per giudicare dell'attuale formazione del Modena, ricordiamo che negli ultimi Campionati questo ebbe momenti di felice attività e di ottimi risultati.

In Piemonte veramente si ebbero, questa domenica, le più notevoli affermazioni: quella del Pastore che ha ceduto di misura ai grigi alessandrini dopo una gara piena di virtuosità di slancio, di sacro fervore sia da una parte sia dall'altra; quella dell'U. S. Torinese che ha resistito al Casale; notevole risultato questo anche se si considera che il Casale si dimostrò fino ad ora ben lungi dalla forma di un di; infine quella dell'U. S. Valenzana oppostasi al Novara ottenendo un match nullo come l'U. S. Torinese.

Fra queste tre squadre merita di essere attentamente considerata quella del Pastore F. C. che può costituire un serio pericolo per qualche altra concorrente del girone 2° piemontese. In questa squadra è sufficiente l'intesa fra i giocatori: vorremmo solo si insistesse ancor più nel legame fra le varie linee delle quali, se curata bene, darà ottimi risultati la prima; di più: vorremmo

gioco; mancano di legame fra di loro e di sicurezza nel condurre le azioni pur avendo elementi che promettono bene. Ottimo è il loro portiere.

Vinse facilmente la Juventus contro l'U. S. Biellese; incolori e scialbe furono le partite del girone ligure, nel quale però desta stupore anche questa terza sconfitta del Savona che sul suo campo si è lasciato battere all'ultimo momento dall'U. S. Sampierdarene.

Accipiter.

Risultati della terza giornata.

Gruppo lombardo. — Girone A: Internazionale batte Cremona 5-2, Juventus Italia batte Brescia 2-0, Treviglio batte Libertas 4-0.

Girone B: Milan batte Pavia 6-1, Enotria Gogliardo batte Atalanta 1-0, Chiasso e Ausonia Pro Goria 1-1.

Girone C: Saronno batte Como 4-2, Legnano batte Nazionale Lomb. 4-1, U. S. M. batte Varese 4-1.

Gruppo piemontese. — Girone A: Pro Vercelli batte U. S. Alessandr. 4-0, Juventus batte U. S. Biellese 4-0, Torino batte A. G. C. 3-0.



Scolari delle Scuole di Marylebone (Quartiere di Londra), che giuocano al foot-ball sulla spiaggia di Goodwin. — La porta è segnata con due remi piantati in terra. (Fot. Argus - lastre Tensi).

che i partigiani (e ciò valga anche per tutti quelli delle altre giovani squadre e di qualcuna anche delle anziane) evitassero quello scomposto vociare che, anzichè giovare, nuoce all'andamento delle gare. Non capiscono questi signori, per lo più poco conoscitori delle regole di giuoco, che col loro operato non fanno che eccitare gli animi, ed azioni concludenti non vi sono laddove all'abilità sportiva, per tali eccitamenti, subentra nei giocatori, alcune volte, perfino una volgare condotta.

La squadra dell'U. S. Torinese, sotto l'abile guida di Berardo, quest'anno ci darà altri buoni risultati e così pure l'U. S. Valenzana, e ci riserviamo altra volta di considerarle attentamente.

Le altre gare piemontesi non destarono vivo interesse. Deluse, per esempio, la partita giocata dall'Amatori contro il Torino che vinse facilmente pur non avendo dimostrato d'aver raggiunto una formazione conveniente. Gli Amatori d'altronde peccano alcune volte di violenza nel

Girone B: Canale e U. S. Torinese 1-1. Alessandria batte Pastore 2-1, V. S. Valenza e Novara 1-1.

Gruppo ligure: Doria batte Spes 4-0, Sampierdarena batte Savona 3-2, Genoa batte F. C. Grifone 8-0.

Gruppo veneto: A. C. Vicenza batte Hellas 3-0, A. C. Udine e Venezia 0-0, Padova Petrarca (forfait).

Gruppo emiliano: Carpi batte G. C. Bolognese 2-1, Mantova e Modena 0-0, Bologna batte Nazionale Emilia 9-0.

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

Le migliori e le più convenienti

In vendita

presso i primari Negozianti e Garages.

RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita

CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL

♦ ♦ **BICICLETTE**
MOTOCICLI 3 1/2 - 4 1/4 HP

Motocarrozette 8-10 HP
Motofurgoncini 8-10 HP **FRERA**

Pneus DUNLOP Stabilimenti in Tradate (Como)

Rappresentante per le provincie di Torino e Cuneo Signor **MELO CLEMENTE** - Corso Regina Margherita, n. 153, Torino



CHASSIS INDUSTRIALE "ISOTTA FRASCHINI", TIPO 16 PER:
 AUTOCARRO (PORTATA UTILE Da 40 OLTRE A Da 50 A RIMORCHIO) - AUTO OMNIBUS (24 PERSONE SEDUTE, OLTRE AL PERSONALE DI SERVIZIO E BAGAGLI)

ISOTTA FRASCHINI

MILANO
 VIA MONTEROSA, 79.

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI
CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

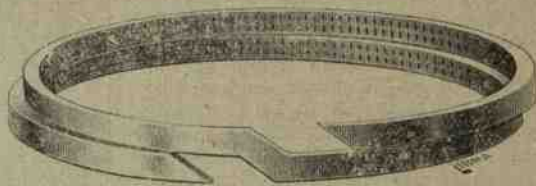
Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. F. PICENA

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO



BINET

Il miglior segmento
 per motore a scoppio.

GHISA SPECIALE

Massima precisione. - Alto rendimento.

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

Ing. G. A. MAFFEI e C.
TORINO - Via Sacchi, 28 bis - TORINO

La violenza del Foot-baal

Torna opportuno in questo inizio di stagione calcistica, inizio anche di una serie d'incidenti, spesso incresciosi, tra i giocatori, venire a parlare della causa che sempre ed unica, li provoca: la violenza.

Sempre è accaduto, ed accadrà, che in un incontro, specie se si trovino in ballo interessi speciali di squadre o di clubs, attraverso il giuoco si tentino tutte le vie di sopraffare l'avversario, bastino o non bastino le virtù di appassionate cultori del pallone rotondo.

Ma che utilità apporta, senza parlare del danno, il sistema del giuoco violento?

Non vi è a questo proposito che citare alcune parole espresse dall'eccellente Magno Magni nel suo bellissimo trattato.

«... I nostri giocatori devono ricordarsi sempre che non è mai conveniente di svolgere un giuoco violento e brutale. La carica è il mezzo di convergere in offensiva la momentanea difesa: essa non è destinata a fare del male all'avversario; ma purtroppo vi sono molti giocatori italiani i quali si trovano in squadra quasi col solo e specifico incarico di mettere fuori combattimento il tale o tal altro giocatore avversario.

In molte squadre si fa il seguente ragionamento: nella tale squadra avversaria c'è il tal giocatore che è formidabile? Incominciamo per metterlo fuori di combattimento: avremo così fatto un passo di più verso la vittoria. Inutile dire che questo è teppismo della peggior specie e che quei giocatori che si fanno esecutori di simili intendimenti sono da proscrivere e scacciare dai campi di giuoco.

Impedire cavallerescamente e francamente all'avversario di fare ciò che era sua intenzione di fare, ecco il principio della carica.

Ma il fare sfoggio brutale e violento della propria vigoria, su un campo di giuoco, è la peggior azione che possa commettere un giocatore. E non solo dalle commissioni sportive e dagli arbitri dovrebbero essere puniti questi delinquenti: ma dal pubblico stesso, dalla stampa dovrebbero essere aspramente ed apertamente biasimati, simili bruti; sarebbe forse questo il miglior mezzo per eliminare dal campo della palla al calcio tutto quanto vi può essere di abbominevole».

Il giuoco del foot-ball (come lo dimostra essenzialmente la parola esotica), o del calcio (come egualmente lo prova il vocabolo nostrano), è basato esclusivamente sull'azione del piede sulla palla.

Tale fondamento inconfutabile annullerebbe di naturale conseguenza ogni altro giuoco che non fosse quello del piede stesso. Ma siccome è puerile il supporre che quest'azione possa essere sdoppiata da quella del corpo, ne consegue logicamente che quest'azione, di riflesso, deve essere ridotta al minimo grado, vale a dire, eventualmente, a quei soli urti inevitabili prodotti da due individui che tendono all'uguale dominio dell'instabile sfera di cuoio.

Allorquando l'abilità sulla palla deve essere dominata dalla preponderanza fisica, sarebbe atterrata ogni barriera di limite alla natura cavalleresca del giuoco, e basterebbe — per avere ragione di ogni qualsiasi *equipe* avversaria — formare una squadra di uomini giganteschi e di forza muscolare erculea.

In tal caso, svisando del tutto la caratteristica gentile del nobilissimo passatempo, si assisterebbe ad un omerico pugilato, con ampia messe di feriti e fratturati.

Invece, a reprimere ogni e qualsiasi velleità di sopraffazione brutale, furono istituiti i regolamenti inter-

nazionali; o, per meglio dire, per tentare di reprimere le conseguenze inevitabili del giuoco troppo rude, dapoi che all'atto pratico tali regolamenti si mostrarono insufficienti, sia per le debolezze degli arbitri, come per inevitabili circostanze pratiche sul terreno.

Convien quindi che i nostri giocatori si convincano davvero che l'assenza della violenza, se generalizzata coscienziosamente, sarà incomparabilmente più proficua. All'estero, infatti, o più propriamente in Inghilterra, quei meravigliosi *teams* di professionisti compiono dei prodigi, giocando con una calma stupefacente e con una correttezza di cui noi non abbiamo neppure lontana idea. Ognuno di essi, essendo

Qual è il risultato immediato dell'azione violenta, in un giocatore d'attacco o di difesa? L'interruzione inevitabile d'un passaggio o di una fuga. Il giocatore fuggendo verso il *goal* avversario, trova intoppo in un secondo od in un terzo contrario, avrà molto migliore risultato con un tentativo di *dribbling* o di passaggio, in confronto di un urto brutale. Nel primo caso, infatti, non ci sarà distacco da lui alla palla, mentre nel secondo esso va incontro ad una quasi certa perdita della stessa. Se un difensore poi, si precipita a capo basso, ruggendo (come fa qualcuno per sincronia di nome e di azione), corre rischio di una famosa capitolata, se l'astuto attaccante, al momento decisivo si scosta rapidamente, passando il pallone a chi vuole. Nell'uno o nell'altro dei due casi (citati così fra mille) la condotta rude ha prodotto un risultato negativo, da cui i furbi e gli agili dovrebbero saper trarre sempre il miglior partito.



F. B. C. Legnano. — 1^a squadra.

(Fot. Del Piano - lastre Cappelli).

perfetto e completo conoscitore d'ogni più recondito segreto del giuoco, non ha bisogno di ricorrere alle azioni corporee brutali per compiere il suo dovere; la maestranza del « suo piede con la palla » gli basta per attaccare o difendere; gli esempi di disgrazie causate da irruenze sono rarissime (in proporzione dell'enorme numero di partite giocate), e severamente punite. Le scuole di preparazione al foot-ball debbono aver per iscopo precipuo la diffusione dell'ineluttabile principio che *solamente* i piedi debbono avere la prevalenza nel giuoco del foot-ball, rifuggendo da qualsiasi altro artificio.

Generalmente parlando, l'abilità di un giocatore è in ragione inversa del suo valore assoluto; tale principio matematico potrebbe essere appoggiato da citazioni di campioni, tanto italiani che stranieri.

A nostro avviso, dunque, la scienza e l'educazione debbono sempre ineluttabilmente trionfare delle violenze malaccorte; e basterebbe che i nostri migliori giocatori raddoppiassero nella serie delle *sfuggite*. Quando, dopo un certo numero di salti mortali a vuoto, i nostri prepotenti comprendessero che la palla si toglie con i piedi e non con i dorsi e le spalle poderose, le partite in Italia procederebbero assai più tranquille, acquistando a mille doppi in vivacità e bellezza di giuoco.

Un vecchio giocatore.

Il Ministero dell'aria in America.

Il Ministero che sta per nascere in America è molto pratico: le aviazioni militari, navali e civili sono poste sotto una direzione unica colla responsabilità di tenere l'aviazione all'altezza dei bisogni della nazione, di studiare tutti i problemi inerenti all'aeronautica e di organizzare l'istruzione e l'allenamento di tutto il personale navigante. Con un unico bilancio, che è formidabile, il Ministero dell'aria dovrà far procedere i servizi civili, marittimi e militari.

“LAFLEUR”

di A. GORETTA

Uffici: Corso Regina Margherita, 125 - Telef. 7-26

TORINO

VEETURE DI RIMESSA

RIMESSA: Corso Regina Margherita, 125 - Telef. 7-26

Stabilimento automobilistico

RIMESSA: Corso Regina Margherita, 152 - Telef. 30-45

Battesimi - Sposalizi - Affitti mensili - Combinazioni settimanali e giornaliere - Carovane - Viaggi turistici in Italia ed all'estero - Ambulanza e Limousine per ammalati - Furgoncini

VEETURE FIAT

SERVIZI DI GRAN LUSSO



Juventus Italia di Milano. — 1^a squadra.

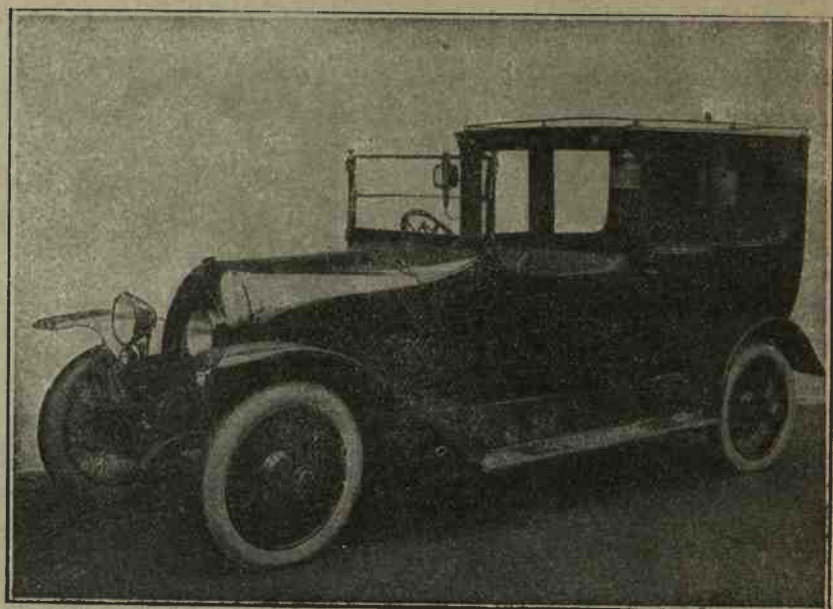
(Fot. Del Piano - lastre Cappelli).



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



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



PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**
VELO
MOTO
AEREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

**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



La Corsa Automobilistica in salita della « Consuma ». — Ascari, su FIAT primo arrivato assoluto. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

MOTORISMO

Dalla « Consuma », al Velodromo Milanese

(26 Ottobre 1919).

Superba riunione sportiva quella di quest'anno alla « Consuma ». Eccone il risultato:

Categoria A (fino a cmc. 1500): 1° Benelli (Vespa), in 22'14" 2/5, media oraria km. 43.161. Il capitano Moroni (Bianchi) si è ritirato a Borselli. — Categoria B (fino a 3000 cmc.): 1° Clerici (Bugatti), in 16'54" 4/5; 2° Bonfigliolo (Diatto), in 17'31" 1/5; 3° Webe (Fiat), in 19'13" 2/4; 4° Menchetti (Fiat), in 21'11"; 5° Brogliatti (Fiat), in 21'23" 3/5; 6° Grocco (Fiat), in 25'9" 2/5. — Categ. C (fino a 5000 cmc.): 1° Meregalli (Nazaro), in 15'45" 4/5; 2° Baldoni (Nazaro), in 16'14" 3/5; 3° Mateassi (I. F.), in 17'15" 4/5; 4° Conelli C. A. (Aquila), in 18'59"; 5° Ardizzone (Lancia), in 19'6". — Categoria D (cilindrata libera): 1° Ascari (Fiat), in 13'33" 4/5; 2° Barsanti M., in 16'35" 3/5; 3° Barsanti R., in 16'38" 2/5; 4° Zaniratti (Aquila), in 16'47" 3/5. Conelli F. e Vico si sono ritirati. Primo assoluto di tutte le categorie risulta Ascari Antonio, il quale ha impiegato a percorrere i sedici chilometri del percorso, il minor tempo.

Lo stesso giorno in cui sulla salita della « Consuma » si disputava l'ultima gara automobilistica della stagione, sulla pista del Velodromo milanese si correva il Campionato motociclistico italiano di cui ecco l'esito:

Prima batteria (categoria da 350 cmc.): 1° Maffei Miro (Motosacoche) in 3'21"; 2° Antoniazzi (Douglas).

Seconda batteria (categoria 500-750): 1° Maffei Carlo (Bianchi) 500 mm. in 3'8" 1/5; 2° Carboncini (Motosacoche) 500 mm. a due giri; 3° Olivieri (Borgo) 750 mm.

Terza categoria (1000 mm.): 1° Conti (Borgo) in 3'17" 1/5; 2° Borgotti (Fongiri); 3° Riva (Indian).

Finale: 1° Carlo Maffei (Bianchi) in 2'54" 1/5; 2° Borgotti (Fongiri) ad un giro; 3° Miro Maffei (Motosacoche). La prova si è svolta sul percorso di cinque chilometri.

IN TEMA DI AUTOMOBILISMO

L'automobile e la vecchia

Per la larga strada provinciale lanciata dritta all'orizzonte, l'automobile scoccata ad una conquista audace passò fulmineamente e scomparve nella nebulosità della lontananza. La donna che veniva sotto i pioppi strascicando il piede per senilità e per stanchezza, spaurita s'era abbattuta con le spalle ad un uero; e poiché quella fu passata se ne stette un bel nel nuvolo di polvere che aveva l'odor della benina, immobile con l'occhio fisso dietro al mostro che era passato accanto con la rapidità d'un demone che va alla preda; né dava altro sintomo di vita se non un tremar del capo e delle mani. Poi pian piano lo stupore la lasciò; essa aguzzò l'occhio

per scrutar la lontananza; nulla vide: si fece allora con due larghi gesti devoti il segno della croce e biascicando *pater ed ave* riprese l'andar lento, strascicante, sotto ai pioppi.

La paura era passata e l'occhio della vecchia oscuro e vano aveva ora una bieca espressione di odio. L'automobile, trionfo dell'attimo, trionfatrice delle distanze, le aveva trombettato nell'orecchio il suo rauco insulto, le aveva alitato in faccia il suo fiato fetente, ed era scomparsa ratta come una cavalcata di streghe al sabba, laggiù, dove la vecchia non era stata mai, ai confini del mondo. Pur essa li aveva veduti i confini del mondo, quando giovane ancora, era salita un giorno sul campanile del villaggio e s'era sentita girar il capo a quell'altezza ed a quella vastità. Però mai era andata più in là delle due o tre borgate che distavano, la più lontana e la più grossa, d'un paio d'ore da casa sua. Sapeva, oh si! sapeva che c'erano delle città, delle grandi città dove le case avevano tre, quattro piani: Tonio il figliolo del sindaco aveva detto d'averne vedute di quelle che n'avevan cinque o sei. Ma la panzana era stata troppo grossa: non le era andata giù. Tanto, tanto, Tonio era di quelli cui lei non credeva l'Ave Maria a sentirgliela dire. Oh si! sapeva delle città: ma nella mente sua piccioletta, capiva malamente l'idea di quegli'immensi alveari d'uomini ove, a detta di quanti c'erano stati, le case erano vaste così da contenere una sola, soltanto una, tutta la gente del villaggio. Ma un giorno il curato le disse piano che le città erano luoghi del demonio, qualche cosa come succursali dell'inferno; ed allora aveva compreso; ed

aveva compreso anche quell'altra faccenda delle ferrovie: già quando ci si mette il diavolo... e da quel giorno pensò le città come luoghi lontani lontani, fuori del mondo, luoghi di peccato e di perdizione; e per poco non si diede ad annusare se puzzavano di zolfo quelli che c'erano stati.

L'automobile... l'automobile, di nome non la conosceva, ma naturalmente creatura della città, era roba del demonio. Non c'era caso da dir di no: il puzzo d'inferno l'aveva, ed il rabbioso respiro, e l'andare spaventoso. D'onde veniva quella fantasma ammatita? Dove andava? Nessuno mai l'aveva saputo dire....

Strinse le labbra, scosse il capo, alzò al cielo gli occhi, li riabbassò compunta e con due larghi gesti, uno dalla fronte all'ombelico, l'altro dall'una all'altra spalla, si segnò ancora una volta, mentre svolgeva per una stradicciola tagliata tra i campi e rialzava, per consuetudine antica, gli occhi certi di veder alta sul verde la punta aguzza d'un campanile.

Nel profumo della prima sera camminava rasserenata ora che aveva potuto lasciar la polverosa strada provinciale per cui tratto tratto passava il palpito d'una vita di follie e d'impurità esecrabili. Già lei, le strade provinciali, quelle immensurabili strade bianche che venivano dai confini del mondo e si slanciavano diritte ai confini del mondo, le aveva sempre odiate, sempre temute. E quel bel matto del caso, per chi sa qual sua burlona idea, le aveva lanciato alle reni « il mestro ». Era stato veramente un tiro borbone quello: un po' beffardo un po' simbolico. La vita di oggi, tutta nervi e fosforo, tutta ansie e febbri, tutta slanci, audacie, vittorie, la vita d'oggi, trionfatrice del tempo e dello spazio, aveva lanciato uno sbuffo di scherno e di sprezzo alla vita di ieri, pigra, tarda, balorda, soddisfatta di sé, che cacciata a colpi nelle reni dalla città s'era ridotta alla campagna. Si era compiaciuta del quotidiano tranquillo vangar la terra, delle opere lente, delle lunghe attese, del lento ritorno dei buoi a vespro, dei lunghi sonni; né sapeva altra gioia se non il ballo nella piazzuola, il boccale di vino, il rude amore nell'alta erba umida sotto le stelle; né aveva altra cura se non il provvedere alla polenta, ai fagioli, ai rozzi panni; e faticava i giorni di lavoro a dar di zappa e vanga, e s'annojava ai di di festa tra una messa ed un'udienza in pretura per certe eredità d'un palmo di terra; tra una passeggiata nelle vigne ed una sosta all'osteria.

Ma neppure là l'antica vita doveva aver pace. La vita nuova s'era estesa, s'era mossa alla conquista della campagna; aveva creato nuove arterie alla violenza del suo sangue, aveva moltiplicato infinitamente i suoi nervi di rame, aveva ghermito nel suo vortice gli animi antichi ed antiche cose, li aveva fatti suoi; e dove un dì si udiva ad ora ad ora un solitario canto d'uomo od un muggito di bove, sibilavano le locomotive, sonarono i rochi *teuf-teuf* delle auto moventi alle conquiste nove. L'antico vivere dovette fuggire ancora; fuggì lontano dalle città, lontano dai luoghi persuasi dalla novità dei tempi, e s'appiattì in certi villaggetti oscuri, perduti nelle solitudini e se ne stette nella torva tema. E con esso fuggirono e ripararono le cose lente, le ignoranze, le superstizioni, le terrorizzanti fole, le balorde fedi, le balorde paure; e fuggirono e ripararono quei del paradiso e quei dell'inferno, tutta insomma l'immensa turba nata dalla viltà dell'uomo e per cui imperò sul mondo per secoli e secoli e secoli un potere che si disse di Dio e fu umano così, d'aver di



Il Campionato motociclistico italiano, su pista. — 1. Carlo Maffei, 2. Miro Maffei, 3. Finzi. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).



Ogni Sportsman

che si rispetta deve fare la cultura fisica da camera per acquistare forza, resistenza e sveltezza. Così vincerà nei concorsi.

OPUSCOLO GRATIS

Prof. Wehrheim

Le Trayas (Var) Francia



Voi, sì, voi

se dovete comperare articoli ed abbigliamento sportivi d'ogni genere

RICORDATEVI CHE

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

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

Già **Negozio VIGO**

“**RADIO**” CANDELE DI ACCENSIONE



LA MIGLIORE
MARCA ITALIANA

In vendita presso
i più importanti
Grossisti e Garages.

Officine “**RADIO**” Milano

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

Ancora Vittorie!

CORSA DELLA CONSUMA

MEREGALLI su vettura **Nazzaro** e

Carburatore ITALIA

1° della categoria più disputata (5000 cm³)

2° della classifica generale.

CAMPIONATI ITALIANI (SU PISTA)

BORGOTTI su Moto Fongri
da strada e

Carburatore ITALIA

si piazza ottimamente

2° della classifica assoluta.

METALLURGICA DI ALPIGNANO

. Sede in **TORINO**

Via Meucci, 2 — Telefono 52-79



Borgotti, 2° classificato nella 1ª categoria.
(Moto Fongri). (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

I Campionati Motociclistici Italiani su pista



Carlo Maffei, vincitore della 1ª categoria.
(Moto Bianchi). (Fot. Strazza - lastre Cappelli).



Conti, 1° arrivato nella 3ª categoria.
(Motoborgo). (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

tutta l'umanità, le superbie, le abbiezioni, le laidezze, i desideri della porpora, dell'oro, del sangue, e che ora cercava esso pure l'ultimo rifugio nei villaggetti oscuri, e con voce roca per senilità rabbiosa, vi suscitava gli ultimi terrori negli ultimi schiavi... La vecchietta aveva dimora in uno di quei villaggetti oscuri.

fabbro.

Facciamo degli ottimi conduttori meccanici.

Esaminiamo per un momento quello che vale oggi la maggior parte dei nostri meccanici di automobili, salvo rare e fortunate eccezioni.

Per quella legge fatalistica che segue ogni cosa, bisogna riconoscere che, come il nome francese che si è scelto non corrisponde per nulla all'indole del lavoro (*chauffeur*) che debbono compiere i meccanici di automobili, anche essi stessi in generale corrispondono ben poco ai requisiti che dovrebbero avere.

Che cosa è difatti, nel maggior numero dei casi un moderno *chauffeur*?

E' un giovane che da ragazzo ha esordito come garzone in uno dei centomila noleggi di biciclette che si trovano in Italia. Da garzone è passato gradatamente a provare qualche bicicletta, indi ha preso parte, bene o male, ad un certo numero di corse su strada, durante le quali si è ingegnato di seminare più chiodi che ha potuto sul percorso a totale beneficio dei suoi competitori.

Cresciuto negli anni, dopo aver presa una grossolana e superficiale conoscenza del meccanismo di una bicicletta, è passato, a grande sventura delle macchine e dei clienti, nel ramo riparazioni. In questa sua nuova mansione hanno cominciato ad esplicarsi le qualità che lo condurranno poi a riparare (che Iddio mi perdoni) i nostri automobili. Non avendo mai avuta una scuola seria di lavoro, suo dogma principale è generalmente questo: tutti i pezzi che non vengono regolarmente debbono venire col martello o con lo scalpello! Coppiglie, dadi, chiavette, ingranaggi..., tutto deve cedere innanzi alla supremazia di quei grandi utensili: gli ultimi che un vero meccanico deve usare in una riparazione!

Di qui una sequela numerosa di dadi rotti, viti spanate, ingranaggi guasti e saldature malfatte, che accompagnano la gloria del futuro *chauffeur*! Ma le biciclette sono macchine troppo diverse dagli automobili, e non basta dire di conoscere le prime per potersi atteggiare a pratico dei se-

condi. Ci vuole un passaggio, qualche cosa che serva di unione fra biciclette ed automobili, altrimenti il nostro meccanico non potrà mai essere preso sul serio.

Non v'è da esitare: il giovanotto diventa motociclista.

La motocicletta ha un motore: come l'automobile; fa rumore, brucia della benzina, consuma dell'olio: tutto come l'automobile! Viene quindi da sé che il modesto ex-garzone, quel giorno che compie i primi cento chilometri in motocicletta, grazie al talento del piccolo motorino che lo trasporta, diventa *ipso facto* un vero e proprio meccanico di automobili.

E' questa purtroppo la storia di gran parte dei giovani che curano gli automobili in Italia; ed è ad essi, così ignari di ogni fondamento di vera meccanica, che si è costretti ad affidare quanto di più accurato e perfetto produce al giorno d'oggi la meccanica di precisione!

Bisogna convenire che la condizione è ben dolorosa; e l'uscirne non è la cosa più facile di questo mondo, perchè un vero e buon operaio, atto alla manutenzione e riparazione di un automobile, non basta che abbia fatto una lunga pratica di officina e sappia lavorare bene. Occorre anche in lui una istruzione tecnica che lo metta al corrente di che cosa sia un motore a benzina, del suo modo di funzionare, dello scopo e della importanza di un carburatore, del sistema di accensione e mille altri dettagli che sono indispensabili nell'uso di queste macchine.

Chi fa dell'automobilismo sa benissimo che una gran parte di quelli che a prima vista sembrano inconvenienti, sono invece fatti semplicissimi dovuti all'indole dei motori stessi ed al loro regime di marcia, e nei quali la meccanica non entra per nulla.

Che cosa volete che faccia, ad esempio, il più bravo operaio meccanico del mondo, quando il motore si ferma perchè una impercettibile gocciolina d'acqua è andata ad ostruire l'innietto della benzina nel carburatore, se non è a conoscenza di questo semplicissimo fenomeno che ha

fatto e seguirà a far disperare tanta parte del mondo automobilistico... inesperto?

Ora di questi casi speciali nell'automobilismo se ne incontrano a centinaia, e quando si è in istrada, durante le lunghe ore di attesa per un incidente che si trova poi senza importanza, si pensa con melanconia perchè si diano delle patenti di *chauffeurs* a meccanici di così poca esperienza. Il Governo deve dare alle scuole dei meccanici tutto l'appoggio necessario; deve dare alle Commissioni addette agli esami dei nuovi *chauffeurs* disposizioni più restrittive e chi concede una simile patente abbia più pietà del prossimo a piedi che di quello che vuole farsi trasportare da un motore.

IO.

Il Comando Superiore di Aeronautica trasformato in Ispettorato.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il decreto col quale il Comando Superiore di Aeronautica è trasformato in Ispettorato dell'Aeronautica Militare e passa a far parte del Ministero della Guerra.

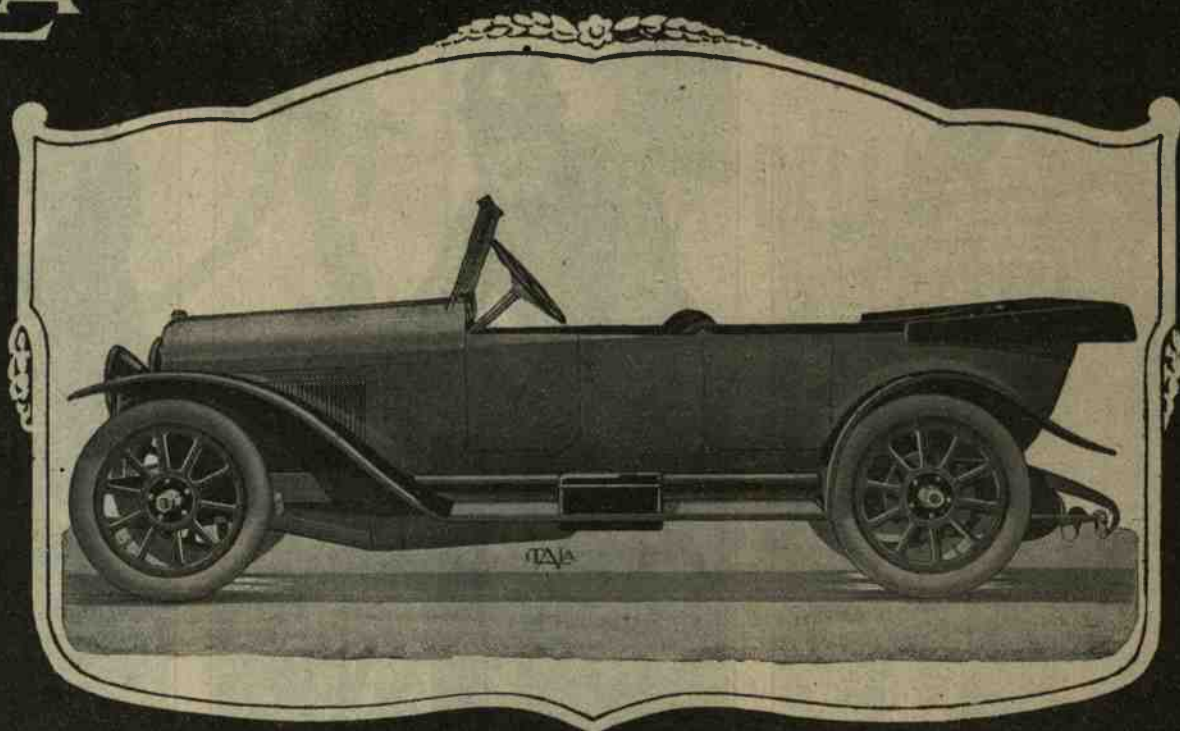
Esso sovrintenderà ai servizi tecnici ed amministrativi per l'aeronautica dell'esercito ed agli studi ed alle esperienze relative; eserciterà azione direttiva e di vigilanza sul personale e le truppe dei servizi dell'aeronautica militare, specialmente per quanto riguarda la loro attitudine ai servizi aeronautici; determinerà le caratteristiche e riconoscerà le rispondenze all'impiego militare dei materiali aeronautici dell'esercito in base ai tipi definiti dalla Direzione Generale di Aeronautica del Ministero dei Trasporti militari e marittimi, alla quale fornirà i dati relativi alle esigenze dell'aeronautica militare nei riguardi della produzione del materiale aeronautico militare.

Il personale occorrente per l'Ispettorato di Aeronautica sarà tratto da quello attualmente dipendente dal Ministero della Guerra, senza dar luogo ad aumento di organici. Con successivo decreto del Ministro della Guerra, saranno stabiliti lo scompartimento, i rami di servizio dell'Ispettorato e le relative particolari attribuzioni, nonchè le sue relazioni con le autorità militari.

ABBONATEVI ALLA STAMPA SPORTIVA

ITALIA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO
50MODELLI PER TOURISMO
AUTOCARRI INDUSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

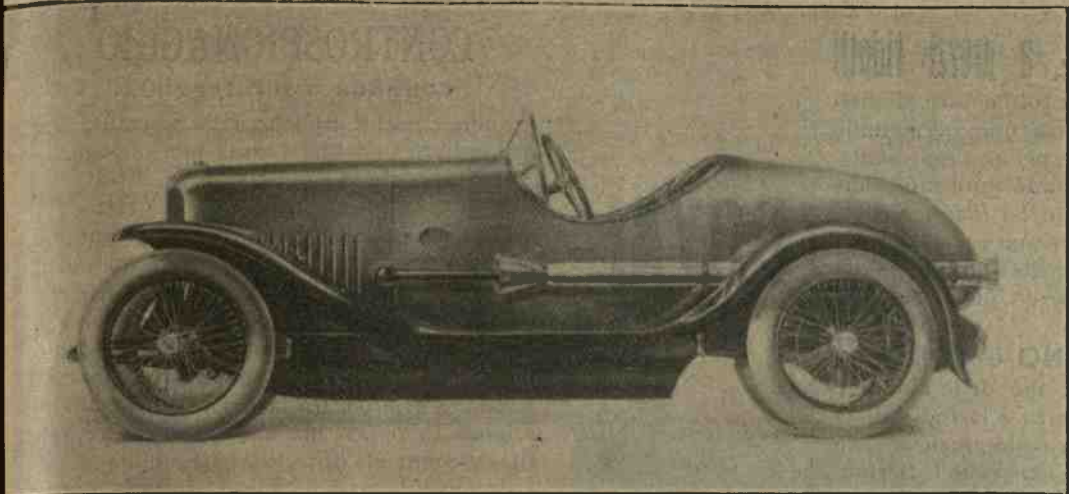
Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA
(Pinerolo).*Vermouth - Vini Spumanti*
F. Cinzano & C. - Torino

6° PETITI.

Una nuova grande conquista dell'Industria Automobilistica Italiana

La macchina-sport con motore ad alto rendimento



Alla mostra di Parigi l'industria automobilistica italiana si è una volta ancora imposta. Il mondo forse non credeva che dopo una così lunga guerra la nostra industria potesse riapparire nel campo delle vittorie civili prima fra le prime. Proprio così. L'industria automobilistica nazionale si afferma e si espande — si consolida e si moltiplica ogni giorno di più.

A fianco ai colossi sono sorti dei minori, ma questi con quelli gareggiano nella costruzione per arte, per gusto, per praticità.

Uomini nuovi, esperti, moderni e maestranze attime hanno concepito i nuovi grandiosi programmi della costruzione dell'automobile. La *Stampa Sportiva* che ha seguito ed illustrato passo passo ogni progresso della nostra industria, non può oggi tralasciare una parola di ammirazione per chi con coraggio tutto proprio, operando solo ha voluto dare continuità ad una officina in cui si è creato pure una creatura per la guerra e che si è in confronto di tante altre fabbriche, risultati inaspettati a pro dell'aviazione. Vogliamo riferirci alle encomiabili iniziative del signor Arturo Concaris, fondatore-proprietario, prima della fabbrica « Fima » per motori di aviazione e creatore oggi della « Fast » Fabbrica di Automobili port.

Creare, trasformare una industria metallurgica non è cosa facile in questi momenti. Eppure il signor Concaris, che dopo molti anni trascorsi in America è tornato fra noi con l'esperienza di un ventennio di lavoro, ha voluto dire al mondo automobilistico italiano che ancora qualche cosa si poteva creare e costruire. Egli si è imposto il fatto di creare una vettura speciale, una vettura studiata e costruita con i criteri della vettura moderna da corsa, una vettura da corsa di lusso per gli amatori della macchina d'élite e da sport, una vettura extra-serie ma costruita in serie.

Così chi oggi può procurarsi il piacere di una visita alla Fabbrica Automobili Sport in Torino (La Loggia, 18) può ammirare questo nuovo tipo di vettura da corsa espressamente studiato, progettato, stabilito in tutti i più minuti particolari per riuscire una vettura da corsa di una meccanica raffinata e di gran lusso, completa di carrozzeria e di ogni dettaglio, ma costruita in serie e adatta all'uso pratico quotidiano. Vettura essenzialmente sportiva, non mostruosa, difficile, eccezionale; dotata di impetuoso scatto, di una velocità che normalmente, senza sforzo, possa raggiungere i cento chilometri all'ora, di linee lanciate, con scappamenti esterni ma nello stesso

tempo semplice, elastica, maneggevole, regolare e sicura e soprattutto elegante.

Per i primi presentiamo ai lettori la fotografia di questo nuovo gioiello dell'arte meccanica italiana, costruzione essenzialmente dovuta alla volontà di un solo uomo, il quale, non badando a sacrifici, ha vinto, superata ogni difficoltà, sapendo soprattutto in breve tempo radunare attorno a sé una schiera di valenti tecnici e formarsi una maestranza non seconda ad altre.

Ecco le caratteristiche dello chassis, tipo 1:

15 HP ad alto rendimento — 4 cilindri monobloc 84 x 135. Albero a cammes in testa ai cilindri con sistema brevettato di comando delle valvole. Albero a gomito su 5 supporti. Lubrificazione a pressione. Circolazione d'acqua per pompa centrifuga. Carburatore Zenith. Magneto S. E. V. a doppia accensione. Innesto a dischi in acciaio guarnito di Ferode o Raybestos e funzionante a secco. Cambio di velocità sul motore. Direzione a 28°. Tre velocità e marcia indietro. Due freni indietro. Trasmissione a cardano. Serbatoio benzina posteriore sotto pressione o con Exhausteur, ruote Rudge Withworth o R. A. F. o Michelin 820 x 120, distanza m. 2.85, careggiata m. 1.40. Carrozzeria 2 o 3 posti, peso 750 kg., velocità superiore ai 100 km.-ora, messa in marcia e illuminazione elettrica.

Il tecnico.

Nel Mondo Automobilistico

La I^a mostra automobilistica di Parigi del dopo guerra, si è chiusa.

Essa ha rappresentato un record per il numero e la importanza dei concorrenti. Primeggiarono le Case americane, francesi ed italiane. Non era rappresentata nessuna Casa tedesca. La parte predominante è stata data dai camions commerciali e dalle vetture leggere. In queste ultime, le Case americane si presentarono con molti tipi nuovi.

E' stata notevole una mostra retrospettiva dei servizi resi dall'automobile durante la guerra.

Delle nostre Case che hanno esposto al Salon di Parigi, il predominio dell'industria italiana nel vasto campo degli utensili ed accessori per l'automobile, è stato segnato dalla ditta Filogamo di Torino.

Se la ditta D. Filogamo di Torino è la più importante e rinomata in Italia per quanto riguarda gli accessori d'automobile, la sua grandiosa mostra alla esposizione di Parigi costituiva non solo l'unico stand italiano di accessori, ma il più interessante, il più completo, il più ricco di belle e utili novità nel suo genere, tra quanti ne figuravano al Salon.

Per merito ed iniziativa del cav. uff. Domenico Filogamo, è la prima volta che l'accessorio italiano emerge nettamente nella grande Mostra parigina su quelli esteri, e che la produzione italiana in questo ramo riesce a prevalere sul mercato mondiale. Ne fanno fede gli affari ingenti trattati dalla ditta Filogamo a Parigi, nel periodo del Salon dal 9 al 19 ottobre e l'attenzione e l'affluenza sempre intensissime dei costruttori e dei visitatori intorno al suo stand.

L'industria francese ha compiuto innegabilmente un enorme sforzo per riprendere la costruzione automobilistica trascurata per altre guerresche. L'educazione, il disegno, l'attuazione pratica di quanto la guerra ci ha insegnato, ed è moltissimo, richiedono evidentemente un tempo maggiore di quello avuto a disposizione dalle marche francesi per prepararsi.

La nostra industria e quella spagnuola invece, hanno più gradualmente seguito, durante la guerra, il miglioramento e lo sviluppo dell'automobilismo.

I preziosi risultati ottenuti dagli esperimenti dei motori d'aviazione, l'outillage per la loro fabbricazione, il vasto impiego e l'enorme produzione degli automezzi guerreschi hanno permesso all'industria italiana di trarne ed applicare chiare linee direttive alle sue concezioni meccaniche.

La Spagna, poi, ha continuato la produzione delle auto-vetture e l'ha perfezionata per merito di Hispano, Saitza di Elizalde e delle numerose marche recentemente sorte nella penisola Iberica.

Intanto gli *Echos de l'Exportation*, annunciano che i diritti doganali in Francia sulle automobili, che si elevano attualmente al 70 per cento sul valore, sarebbero ben presto abbassati.

Ecco l'elenco degli iscritti alla Targa Florio:
1. Itala, corridore Moriondo; 2. Id., id. Landi; 3. Campbell di Londra, id. Snipe; 4. Id., id. X; 5. Id., id. X; 6. Peugeot, id. A. Boillot, alesaggio 74 mm; 7. Id., id. Goux, id. 74 mm; 8. Diatto, id. Ghia Giacinto, id. 85 mm; 9. Id., id. Gamboni Domenico, id. 85 mm; 10. O. M. L., id. X; 11. Id., id. X; 12. Fast, id. X; 13. Id., id. X.

PICCOLA POSTA

A tutte le Società Sportive Italiane. — Invitiamo tutte le Società sportive italiane ad inviarci regolarmente tutti i bollettini e programmi di gare da esse bandite. Essi ci serviranno per rispondere a tutti coloro che quotidianamente si rivolgono alla nostra Direzione per informazioni.

Mestre. — Gaetano Poletto. - Grazie. Fotografie troppo scure. Impossibile riprodurle.

Palermo. — Florio. - Attendiamo sempre note fotografiche.

Brescia. — Campana. - Grazie. Troppo scure.



Campionato Motociclistico Romano, Km. 210, in ore 4,115" 3/10. — Luigi Morasito, vincitore del Campionato.
(Fot. R. Del Papa - lastre Cappelli - Roma).

SPORTSMEN I...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE

MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA

VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

FANALI per CICLI
Figli di SILVIO SANTINI - FERRARA

VITA MONDANA TORINESE

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine e di prima visione.

Le vertiginose danze di CASSIANO e TODO divertono immensamente i frequentatori dei thè delle cinque e strappano grida di ammirazione per la sveltezza e la indiolata scioltezza dei due ballerini. Più composte, ma tanto graziose sono le applaudite danze della seducente *Miss Daumont* col suo ballerino.

AMERICAN BAR

“LA PIOVRA” a prezzi ridotti

oltre ad attirare tutti coloro ai quali le modeste risorse non permettono di accedere alle prime rappresentazioni, invoglieranno pure molti che hanno già veduto *La Piovra* a ritornarvi per godere una seconda volta l'eccezionale spettacolo. Si fanno quindi all'Ambrosio piene fantasie di pubblico.

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

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

BORSA

“L'ARTIGLIO GIALLO,”

La spettacolosa azione drammatica, della ormai celebre Casa americana « Triangle », ha un intreccio nuovo ed originale ed offre un divertimento interessantissimo.

Un pubblico numeroso affolla di giorno e di sera il vecchio ritrovo cinematografico di Torino. Gli spettacoli della « Borsa » sono sempre fra i più interessanti dei programmi torinesi.

SALONE GHERSI

Il più importante CINEMA d'Italia

Ancora per pochi giorni Ventimila leghe sotto i mari

È lo spettacolo preferito dalla gioventù. E difatti pochi spettacoli sono come questo così adatti ai ragazzi; è il vero divertimento per loro, poichè li diletta e li istruisce nello stesso tempo.

Prossimamente si rappresenterà in questo aristocratico locale una delle più belle cinematografie italiane, « *La Maestrina* », di Niccodemi, che lascerà un indelebile ricordo in chi accorrerà ad ammirarla.

“CONTROSPIONAGGIO”

continua a furoreggiare.

Ancora poche repliche della magnifica film per cui chi non l'ha veduta non manchi.

ROYAL

Prossimamente: **JANE EYRE**

ossia *Le memorie di un'istitutrice*. È uno dei più celebri e conosciuti romanzi inglesi. È la storia di una giovane dal cuore d'oro, che deve conquistare la felicità attraverso a pene di ogni genere. Valentina Frascaroli e Dillo Lombardi ne sono i protagonisti. Imminente: *Madonna di neve*, tratta dal romanzo di Gerolamo Rovetta; *Mater dolorosa*; interpreti Olga Benetti e Ettore Piergiovanni.

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

SPLENDOR

Via Roma, 31, 33, 35.

Telefono 40-13.

Ditta E. ARIZZOLI e C.

Prezzi d'ingresso:

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

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.

ITALA

IL FERETRO FLUTTUANTE

La 3^a serie della grandiosa film: *Vascello misterioso*, intitolata *Feretro fluttuante*, supera le altre per arditezza di concezione e per il movimentato intreccio. Intorno alla cassa nella quale è racchiuso il tesoro, si svolge una caccia accanita, con agguati terribili e lotte corpo a corpo. Un magnifico e velocissimo inseguimento in automobile termina coll'urto tremendo dei due veicoli e uno di essi è rovesciato in mare. Così che la preziosa cassa rimane in balia delle onde. Ma vi è poi proprio racchiuso il tesoro? Cesare Gordon e il suo amico Jacques ne sono sicuri, e lo credono pure i loro avversari: Edmond Schwelger e compagni.

CACAO TALMONE

« La del Cuore »

« La del Cuore »



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

Nel Mondo Aeronautico

La Commissione nominata nell'adunanza tenuta all'Automobil Club, si è riunita per gettare le basi della costituenda Associazione. Erano presenti il colonnello Frassinetti, il capitano Cellini, il capitano Bianchi, Agostini, Longoni e Costantini.

Non è ancora stato definito il nome da darsi all'Associazione. Probabilmente rimarrà quello della Società Aviatori di Torino.

Si è stabilito che i soci dovranno dividersi in: effettivi (piloti e ingegneri aeronautici); aderenti (sportivi e tecnici); onorari (quantità resero e renderanno segnalati servizi all'aviazione).

Gli scopi sociali che l'Associazione si proporrà saranno i seguenti, nelle linee generali:

1° Dar mezzo al personale navigante di mantenere il collegamento e possibilmente l'allenamento;

2° Raccogliere informazioni per quanto riguarda l'aviazione;

3° Organizzare prove e concorsi;

4° Pubblicare documenti e periodici di propaganda;

5° Stabilire relazioni con gli enti di aviazione degli altri paesi.

L'Associazione avrà delle sezioni regionali con sede nel capoluogo della regione.

Le sezioni nomineranno un rappresentante che farà parte del Consiglio Direttivo.

Il Consiglio Esecutivo verrà nominato dall'adunata Costituente e gli elementi saranno scelti fra quelli domiciliati nella sede dell'Associazione.

Il Consiglio Direttivo sarà composto in base alla seguente proporzione: metà piloti, un quarto ingegneri aeronautici, un quarto soci aderenti.

La Commissione provvisoria si riunirà nuovamente nel primo giovedì di novembre per stabilire la data di convocazione di tutto il personale navigante.

— Un redattore della «Tribuna» ha intervistato il colonnello Piccio di passaggio a Roma. Piccio ha dichiarato di essere tornato da Parigi esclusivamente per ragioni di servizio inerenti alla sua carica di addetto all'aeronautica in Francia. Ha detto di avere decisamente declinato la lusinghiera offerta di candidatura politica che da varie parti gli era stata rivolta; è suo fermo intendimento di dedicare ogni sua energia ed attività al solo sviluppo dell'aeronautica. Dopo aver accennato alla sistemazione dell'aeronautica di guerra e a quella marinara, ha detto che gli enti aeronautici di studio e produzione ed organizzazione civile sono stati messi alla dipendenza del Ministero dei trasporti, dato che oggi l'aeronautica sarà appunto impiegata per le comunicazioni ed i trasporti.

Ha accennato quindi all'attuale organizzazione centrale aeronautica che ha abolito tutte le pastoie burocratiche ed è custodita da persone giovani capaci di energia e di fede.

Ha ricordato il trionfale successo conseguito dall'Italia all'Esposizione internazionale di aeronautica di Amsterdam.

Interrogato sulla Esposizione internazionale di Parigi, il colonnello Piccio ha detto che si sta lavorando attivamente, perchè la nostra partecipazione non sia seconda a quella di nessun altro paese. Circa l'aeronautica da trasporti civili, ha spiegato come durante la guerra le costruzioni furono dappertutto orientate ai fini militari; ora sta per bandire un concorso per la costruzione di un aeroplano e di un grande idrovolante destinato al trasporto dei passeggeri, della posta e della merce; ancora non è fissato l'ammontare dei premi per gli apparecchi vincitori, ma le ditte già conoscono le linee generali del concorso e già hanno iniziato i relativi studi.

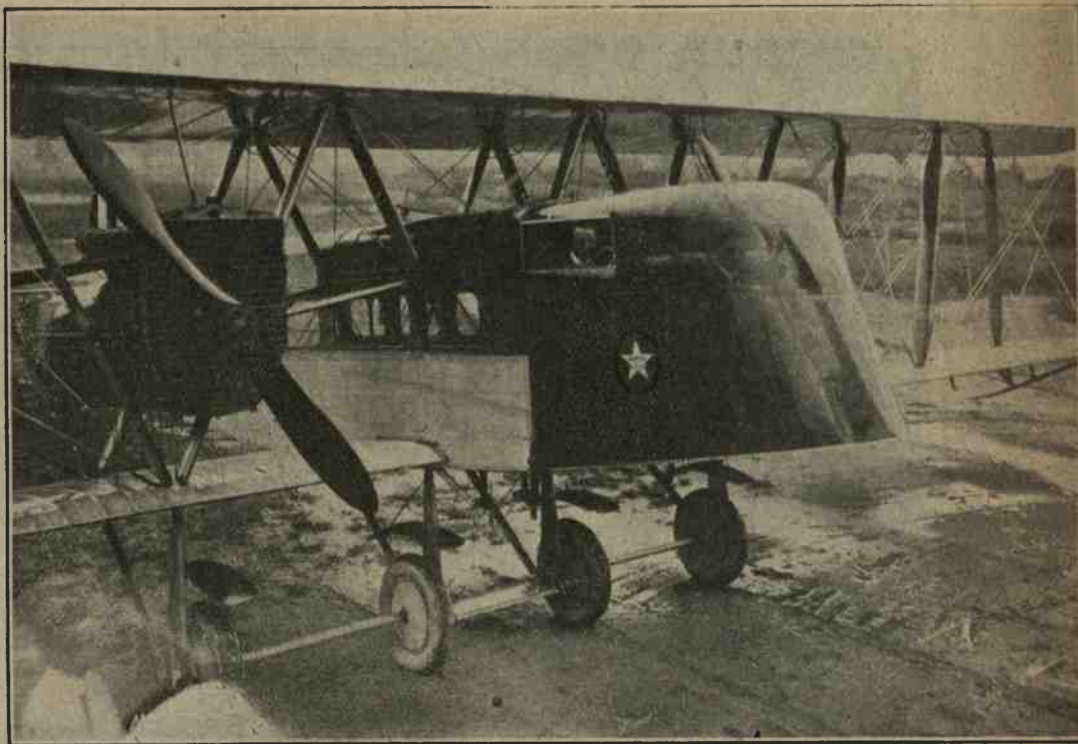
— *Records in vista.* A Roma il nuovo apparecchio MVT (Marchetti Wichers Terni) tenterà il record mondiale di velocità e di altezza. Si dice che lo Stoppani voglia stabilire il record

delle 24 ore di volo, mentre Brach Papa si accinge a nuove meraviglie del volo col potentissimo nuovo biplano BR tipo Atlantico ideato dal Rosatelli e costruito dalla «Fiat».

— Ecco le diverse tappe della prova aerea per la Coppa Deutsch:

Gilbert, detentore ante guerra, velocità oraria, Km. 175 - Jansen (13 ottobre 1919), su Nieuport, velocità oraria Km. 200,655 - Sadi Lecoq (15 ottobre 1919), su Spad, velocità oraria, Km. 247,719 - Sadi Lecoq (20 ottobre 1919), su Spad, velocità oraria Km. 252.

— L'aviatore Springer, portando a bordo tre passeggeri, ha percorso le 480 miglia che separano Cleveland dall'aerodromo di Mineola (New York) nel rispettivo tempo di 3 ore e 20 minuti.



Il Martin. — Nuovo apparecchio per passeggeri in America. Esso trasporta 9 passeggeri comodamente. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Un altro aviatore, pilotando un apparecchio da trasporto con un carico di 360 chilogrammi, ha coperto la stessa distanza in 2 ore e 57 minuti realizzando così una velocità di 231 km.

— Nel congresso della Federazione Aeronautica Internazionale, tenutosi a Bruxelles è stato deciso di far disputare la coppa Gordon Bennett per palloni sferici, nel corso dell'anno venturo, in America.

Il congresso non ha omologato il risultato della Coppa Schneider, che ha visto la vittoria dell'italiano Jannello, ma, riconoscendo la sua ottima performance, ha deciso di affidare all'Italia la organizzazione della Coppa Schneider per il 1920.

E' stato eletto il nuovo presidente della F.A.I. nella persona del principe Rolando Buonaparte.

Il prossimo congresso della F.A.I. si svolgerà in Svizzera, a Ginevra, oppure a Berna.

— Un aviatore che è anche un ottimo motociclista è Rossi Achille di Parma, ex-sergente aviatore, che durante la guerra fece più di 6000 voli ed istruttore di 500 allievi piloti, perchè eccellente guidatore lo vogliamo ricordare agli appassionati sportmen della motocicletta, a titolo d'onore per la magnifica performance dimostrata e la supe-

riorità su tutti i campioni quotati nel Raid-Nord-Sud Milano Napoli.

La *Gazzetta dello Sport* ne dice semplicemente meraviglioso, senza descriverne l'importanza.

Egli passa primo a Parma coprendo il tratto Piacenza-Parma, si noti di notte, ad una media di 93 km. all'ora, si ferma venti minuti per riparazioni del gaz, di nuovo sorpassa i migliori corridori ed arriva primo a Firenze, proprio sul percorso più difficile della Porrettana con strade pessime.

Si ferma a Firenze per vari minuti per un altro guasto al manubrio, malgrado questo, passa primo a Siena aumentando sempre più il suo vantaggio. Ancora primo al controllo di Viterbo, dove anche qui si ferma per il cambio del filo del gas e perde altri minuti preziosi, riprende la corsa ad una velocità di km. 100 all'ora, disgraziatamente la macchina cede, il telaio è spezzato, proprio quando già stava per raccogliere in Roma la sua prima vittoria frutto del suo valore.

Ormai gli avversari erano staccati di un'ora, la

sua corsa meravigliosa l'avrebbe condotto alla mèta riuscendo ad ottenere quella media chilometrica che gli organizzatori avevano designato.

PICCOLA POSTA

Pordenone. — Capriolo. - Grazie. Troppo tardi. Un'altra volta spedisca con maggiore sollecitudine e sarà esaudito.

Portici. — Pinto. - Già provvisti per il meridionale.

Parma. — Mario Bevilacqua. - Obbligatissimi.

ITRE

SAPONI

ITALIANI

ABRADOR - GIRASOLE - NOEMI

SUPERANO TUTTI I TIPI ESISTENTI

Gomme Piene
WALTER MARTINY
 per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma
 Società Anonima - Capitale sociale L. 12.000.000 inter. versato.
TORINO - Via Verolengo, 379 - Telefono 28-90.
 FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Gio. ANSALDO & C.

Capitale Sociale: L. 500.000.000 interamente versato.

Sede legale: ROMA.

Sede Amministrativa ed Industriale: GENOVA.



Aeroplano Ansaldo in volo.

Stabilimenti:

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