

La STAMPA SPORTIVA e l'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 8,05	L. 11 —
SEMESTRE	» 4,30	» 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

Al Velodromo Sempione.



Ad ogni grande gara ciclistica sustrada segue una riunione dei *routiers* al Velodromo Milanese, dove pure convengono i nostri migliori *sprinters*. — Messori e Mori dopo il "Premio Tommaselli",

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

AUTOMOBILI

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

SOCIETÀ MECCANICA ITALIANA TORINO (glà ITALO-GINEVRINA)

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.**

Parti di Serie SMIT per Biciclette

Rappresentante per la vendita esclusiva:

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**

VELO

MOTO

AEREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.



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

La Società **AKTIEBOLAGET SVENSKA KULLA-GERFABRIKEN**, a Gothebourg (Svezia), titolare della Privativa Industriale Italiana, Vol. 317, n. 41, del 5 luglio 1910, per:

“ Roulement à billes à réglage automatique ”

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

Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA & C.**, Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via Venti Settembre - TORINO.

Il signor **HENRY DEBAUGE**, a Parigi, titolare della Privativa Industriale Italiana, Vol. 436, n. 128, dell'8 agosto 1914, per:

“ Procédé de détoilage des enveloppes d'autos et autres objets de caoutchouc vulcanisé ”

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

Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA & C.**, Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via XX Settembre - TORINO.

Il signor **SVEN GUSTAF WINGQUIST**, a Gothebourg (Svezia), titolare della Privativa Industriale Italiana, Vol. 287, n. 113, del 12 giugno 1909, per:

“ Dispositif dans les roulements à billes ”

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

Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA & C.**, Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via XX Settembre - TORINO.

Il signor **HENRY DEBAUGE**, a Parigi, titolare della Privativa Industriale Italiana, Vol. 483, n. 241, del 23 ottobre 1918, per:

“ Procédé pour décaoutchouter intégralement les toiles des bandages pneumatique usagés ”

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

Rivolgersi alla ditta **SECONDO TORTA & C.**, Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via XX Settembre - TORINO.

Lo Sport Ciclistico nel Mezzogiorno

Vittorie di Brunero, Ferrario, Pratesi e Bianchi.

Siamo in piena attività dello sport ciclistico nel Mezzogiorno d'Italia. E' l'epoca dei Giri. Dopo il Giro d'Italia, abbiamo quasi contemporaneamente il Giro dell'Italia Centrale e Meridionale, il Giro dell'Umbria, il Giro dei Tre Mari, per professionisti e dilettanti.

Il IV Giro dell'Umbria si è svolto su un percorso di 350 Km. in due tappe (28-29 giugno).

Ottima è stata l'organizzazione (alla quale hanno atteso con fede entusiastica e con instancabilità e devotissima, l'« Audace C. Sportivo », la « Forzebraccio » di Perugia, l'« U. Ternana », la « Fortebraccio » di Umbertide e le altre Società Sportive che nell'Umbria son numerose ma attivissime).

La classifica dopo le due tappe è stata la seguente:

1 Ferrario Arturo con punti 4 (1 + 3) (bicicletta Bianchi e gomme Pirelli). 2 Cerutti Lorenzo con punti 5 (1 + 4). 3 Germoni Mario con punti 7 (5 + 2). 4 Vay Angelo con punti 8 (5 + 3). 5 Di Gennaro Fernando con punti 13 (9 + 4) primo dei dilettanti. *7 Ricchetti Augusto con punti 19 (12 + 7). *8 Santagostino Mario con punti 19 (8 + 11). *9 Serpieri Tommaso con punti 23 (13 + 10). 10 Giacchino Francesco con punti 25 (16 + 9). *11 Bianchedi Nicola con punti 26 (15 + 11). *12 Orlandi Gino con punti 26 (14 + 12). *13 Taroni Lamberto con punti 30 (17 + 13). *14 Valentini Valentino con punti 33 (19 + 14).

I dilettanti sono contrassegnati da asterisco.

Il Giro dell'Italia Centrale e Meridionale su percorso ridotto, ci fa assistere ad una corsa velocissima fra i migliori dilettanti, i quali marciano ad una media di 31 Km. all'ora.

Al momento di andare in macchina tre sono le tappe compiute.

Il campione italiano dei dilettanti su strada, Brunero, dell'Unione Sportiva Torinese, ha vinto la prima tappa Roma-Formia.

Questa è stata la classifica:

1 Brunero Giovanni di Torino alle ore 13.24'31" impiegando ore 7.22'31" a percorrere 183 Km. alla media oraria di Km. 25. 2 Marchi Angelo di Firenze alle 13.50'. 3 Nati Luigi di Spezia alle 13.50'10". 4 Guidi Angelo di Milano alle 13.56'50". 5 Ricchetti Augusto di Roma alle 13.58'7". 6 Porcacchia Adolfo di Roma alle 14.30'. 7 Bianchi Arnaldo alle 14.4'14". 8 Bianchi Ugo alle 14.7'46". 9 Berti Marcello alle 14.7'46" e un quinto. 10 Cominetti Alfredo con un quinto di più. 11 Gilardi Luigi alle 14.10'3".

Nella seconda tappa Formia-Caserta è giunto Bianchi Ugo.

Eccene l'ordine:

1 Bianchi Ugo alle ore 10.34' impiegando 4.8' a compiere i 129 Km. ad una media oraria di Km. 31.209. 2 Ferrario Ruggero a mezza ruota. 3 Brunero ad una ruota. 4 Bestetti alle 10.34'48". 5 Verzelletti alle 10.34'48" e un quinto. 6 Nuti alle 10.34'48" e due quinti. 7 Benaglia alle 10.34'48" e tre quinti. 8 Cominetti alle 10.34'48" e quattro quinti. 9 Ferraris alle 10.55'10". 10 Romagnoli alle 10.55'25". 11 Spina. 12 Gilardi. 13 Naretto. 14 Bianchi Arnaldo. 15 Marchi. 16 Berti. 17 Verzelletti. 18 Cameletti. 19 Orlandi. 20 Porcacchia. 21 Nesti. 22 Rocci. 23 Guidi. 24 Ciacco. 25 De Francisci. 26 Balducci. 27 Liberali, tutti a distanza di pochi minuti.

Nella terza tappa Caserta-Potenza Brunero è tornato al primo posto:

1 Brunero Giovanni alle ore 16.49'. 2 Nuti Luigi alle 17.56'31". 3 Ferraris Pietro alle 17.56'31" e un quinto. 4 Berti Marcello alle 18.8'. 5 Gilardi Luigi alle 18.8' e un quinto. 6 Guidi Angelo alle 18.10'22" e un quinto. 7 Benaglia Telesforo alle 18.11'38" e tre quinti. 8 Verzelletti Mario alle 18.14'22". 9 Spina Giuseppe alle 18.25'. 10 Bestetti Pietro alle 18.31'48". 11 Balducci Augusto alle 18.34'22".

La terza prova ciclistica che si svolge nel Mezzogiorno d'Italia è il Giro dei Tre Mari.

Prima tappa Napoli-Bari in cui arrivano:

1 Pratesi Ottavio di Livorno alle ore 18.37'7" a una media oraria di Km. 20.890. 2 Sala Enrico di Milano alle 18.42'. 3 Riboldi Mario alle 19.6'23" e tre quinti. 4 Ripamonti Umberto di Milano alle 19.18'10". 5 Bertarelli Camillo di Milano alle 19.21'25". 6 Serpieri di Napoli alle 19.23'45". Sinchetto Lorenzo di Torino alle 19.37'.

Seconda tappa Bari-Taranto in cui arrivano:

1 Pratesi alle 17.7'10". 2 Pifferi alle 17.8'8".

3 Spinelli alle 17.18'13". 4 Confalonieri. 5 Molon. 6 Romano. 7 D'Errico. 8 Perotta. 9 Sala. 10 Pavese. 11 Russo. 12 Fratelli. 13 Tambonin. 14 Croce. 15 Lottieri. 16 Liquori. 17 Gabrielli.

Mentre prosegue il Giro dell'Italia Meridionale per dilettanti, si inizia quello per professionisti, che si svolgerà in 5 tappe a partire dall'8 luglio: Napoli-Potenza, Potenza-Taranto, Taranto-Bari, Bari-Benevento, Benevento-Roma.

Il *Giornale d'Italia Sportivo*, che ne è l'organizzatore, si è assicurato l'intervento alla gara di tutti i migliori, ivi compreso s'intende il Girardengo.

I premi sono stati fissati nel modo seguente:
Premi di tappa. — Al primo arrivato L. 300, al secondo 200, al terzo 100, al quarto 80, al quinto 70, al sesto 60, al settimo 50 ed all'ottavo 40.

Classifica generale. — Al primo arrivato L. 1500, al secondo 1000, al terzo 800, al quarto 500, al quinto 300, al sesto 200, al settimo 125 ed all'ottavo 85.

Il Re ha offerto una coppa « challenge » d'argento, che sarà assegnata alla Casa del corridore che vincerà il Giro nella categoria professionisti.

Al Giro dell'Italia Meridionale Professionisti sono iscritti i seguenti corridori:

1 Lombardi Giosuè, Ponsacco. 2 Bertarelli Cam., Milano. 3 Brizi Gino, Roma. 4 Ripamonti Umberto, Milano. 5 Sinchetto Lorenzo, Milano. 6 Marchese Ugo, Torino. 7 Cerutti Lorenzo, Torino. 8 Ferrari Arturo, Milano. 9 Vay Angelo, Milano. 10 Santagostino M., Milano. 11 Bonfauti Giuseppe, Milano. 12 Vertemati Luigi, Milano. 13 Lagomarsino Dario, Genova. 14 Durando Carlo, Torino. 15 Santhià Giuseppe, Torino. 16 Petiva Emilio, Torino. 17 Cerutti Francesco, Torino. 18 Schierano Domenico, Torino. 19 Ruggeri Ugo, Torino. 20 Rosati Giuseppe, Torino. 21 Di Gennaro Fern., Roma. 22 Pifferi Giuseppe, Roma. 23 Armoudino Carlo, Torino. 24 Casati Pietro, Spezia. 25 Beni Dario, Roma. 26 Roncon Giovanni, Schio. 27 Giacobino Carlo, Torino. 28 Germoni Marzio, Roma. 29 Jacobini Alfredo, Roma. 30 Bailo Luigi, Seravalle Scrivia. 31 Bosco Natale, Torino. 32 Aino Bartolomeo, Torino. 33 Belloni Gaetano, Milano. 34 Gremo Angelo, Torino. 35 Agostoni Ugo, Lissone. 36 Corlaita Ezio, Bologna. 37 Cittera Domenico, Legnano. 38 Bosco Natale, Torino. 39 Bailo Luigi, Torino. 40 Cortesia Ezio, Spezia. 41 Aymo Bartolomeo, Torino. 42 Girardengo Costante, Novi Ligure. 43 Oliveri Giuseppe, Campoligure.

Le grandi case, che al primo annuncio della gara nicchiarono, quasi volessero disinteressarsi della prova meridionale, in seguito cambiarono idea, ed oggi, alla vigilia della gara vediamo figurare nell'elenco degli iscritti le *équipes* di Peugeot e di Bianchi quasi al completo.

La Peugeot, che per una serie di disgraziati incidenti non poteva disputare il Giro d'Italia, è stata la prima ad iscriversi con un trinomio di valore indiscusso: Santhià, Aymo e Darando. Poi è venuta la volta della Bianchi che ha posta la propria candidatura con un'*équipe* che ha per esponenti Belloni ed Agostoni.



Ugo Bianchi.

NEL GIRO DELL'UMBRIA

Km. 390

FERRARIO ARTURO

si classifica primo

montando velocipede

BIANCHI

con gomme

PIRELLI

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

NEGOZIO - Via Dante, 9.



Allo Stadium Pershing dove si svolsero le Olimpiadi Militari.

(Fot. Argus - lastre Tensi)

ATTORNO ALLO SPORT

Leggendo e Commentando

Un progetto di legge per l'Educazione Fisica. - Non trascuriamo la scherma. - Dalle Olimpiadi militari a quelle di Anversa.

Lo sport alla Camera! L'on. De Capitani uno dei pochissimi uomini di Montecitorio che sente tutta l'importanza dell'educazione fisica (a darsi alla gioventù italiana e che noi spesso abbiamo ricordato su queste colonne, ha presentato alla Camera un vero e proprio progetto di legge in pro dell'Educazione fisica. Eccolo:

Art. 1. — In ogni Comune del regno è istituito un campo di giuoco con annessa palestra. I Comuni aventi un numero minore di 1000 abitanti, si dovranno associare al Comune più vicino.

Art. 2. — In ogni Comune del regno è pure istituita la commissione per l'incremento dell'educazione fisica. Ne fanno parte il sindaco, che ne è il presidente, il medico locale, ed il maestro di scuola che dall'Assessore della pubblica istruzione sarà all'uopo scelto: la completano altri quattro membri nominati dal Consiglio comunale che rimangono in carica tre anni e sono rieleggibili per una sola volta.

Art. 3. — In ogni capoluogo di provincia è costituita la Commissione provinciale per l'incremento dell'educazione fisica. Il Prefetto ne è presidente e ne fanno parte oltre al Provveditore degli studi, sette membri, tre dei quali nominati dal Consiglio provinciale o quattro scelti dal Prefetto fra gli esperti nella provincia di disciplina di educazione fisica. I membri della commissione rimangono in carica tre anni e sono rieleggibili per una sola volta.

Art. 4. — Funzione della commissione comunale è quella di dare incremento a tutte le forme di educazione fisica, mantenendo attivo il campo di giuoco e la palestra, ed incoraggiando ogni manifestazione ginnica: essa commissione sarà in diretto e costante rapporto colla commissione provinciale.

Art. 5. — Funzione della commissione provinciale è quella di coordinare le iniziative locali, e di avviare continui rapporti fra i centri comunali rappresentati dalle commissioni di cui all'articolo precedente, e le associazioni ginnico-sportive della provincia e del regno.

Art. 6. — Le spese per l'impianto dei campi da giuoco e delle palestre saranno a carico dei rispettivi Comuni, integrate da un concorso della provincia e del Governo nella misura che verrà stabilita dall'apposito regolamento.

Art. 7. — L'applicazione della presente legge, per la spettazione del programma, e le norme per quanto riflette l'obbligo della frequenza della popolazione scolastica, nei campi da giuoco e nelle palestre, come pure le modalità per lo stanziamento, dei contributi di cui al precedente articolo, verrà stabilita dall'apposito regolamento.

Siamo in un periodo di riforme politiche e militari, in un periodo di assestamento di ogni industria e commercio, pensiamo quindi ad approfittare di questo momento in cui tutto si muta per dare anche al programma fisico educativo del popolo un indirizzo. Plaudiamo quindi all'opera dell'on. De Capitani e ci auguriamo che le sue aspirazioni, che dovrebbero essere oggi aspirazioni nazionali, possano avere presto il loro effetto.

Gli insegnamenti delle Olimpiadi di Joinville. — Mi fermerò per oggi alla scherma, la quale, con le vittorie dei nostri singoli campioni, col trionfo di

una squadra che certo non è la migliore nostra presentanza, se si escludono i fratelli Nadi, ha mostrato come la gioventù italiana ami con passione lo sport della sciabola e del fioretto. Occorre oggi alla ripresa della vita sportiva, dare alla scherma tutta l'importanza che essa merita.

Ricorderete le belle serate nelle quali il pubblico cosciente o incosciente, tecnico o profano, affollava le sale, anche i teatri vastissimi, per assistere a quelle fulgide accademie che i nostri famosi schermatori, maestri d'arme, regalavano come grandi esibizioni della loro arte, magnifica e mirabile?

Vorremo anche per questa attuale mancanza di colpa alla guerra? Ha forse la guerra vera, cruenta, micidialmente terribile, distrutta quella finta, inerte, simpaticamente ammirabile quale era ed è e sarà la scherma? quel gioco elegante di tutto l'organismo? quello sport che dà la plasticità alle forme che ci dà il sussulto emozionante nella toccata con la magistrale parata? E' anche colpa della guerra se le sale migliori non vedono più le folle di allievi attendere il loro turno per tentare la bottonata e celebrare maestro od al preferito degli allievi?

O è viceversa un certo non so che di abbandono per uno sport che per l'Italia ha una storia di grandezza che il mondo intero ci ha invidiato e ci invidia? Non si tratta qui di tornare all'antico, di rispingere la gioventù verso le pose dei simpatici moschettieri di un tempo ormai tramontato anche nei gusti dei ragazzi delle elementari, ma di rimettere uno degli sports migliori e nei quali la gara è simpatica per lo svolgimento e per la finale, in auge, e fargli ripigliare il posto che aveva, data la sua nota efficace come esercizio ginnastico, salutare, igienico.

Per ottenere ciò occorrono quelle due cose che sono indispensabili per ogni genere di sport. E le due cose sono: le sale ed i maestri. Le sale può darle il governo, il municipio, l'associazione, il privato... ed anche la lotteria di beneficenza, ma il maestro di scherma, il cosiddetto maestro d'armi ce lo deve dare il governo, il solo autorizzato a formarlo ed a pagarlo.

Noi vorremmo che ad ottenere ciò spingesse un po' più quella Federazione schermistica che non sa troppo sentire, perchè oggi chi non grida non è ascoltato, anche perchè troppi gridano e non sempre a ragione.

La propaganda per la scherma non la si può fare come del resto per tutti gli altri sports, soltanto con parole, ma con gare, con accademie, con tutte quelle diciamo pure, inscenature che fanno persuaso il pubblico della necessità di una cosa. Ma se ne facciano solo oggetto d'articoli o di discorsi, le cose o vanno per le lunghe o sono dimenticate. Le associazioni schermistiche, le sale di scherma, i maestri più noti dovrebbero organizzare delle feste, delle gare, delle

CACAO TALMONE

È un vero Campione. È un vero Campione.



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

BERGOUGNAN & TEDESCHI

**PNEUMATICI
GOMME PIENE
TESSUTI GOMMATI
TORINO**

I PNEUMATICI

che vinsero

tutte le principali corse dilettanti.

CEROTTO BERTELLI
(ARNIKOS)
il più sicuro rimedio contro
DOLORI
di RENI, PETTO LOMBARI



unioni, metter su dei bei nomi noti al pubblico, e chiamare questo pubblico a quelle rappresentazioni che pur una volta erano così efficaci, così persuasive, così convincenti.

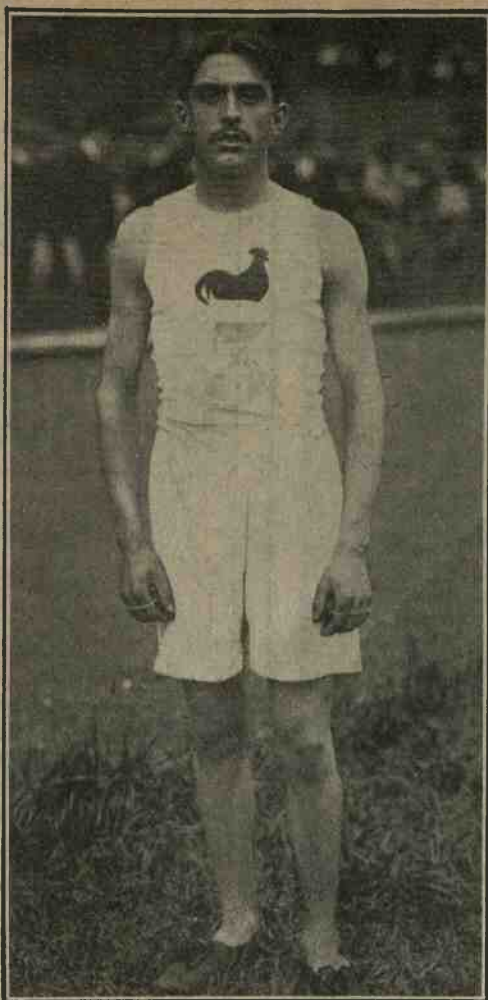
Nò crediamo utile di lagnarci in questo nostro bel paese che speriamo non venga preso nel senso di rimprovero. Oggi viviamo in momenti di azioni, di fatti di più che di parole, e queste azioni sono quelle che devono muovere gli uomini di buona volontà quando uno scopo vogliono ottenere.

La scherma italiana, onore nostro, dei nostri padri che ne fecero un'arte ammirata in tutto il mondo, deve ritornare al suo lustro, al suo onore, ai suoi meritati trionfi. Auguriamoci in modo che ciò avvenga sempre per il buon nome dello sport italiano.

Le Olimpiadi Militari di Parigi si sono chiuse con tre vittorie italiane. Così nel tiro della fune la squadra dei carabinieri di Roma ha battuto quella del Canada in 2'30".

Nel Concorso Ippico a coppie riuscirono:
1. Maggiore Antonelli, con cavallo *Otello*; Capitano Ivisi con cavallo *Voli* con punti 236 — 2. Maggiore Bertelli con cavallo *Ernani*; Maggiore Caffarati con cavallo *Nabucco*, punti 234 — 3. Capitano Coste e Tenente Lorrengain (francesi), punti 231 — 4. Colonnello Marchand e colonnello West (americani), punti 236. Non piazzati: Tenente Rivoire e tenente Bartheu (francesi); colonnello Stephenson e colonnello Anderson (americani).

Il collega Orlandini fra le sue impressioni in una corrispondenza alla «Gazzetta dello Sport» così si esprime a proposito della nostra rappresentanza:



L'idolo della folla sportiva francese. — Il jodista Jean Vermeulen che ha vinto il Cross Country alle Olimpiadi di Parigi (Fot. Argus - lastre Tensi).

«I nostri atleti, che fisicamente e moralmente sono forti quanto qualunque altro, sono purtroppo trascurati così nella preparazione tecnica come nelle necessarie attenzioni e cure morali superiori, tanto indispensabili anche nei minimi particolari, soprattutto per ciò che riguarda il massaggio, il riposo. Se essi, fra l'altro, disponessero di letti migliori riparati dall'umidità e dal freddo, conseguirebbero certo migliori risultati».

I commenti potrebbero essere più benigni se si trattasse di una squadra civile, ma trattandosi di una rappresentanza militare, di una squadra inviata a spese del Governo è imperdonabile quanto è accaduto. Tutto ciò però non ci meraviglia, poichè sappiamo purtroppo quanto ha costato questa rappresentanza e quanto poco sia stato il risultato di questa scuola di atleti della... guerra. Speriamo che tutto serva almeno di ammaestramento per le vere Olimpiadi, quelle di Anversa del 1920. Là dovranno recarsi tutti i nostri migliori, nessuno escluso. Essi dovranno avere facilitata la migliore preparazione ed assicurata l'assistenza del Comitato Olimpionico fino al momento della gara. Occorre quindi assicurarsi i mezzi finanziari ed il Comitato Olimpionico non dovrebbe perdere tempo. Non basta ritenere che all'ultima ora il Governo dia un aiuto. Sarà quello tardivo ed insufficiente. Oggi l'appello va rivolto ai ricchi, agli arricchiti. Essi devono sottoscrivere i fondi necessari. I Francesi non si discostano del resto da tale programma. Infatti i giornali pubblicano che il noto *sportsman* Basil Zaharof ha offerto al Comitato Nazionale degli Sports 200.000 franchi per concorrere allo stanziamento del fondo per la preparazione degli atleti francesi per le Olimpiadi di Anversa del prossimo anno.

Il deputato Pathé ha ottenuta l'assicurazione che il Governo francese concorrerà con uguale somma allo stesso scopo.

Onorevole Montù, occorre agire per tempo!!!

Gustavo Verona.

Concorsi per la costruzione di aeroplani.

Concorsi a premi per la costruzione di aeroplani adatti per l'aviazione civile saranno banditi dal Sottosegretario per l'Aeronautica, il quale concederà pure in esercizio alcune linee aeree, valendosi di rotte terrestri già preparate dal gruppo sperimentale di comunicazioni aeree. Le norme per i concorsi saranno prossimamente stabilite e pubblicate ed allo scopo di permettere ai concessionari il più sollecito servizio delle diverse linee aeree si forniranno loro materiali appartenenti all'aviazione militare.



CHASSIS INDUSTRIALE "ISOTTA FRASCHINI,, TIPO 16 PER:

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

ISOTTA FRASCHINI

MILANO



**IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO**

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.

I grandi spettacoli cinematografici di Torino

Camillo De Riso suscita grandi risate
colla sua bizzarria di carnevale.

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine
e di prima visione.

Questa bizzarria la presenta nel breve e graziosissimo prologo lo stesso Camillo De Riso con mille moine e tutto il suo repertorio di comiche smorfie. Si comincia a ridere col prologo e si conclude ridendo l'ultimo atto. Il lavoro è una trovata carina e bizzarra che la *Caesar Film* ha messo in scena con amore speciale.

Continuano, e sono sempre più brillanti, le serate nel *Giardino d'estate*. Enzo Tacci varia il suo repertorio di canzonette e viene sempre calorosamente applaudito. *Eugeny Lery* e *Thea and Teddy*, le due coppie danzanti rinomatissime, offrono balli nuovi e moderni sempre più suggestivi.

SALONE

GHERSI

Il più importante
CINEMA
d'Italia

La piacevole commedia di Weber e Bassel

Ottenne un grande successo *Il bavaglio*, la sentimentale commedia interpretata dalla celebre attrice francese *Simone Frevalles*, e messa in scena con gusto signorile e con grandiosità dalla *Casa Pathé*.

Senza obbligo di consumazione il pubblico può assistere ai deliziosi concerti del Quartetto artistico diretto dal maestro Cominotti.

Oggi: "LA TORRE DEI VAMPIRI"

Questo sensazionale dramma richiama il gran pubblico all'elegante Cinema di via Viotti. Il lavoro impressionante è edito dalla *Olympus Film* di Roma, ed ha per interpreti Elena Leonidoff e Amleto Novelli.

Lunedì andrà in scena: *Il re della notte*.
Imminente: *Un vero incubo di morte*.

SPLENDOR

Via Roma, 31, 33, 35.

Telefono 40-13.

Ditta E. ARIZZOLI e C.

Tutte le migliori films
passano in 2^a visione al Cinema Splendor.

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

Abbonamenti a metà prezzo
per Società, famiglie, Istituti, ecc.
Galleria (libretto di 10 tagliandi) L. 10 —
Primi Posti (id. id.) » 5,00
Secondi Posti (id. id.) » 2,50
(Tutto oltre la tassa).
NB. La vendita degli abbonamenti è sospesa nei giorni festivi.

PALESTRA DEAMICIS (GIUOCO DEL PALLONE)

TORINO - Corso Peschiera - TORINO

Tutti i giorni dalle ore 16 alle ore 18,30,
grandi partite fra i migliori campioni piemontesi, toscani e romagnoli.

Per un congresso Scoutista

Seguendo il "Giro di Francia"

L'infaticabile ed entusiasta capitano Fox, uno dei più attivi membri dell'Opera di Fratellanza Universale Y. M. C. A., ha con gentile pensiero donato alla Sezione di Torino del C. N. dei Giovani Esploratori alcuni interessantissimi giochi; non solo, ma di persona si compiacque di chiamare a sè e di spiegare ai giovanetti il modo e le regole per eseguirli. Fu per questo che sabato 5, u. s., alcuni Esploratori della Sezione di Torino si raccolsero al Giardino della Cittadella; ma quando la riunione si sciolse, ed i giovanetti si avviarono alle loro case, furono fatti segno a beffe ed a minacce da parte di ragazzaglia tumultuante per il « caro-viveri » e solo per l'intervento risoluto ed energico dei maggiori di età, che si raccolsero a difesa dei più piccoli, fu potuta evitare più deplorabile conseguenza. Mentre additiamo a tutti gli esploratori l'alto senso di cameratismo e di coraggio civile di questi esploratori, pure non possiamo esimerci dal trarne deduzioni poco confortanti:

1° E' stupefacente la mancanza assoluta di buon senso nei dirigenti la Sezione di Torino, che non hanno saputo comprendere come in giorni così burrascosi la più elementare prudenza consigli tenere i ragazzi ritirati quanto è possibile, e di evitare delle provocazioni.

2° L'impopolarità della istituzione i cui dirigenti han cercato sempre di impedire che l'elemento popolare si accostasse al movimento scoutista. Anzi, possiamo affermare che, se in un primo istante di entusiasmo operai ed artigiani hanno aderito al movimento, si è poi cercato sistematicamente di fendere in tutti i modi insopportabile a costoro il rimanere nell'associazione, sia col gravarli di obblighi onerosi ed impari al bilancio domestico delle singole famiglie; sia trascurandone la presenza in ogni occasione. Per lo scopo che lo scoutismo si propone e che tenderebbe a voler fare dei ragazzi di tutto il mondo una grande società internazionale di amici, il principio di selezione praticato così verso la classe lavoratrice che appunto perchè tale ha maggior necessità di distrazioni e di educazione, dimostra chiaramente che lo scoutismo a Torino non è stato affatto compreso.

Se un istituzione al mondo deve divenire popolare ed essere alla portata di tutti, è precisamente lo scoutismo. L'organizzazione compiuta da Baden Powell per gli inglesi, conserva in sè qualche cosa che non è apolitico nè areligioso, e ciò perchè l'Inglese è credente ed è fedele alla « Vecchia Inghilterra ». Quindi il compito che il Colombo si era proposto e che non seppe condurre a termine fu appunto quello di adattamento al nostro carattere ed alle nostre consuetudini, dell'opera del Baden Powell. L'America del Nord, invece, ha saputo rendere così popolare l'Istituzione, da annoverare oggi 350.000 allievi attivi.

Se vogliamo che la nostra Istituzione trionfi e si imponga, come dovrà imporsi anche in Italia, occorre che a Roma si provveda a correggerne i principii fondamentali, sia nel toglierle completamente ogni forma politica che ancora conserva, così da eliminare la diffidenza di chi può afferrarsi a questo appiglio; sia nell'eliminare quanto di militare, parvenza e sostanza, vi esiste.

In America — dove si è più pratici — quando si pensa alla educazione dei bimbi, i nemici e gli avversari dimenticano le loro questioni e le loro rivalità e pongono ogni energia nel giovare al movimento che solo così ha potuto imporsi. In Italia per quell'originale e deplorabile senso di diffidenza e di reciproca intolleranza che ci distingue, si compie il delitto imperdonabile di portare fra i fanciulli l'odio e la rivalità pseudo-

confessionale, che servirà a qualcuno di sgabello per qualche onorificenza cavalleresca.

Ma non vogliamo dilungarci su argomenti così pietosi, perchè non ne è il caso. A conclusione di quanto abbiamo detto, e per non limitarci a un senso di critica facile e nociva, noi facciamo qui delle proposte concrete per la riforma del Movimento Scoutista Italiano.

1° Abolizione della differenza di gradi fra gli ufficiali, e sostituzione di questa parola con quella più propria di Istruttori. I quali sono tutti eguali, e fanno capo al Commissario o vice Commissario locale.

2° Abolizione di ogni parte militare, limitandosi, per l'ordine chiuso all'istruzione ginnastica, completata da ordini nuovi per i movimenti collettivi col bastone. Abolizione dei reparti armati e sostituzione dell'Istruzione del Tiro a Segno, coll'applicazione dei giochi che addestrano al colpo d'occhio ed alla mira.

3° Riduzione dell'Uniforme troppo costosa a causa della confezione.

In quanto l'uniforme rappresenta l'abito più adatto per la vita che lo scout deve compiere, occorre che si osservi meno scrupolosamente l'uniformità e se ne curi la praticità effettiva ed economica. Quindi pantaloncini larghi e corti; nonchè calzettoni, al posto dei costosi pantaloni alla breeche, ed ai gambali non pratici ed antiestetici.

Ciò per la parte esecutiva; mentre per gli organi direttivi occorre precisare bene le competenze dei Commissari e dei Comitati Patrocinatori, nonchè definire esattamente i rapporti che passano tra gli uni e gli altri.

Riserbandoci di tornare sull'argomento, esprimiamo fin d'ora la certezza che il nuovo Commissario Generale vorrà tener presente queste prime riforme che si impongono, tanto più che lo sappiamo solerte e pieno di volontà nel rinnovare.

Lo preghiamo quindi di voler prendere in esame la proposta già lanciata da queste colonne di radunare presto un Congresso Scoutista a Roma per esaminare tutti insieme quale sia il più opportuno da farsi.

Giuseppe Miglian.



Pelissier Francesco.

Coalizione automobilistica industriale per il ribasso dei prezzi.

In Francia si è avuto un notevole fatto. Dieci fabbricanti di automobili si sono stretti in un'unione allo scopo di effettuare in comune gli acquisti onde ottenere prezzi più bassi ed evitare la concorrenza che deriverebbe alla produzione di modelli di egual genere. Essi sono: Delage, Darracq, Clément Bayard, Umic, Ariès, Charron Ltd, Delahaye, Brasier, Chenard-Walcher e Lorraine-Diétrich.

Fin dal tempo della guerra era stato proposto agli industriali francesi di coalizzarsi per allontanare il pericolo della concorrenza diretta e per trarne il vantaggio della fabbricazione in serie delle singole parti. Le trattative misero però in luce che tale sistema era troppo vasto perchè potessero venir raggiunti gli scopi prefissi. Venne allora adottata la proposta Delage di costituire un gruppo di fabbricanti disposti a rivelarsi vicendevolmente i loro piani, onde riuscire alla standardizzazione ed al basso prezzo di produzione.

Le dieci ditte sono tutte, naturalmente, della stessa importanza tecnica e finanziaria. Esse non debbono produrre un tipo unico di auto, ma ottenere una produzione tecnicamente buona.

Uno dei primi risultati di tale unione sarà che nessuna ditta fabbricherà più di due tipi e si sforzerà di evitare la diretta concorrenza coi tipi fabbricati da altri membri dell'associazione. A tale scopo, i membri acconsentono ad esporre a questa i propri piani ed a sottoporsi, in caso di controversie, ad un arbitrato. I vantaggi di tale standardizzazione si faranno attendere ancora un poco.

E' già stato però deciso che le dieci ditte ridurranno a quattro tipi le dimensioni dei cerchi. L'Unione si occupa ora dell'unificazione degli apparecchi elettrici, dei freni, dei volantini di direzione, della condotta della benzina, delle dimensioni dei telai, ecc. E' molto probabile che vi sia uno scambio considerevole di pezzi finiti fra i diversi fabbricanti col progredire del lavoro.



Jean A'vincine.



“**RADIO**” CANDELE
DI
ACCENSIONE



LA MIGLIORE
MARCA ITALIANA

In vendita presso
i più importanti
Grossisti e Garages.

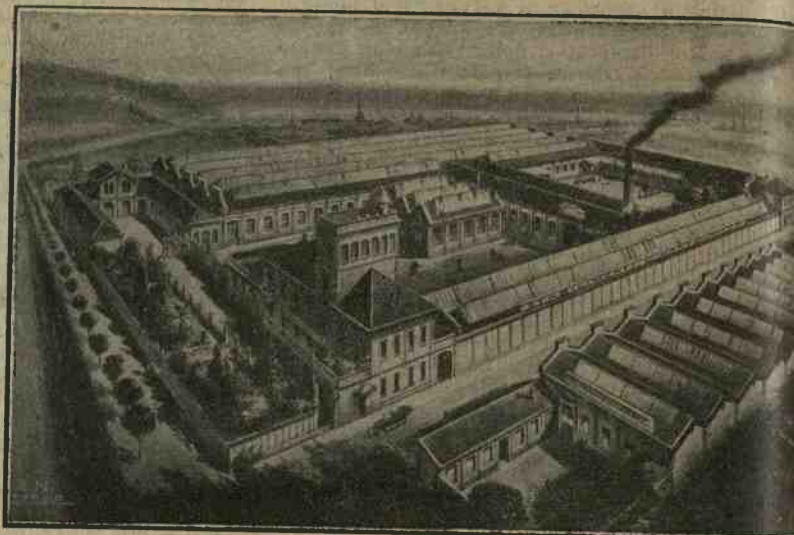
Officine “**RADIO**”, Milano

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

STABILIMENTI MECCANICI
(Già Ausillari)

C. MANTOVANI & C.

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



Biciclette “*Invicta*”,
montate con **PNEUMATICI PIRELLI**

Si accordano agenzie per la vendita
Richiedere il catalogo 1919

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

SEGMENTI
ELASTICI PER
MOTORI A SCOPPIO.
VAPORE ECC.

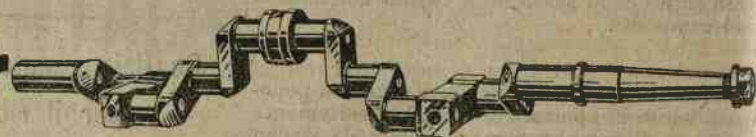


OFF. MECC.

ISOLABELLA

SOC. ANON. CAP. 1.500.000

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



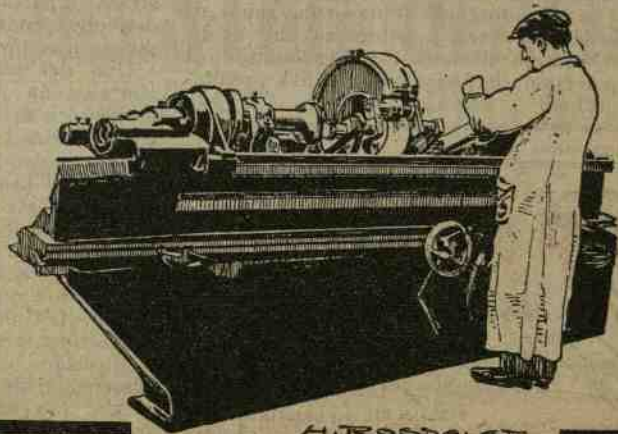
Una Fabbrica che impiega 300
operai, *che non costruisce altro che alberi a
gomito*, avendo il suo macchinario ed il suo personale
specializzati per questa sola fabbricazione, dalla prima
lavorazione fino alla rettifica, non può produrre che

PRESTO, BENE ED A BUON MERCATO

Noi siamo provvisti per costruire in serie e colla
massima precisione gli alberi a gomito per motori a 1,
2, 4, 6, 8 e 12 cilindri.

J. FAURE = LYON (Monplaisir).

17, Chemin de Combe-Blanche. — Telefono 34-11.



A. TROSCLET.

Aviazione ed Organizzazione a terra

IV.

omini di buona volontà vogliono che un largo appoggio di linee aeree si abbia ed in un futuro prossimo: Si spera che gli appoggi finanziari e soprattutto quelli morali non abbiano a mancare e — se ciò è vero — c'è da augurarsi che coloro che saranno alla testa delle future organizzazioni di trasporto per via d'aria vogliano dal principio tenere in seria considerazione l'esigenza che si proceda al più presto ad una nuova costituzione di organismi che formino i più grandi e più completi porti dell'avvenire.

Primo privilegio quelle zone che si trovano in prossimità dei maggiori centri d'industria e dei maggiori accentramenti ferroviari e portuali, che non bisognerà mai disgiungere le comunicazioni dell'aria dalla facilità di allacciarle con grandi linee di comunicazioni preesistenti. Le vie che siano per essere le funzioni delle nuove vie di comunicazioni, sia che si giunga al trasporto passeggeri, sia che ci si valga l'aereo per il servizio dei corrieri postali, o per il gravoso trasporto delle merci, bene tenere presente che il velivolo avrà maggior valore in quanto agirà su tratti di distanza relativamente non brevi e — almeno per un certo tempo — sarà molto poco economico per brevi distanze: Sarà quindi un potente aiuto

per le grandi linee dell'aria il servizio dei treni e — meglio ancora — il servizio dei piroscafi fra i continenti extracontinentali, che di certo non sarà un grande successo di Alcock e Brown: in ogni modo il viaggio del dirigibile in un certo tempo — sarà molto poco economico per brevi distanze: Sarà quindi un potente aiuto per le grandi linee dell'aria il servizio dei treni e — meglio ancora — il servizio dei piroscafi fra i continenti extracontinentali, che di certo non sarà un grande successo di Alcock e Brown: in ogni modo il viaggio del dirigibile in un certo tempo — sarà molto poco economico per brevi distanze: Sarà quindi un potente aiuto

per le grandi linee dell'aria il servizio dei treni e — meglio ancora — il servizio dei piroscafi fra i continenti extracontinentali, che di certo non sarà un grande successo di Alcock e Brown: in ogni modo il viaggio del dirigibile in un certo tempo — sarà molto poco economico per brevi distanze: Sarà quindi un potente aiuto

per le grandi linee dell'aria il servizio dei treni e — meglio ancora — il servizio dei piroscafi fra i continenti extracontinentali, che di certo non sarà un grande successo di Alcock e Brown: in ogni modo il viaggio del dirigibile in un certo tempo — sarà molto poco economico per brevi distanze: Sarà quindi un potente aiuto

nativi per poi decidersi a studiare la opportunità di appoggi morali e materiali (e magari soltanto morali) da attribuirsi alle prime organizzazioni che sorgeranno.

Qualche proposta si, è stata fatta, qualche progetto è nato ma con basi così tenui, con visuali così ristrette e con un tale corredo di incertezze da domandarci veramente se chi ha proposto o progettato non abbia avanzato le proprie idee più per vedere quali erano le probabilità di successo o di concessione di mezzi da parte del Governo, che non per la ferma volontà di far prendere un serio indirizzo alle cose aviatorie.

In generale sono coloro che hanno avanzato tali domande che poi giudicano più o meno serenamente e spassionatamente i tentativi dei volentosi e le loro esibizioni; ebbene, è tempo che si cessi da questa azione che pittorescamente in Toscana si chiama di « scarica-barile » per evitare responsabilità e critiche da coloro che seguono passionatamente l'alto e basso delle nuove applicazioni aeree; si lasci che il Governo entri nelle cose dell'aria per quel tanto che può interessare alla difesa nazionale e in un ramo nel quale la organizzazione militare ha dimostrato di aver fatto e di fare molto bene; e non si attribuiscono ad un organismo che dell'industria si è

I TRE SAPONI ITALIANI

ABRADOR · GIRASOLE · Noemi

SUPERANO TUTTI I TIPI ESISTENTI

dovuto necessariamente interessare solo in tempo di guerra e per ragioni molto ovvie, errori e colpevolezze dovute soltanto agli enti che trovano molto comodo il lavorare sul morbido e di non arrischiare né volontà né mezzi né reputazione in una questione così altamente seria e dignitosa.

Se qualcheuno ha volontà abbia anche il coraggio di fare e di agire e — se questo coraggio non ha — si contenti di fare da spettatore imparziale e non molesto dei tentativi coraggiosi degli altri.

Ma — qui in Italia — dove, malgrado ciò che si dice comunemente, vi è ancora un bel patrimonio di energie e di mezzi, non dovrebbe tardare il sorgere di iniziative atte a concedere a coloro che vogliono dare impulso alle trasformazioni aviatorie larga messe di aiuti e di incoraggiamenti.

Che se poi si trova più comodo fare da spettatori si smetta il vezzo, molto poco onesto, delle critiche e dei sarcasmi e, soprattutto, si taccia.

Forse, nel silenzio, qualche volontà che pare dormire si desterà, forse qualche manipolo di benpensanti agirà e sarà più facile vedere una larga applicazione di tanti principii che, fino ad oggi, non ha trovato neppure il suffragio della attenzione del pubblico.

E poiché, a smorzare il coraggio e la tenacia dei volentosi, è già di troppo la diffidenza degli incolti, l'incertezza del domani aviatorio e l'indifferenza tanto più deplorabile in quanto l'aviazione ha dietro di sé un passato glorioso di avvenimenti eroici e davanti a sé un avvenire sicuro e promettente, sarà bene che coloro che vogliono essere volontà fattive, cessino di esserlo solo in teoria e passino senz'altro nel campo della pratica attuazione; ci daranno così il modo di incoraggiare gli studiosi, di incitare gli sperimentatori, d'inaugurare la complessa organizzazione dei servizi a terra, inerenti alle grandi linee aeree, e infine di plaudire anche alla loro azione, molto più sana e più proficua delle vane disquisizioni e delle vuote querimonie.

Ing. Bruno Sonnino



Gli aviatori Alcock e Brown, gli eroi della traversata dell'Atlantico, vengono accolti trionfalmente dalla popolazione londinese. (Fot. Argus - lastre Tensi).

Non mancate di richiedere l'abbonamento alla **STAMPA SPORTIVA**.

Gli abbonamenti alla Stampa Sportiva costano:

	Italia	Estero
Anno . . .	L. 8,05	L. 11 —
Semestre . . .	» 4,25	» 6 —
Trimestre . . .	» 2,30	» 4 —

RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita

CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - **IMPERIAL HOTEL**

Bagni di Vinadio

STAZIONE TERMALE E CLIMATICA

a 1330 m. sul livello del mare

aperta dal 15 Giugno al 15 Settembre

STUFE NATURALI SOLFOROSE da 42 a 58° C.

FANGHI - MUFFE - BAGNI - IDROTERAPIA - MASSAGGIO

- INALAZIONI - CURE FISICHE SCIENTIFICAMENTE MODERNE

SPORTSMEN !...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE

MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA

VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

LA STAMPA SPORTIVA E L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

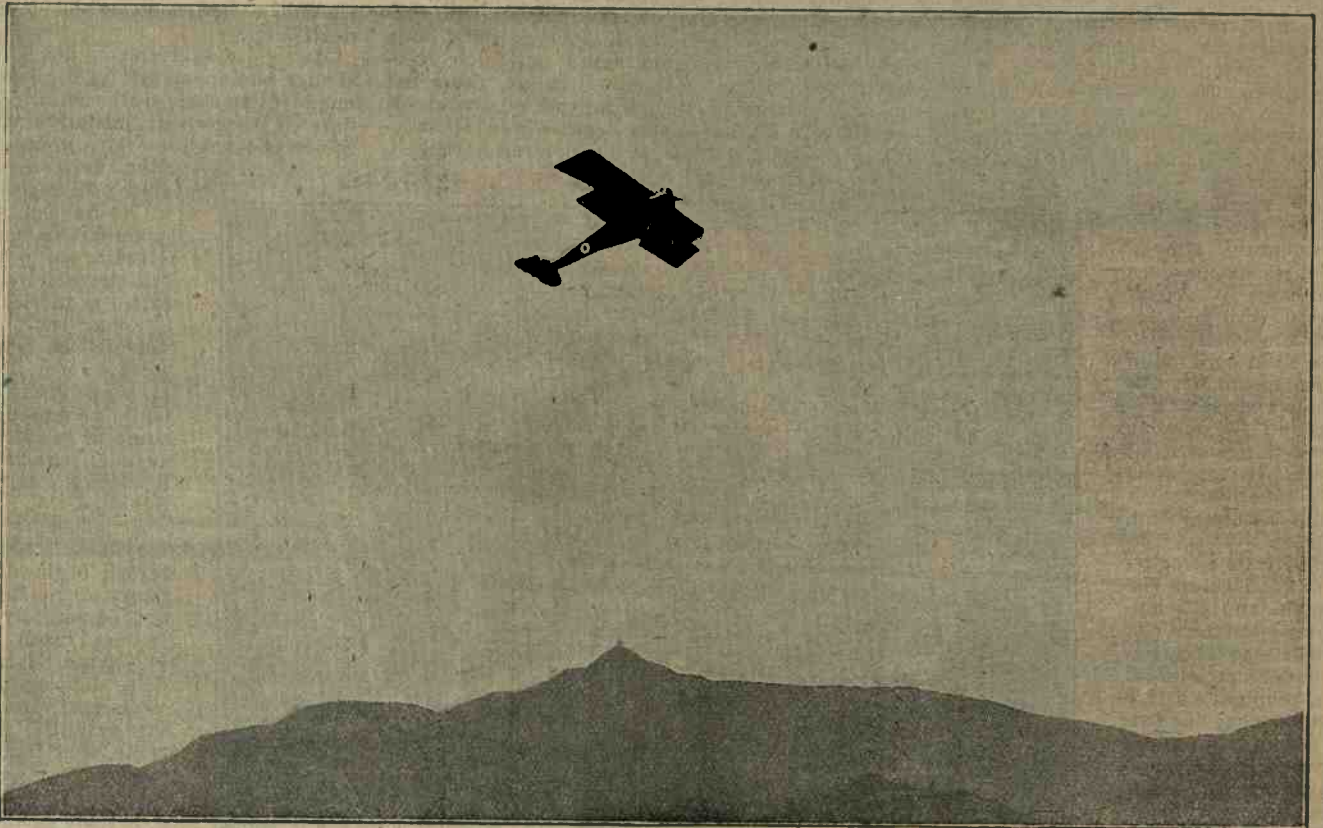
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Gio. ANSALDO & C.

Capitale Sociale: L. 500.000.000 interamente versato.

Sede legale: ROMA.

Sede Amministrativa ed Industriale: GENOVA.

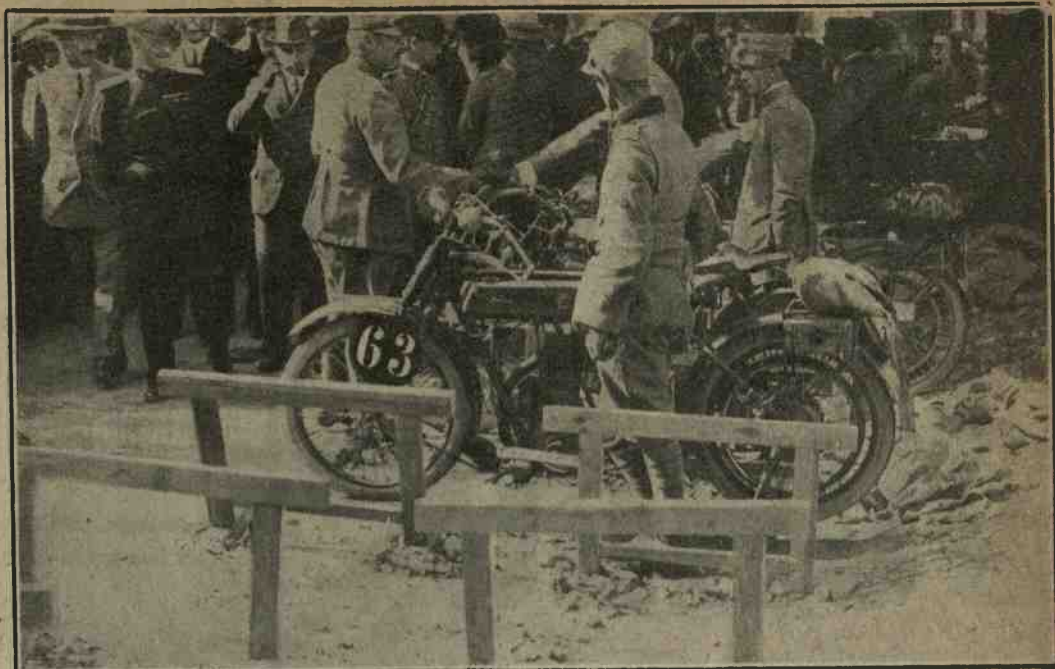


Aeroplano Ansaldo in volo.

Stabilimenti:

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

In Motocicletta ai nuovi confini d'Italia.



La Genova-Trento-Trieste-Genova. — Nei viali della Mostra di Guerra, il Ten. Gen. Lequio, passa in rivista i concorrenti. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

Al momento di andare in macchina tre tappe della corsa motociclistica Genova-Trento-Trieste-Genova si sono effettuate.

La prima tappa Genova-Trento militare non ha avuto delle fasi di notevole interesse.

L'ottimo stato delle strade ha permesso una corsa regolarissima, specialmente dopo il passo della Scoffera che obbligò i concorrenti a sfoggiare un virtuosismo superiore. Incidenti degni di rilievo non si verificarono all'infuori di quelli capitati a Malvisi, Ravelli e Gavedini che ebbero ritardata la marcia da frequenti salti della cinghia.

L'ordine di arrivo: 1 Amerio Pasquale (Frera) in ore 6.33'12" e quattro quinti alla media di Km. 57,860. 2 Malvisi Domenico (Borgo) in ore 6.34'50" e tre quinti. 3 Repozzi Andrea (Frera) in ore 6.34'50" e tre quinti. 4 De Leonardis Gaetano (Frera) in ore 6.41'02". 5 Russo Giuseppe (Frera) in ore 6.47'10" e quattro quinti. 6 Cerasa Ruggero (Bianchi). 7 Viola Alcide (Bianchi). 8 Gavedini Mario (Bianchi). 9 Tani Augusto (Frera). 10 Brambilla Fortunato (Bianchi). Seguono altri cinquanta.

La seconda tappa si è svolta sul percorso Trento-Trieste, meno lunga della prima e non così difficile, misurava qualche chilometro meno dei 300. Ma essa è riuscita a confermare ancora una volta la bontà di queste macchine italiane pilotate da guidatori i quali solo in minima parte hanno un passato sportivo.

Da Genova a Trento sedici concorrenti si sono classificati con una media di cinquanta chilometri all'ora. Invece in questa seconda tappa ben diciotto, contrariamente alle generali previsioni, hanno superato o raggiunto questa considerevole media. Essi sono, nell'ordine del minor tempo impiegato, i seguenti: Malvisi Domenico, Malvisi Oreste, De-Leonardis, Russo, Amerio che fu primo a Trento, Cerosa, Tani, Cavedini, Biffi, Ganna, Brambilla, Ettore Gilardi, Curtarelli, Paladino, Vannino, Viola, Roccatani, Falconi. Il Domenico Malvisi ha coperto la distanza in 5.15'56" e tre quinti alla media oraria di Km. 56,974. Si calcola che quasi cinquanta siano i concorrenti che si classificheranno nell'odierna tappa.

La terza tappa ha avuto per mèta Verona. E' stata caratterizzata dalla forte velocità ottenuta. Domenico Malvisi percorse 287 Km. separanti Trieste da Verona in ore 4.4'21" ottenendo una media di Km. 70,460, velocità mai ottenuta in marce di regolarità in circuiti aperti. E' bene però notare che, salvo la salita di Opicina subito dopo Trieste, l'intero percorso si svolgeva in pianura su strade ottime e senza polvere, avendo pivouto.

Tra gli arrivati, ben venticinque concorrenti hanno superato la media di 50 Km.

Bellissima la lotta impegnata dai fratelli Malvisi contro il bersagliere Cavedini, lotta che cessò a 50 chilometri dall'arrivo, avendo Cavedini avuto un guasto al magnete. Presso San Michele egli rimase poi senza benzina e dovette percorrere a piedi 4 chilometri.

Ecco il tempo impiegato dai singoli concorrenti e l'ordine d'arrivo: 1 Malvisi Domenico (Moto-Borgo) in ore 4.4'21". 2 Malvisi Oreste (Moto-Borgo) in ore 4.12'43". 3 Repozzi (Frera) in ore 4.19'42". 4 Paladino (Frera) in 4.36'25". 5 Tani (Frera) in 4.44'3". 6 De-Leonardis (Frera) in ore 4.46'50". 7 Russo (Frera) in 4.47'2". 8 Chiappa (Bianchi) in 4.49'25". 9 Amerio (Frera) in 4.50'21". 10 Caioni (Bianchi) in 4.52'25". 11 De-Palma (Frera) in 4.57'12". 12 Viola (Bianchi) in 4.57'32". 13 Brambilla (Bianchi) in 5.1'34". 14 Vannini (Frera) in 5.1'35". 15 Gennari (Bianchi) in 5.2'10". 16 Poletti (Moto-Borgo) in 5.5'40". 17 Cavedini (Bianchi) in 5.6'45". 18 Colombo (Bianchi) in ore 5.9'24". 19 Cerosa (Bianchi) in 5.14'3". 20 Carugati (Bianchi) in 5.14'25". Seguono altri in tempo massimo. Il primo giunse a Verona a Porta Vescovo alle 10.27".

COSE LIETE

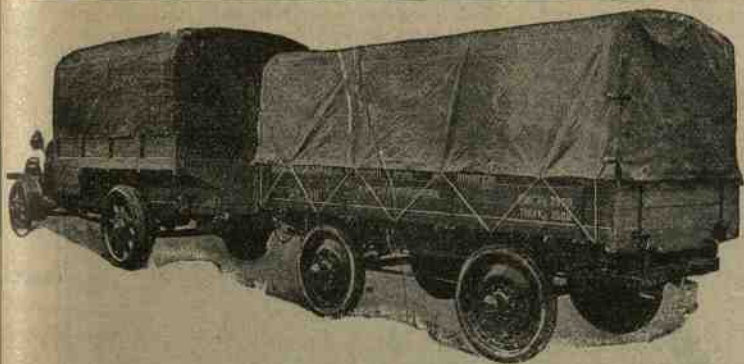
Il cav. rag. Luciani Attilio, uno dei più quotati elementi direttivi di quel grande organismo industriale che risponde al nome di *Fiat*, direttore generale dei *Garages Fiat* e che è pure a capo di quella vasta organizzazione che ha per iscopo la intensificazione delle linee automobilistiche nel nostro Paese a tutto vantaggio dei Servizi Pubblici, è stato di questi giorni nominato ufficiale della Corona d'Italia.

Al modesto intelligente lavoratore, all'ottimo amico nostro, onore e vanto dell'industria automobilistica nazionale, giungano gradite le congratulazioni nostre e degli innumerevoli suoi ammiratori.

Con recente decreto, per benemerite acquisite durante la guerra è stato nominato cavaliere della Corona d'Italia il giovane e valente maestro di scherma tenente di cavalleria Paolo Bonioli, insegnante all'Accademia Militare.

Anche a lui esprimiamo le migliori felicitazioni

N. J. R.



SOCIETA' 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 — Trattorie 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 ECONOMI. — Motofalciatrici. — Trattorie agricole G. M. C. (Tipo Rasura).

Gomme Plene
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

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

G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour.

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

Grande deposito armi da fuoco
 di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Articoli per scherma - Scacciacani per automobilisti

Casa di fiducia.

CARROZZERIA

FRATELLI SOLARO

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 40-16

Provveditori
 di S. A. R. il



Duca di
 Genova

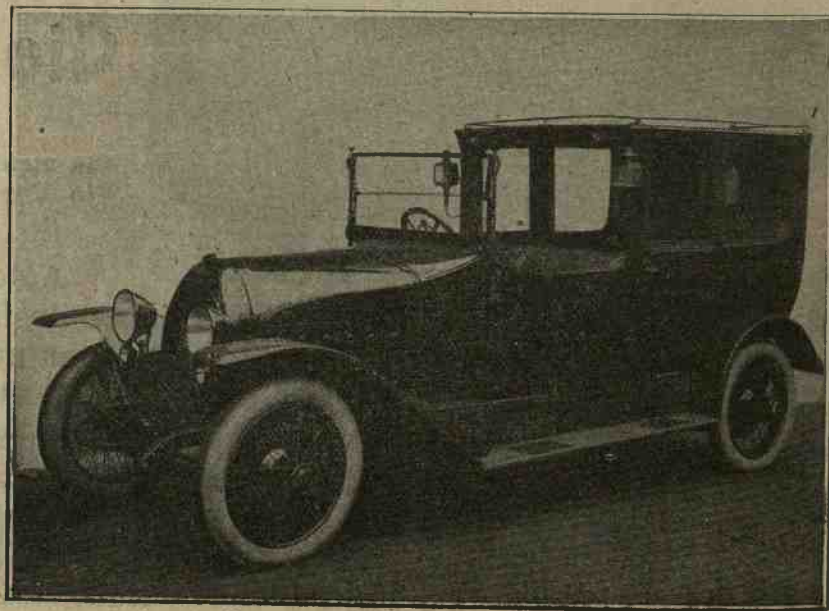
**Carrozzerie per automobili di lusso,
 da turismo ed industriali**



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.



FEMMINISMO SPORTIVO

Le donne alpiniste

Il desiderio della montagna, — ha scritto Paolo Boy — risponde al bisogno di uscire da ciò che è conosciuto ed uniforme.

Arvenne infatti che l'uomo, stuco di questa eterna, e per quanto bella, monotona vicenda di spettacoli che gli offre al piano la natura, volgesse lo sguardo ai titani coronati di neve e di bufere, imbalzanti al cielo le vette immacolate, e si domandasse in un momento di noia se non gli convenisse accettare la sfida che parevano lanciargli in faccia, non fosse altro che per vedere quello che di nuovo fosse lassù. E così, nella patria dello spleen, ebbe origine l'al-

pinismo irresistibile e maliardo dell'ignoto. Ella pure, la nostra amica forte e gentile, lanciò la sfida audace ai trionfatori dell'Alpe, e sovente il peana della vittoria fiorì su due labbra di melograno, create ai baci languidi e alle soavi parole d'amore, e spazio per le solitudini infinite. In alto! cantò in mille strofe alate la poesia nostra, e le belle udirono la lirica invocazione, ne compresero la ideale grandezza. Così anche la donna disertò i salotti eleganti, dov'è tanto dolce il fantasticare, rinunciò agli agi, alle tante cose gentili e leggere onde la vita muliebre s'appaga, per abbandonarsi alle avventure ed ai pericoli del-

e sulle cime altissime la voce degli angeli del cielo giunse agli angeli della terra!

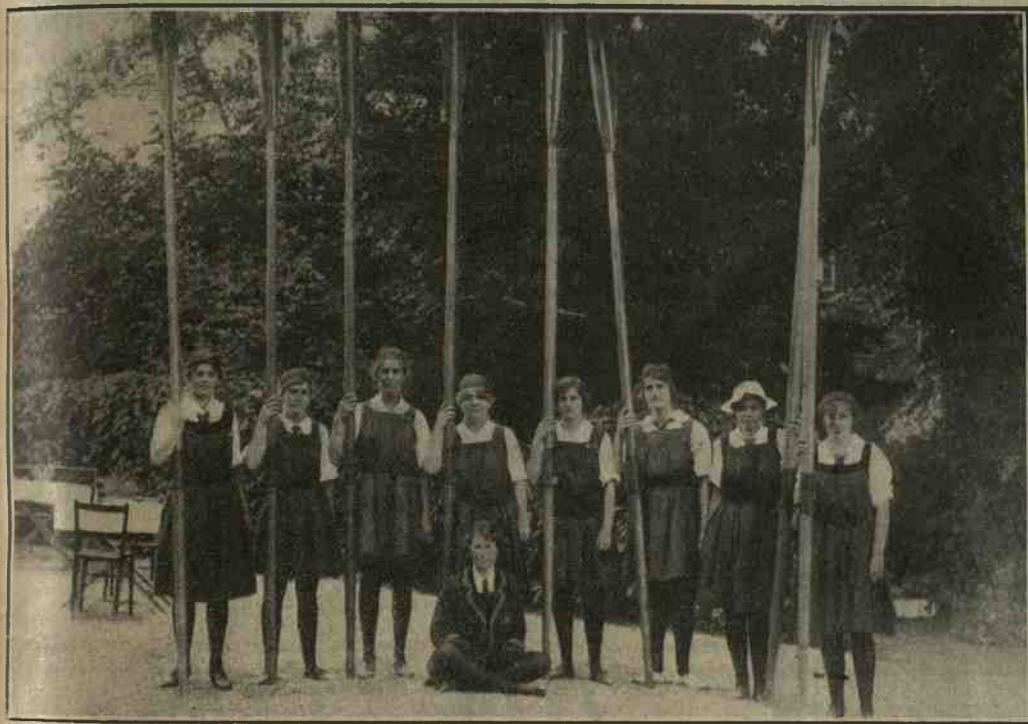
Esse, le nostre forti compagne, ritorneranno a sorprendere nei recessi inesplorati il bianco fiore vellutato, anacoreta delle nevi eterne: in alto, in alto, ove lo sguardo spazia sulla distesa degli orizzonti infiniti, di vetta in vetta, di valle in valle, fino alle lontane nebbie del piano; ove nulla giunge della vita febbrile di un mondo che si agita e soffre, e sembra dormire come un cimitero immenso. E là, sospese tra le rocce aeree, esse vedranno le aurore e i tramonti più stupendi che fantasia di pittore abbia mai vagheggiato, e sovente l'orecchio avvezzo alla carezza delle musiche blande udrà giù per i fianchi della montagna rimir le valanghe, o nella pace della notte ingemmata la voce tranquilla della guida assisa al limitare della capanna, rievocare al compagno la memoria dell'ultima catastrofe alpina...

Consalvo.

Una notevole statistica aeronautica

Dal novembre alla fine di aprile gli idrovolanti hanno percorso circa 80.000 chilometri in più di 800 viaggi compiuti senza il più piccolo incidente. La maggiore attività fu svolta dalle stazioni di Valona e di Venezia, rispettivamente con 20.000 e 22.000 chilometri.

Notevole soprattutto, per le deduzioni che se ne possono fare, è la grande percentuale di voli compiuti dalla stazione di Venezia. Nel mese di novembre dal 10 al 30 gli idrovolanti hanno fatto servizio con Trieste, Fiume e Pola per sedici giorni, volando anche due o tre volte al giorno, a seconda delle esigenze. Nel dicembre si è volato per 23 giorni, nel gennaio per 17, nel febbraio per 16, nel marzo per 14. Se si tien conto che in alcuni giorni volativi il servizio non era effettuato per mancanza di richieste e si calcola che la stagione invernale in quest'anno, specialmente nell'Alto Adriatico, è stata insolitamente ventosa e piovosa, si dovrà riconoscere che l'aeroplano non è poi tanto poco pratico come si crede e anche ora, con le sue imperfezioni e deficienze, può rappresentare un mezzo pratico ed economico di trasporto fra il continente e le piccole isole — come le Lipari, Egadi, Eolie, Tremiti, la Gorgona, Capraia, Giglio, ecc. — dove la scarsità della popolazione non consente di mandare un piroscafo tutti i giorni, insieme con le città della costa istriana e dalmata, dove le nostre piccole isole hanno più di tutte beneficiato di questi esperimenti postali.



Studentesse di medicina di Cambridge che parteciparono ad una gara di canottaggio.

(Fot. Argus - lastre Tensi).

pinismo, e la lotta eroica fra l'uomo e i colossi di granito e di ghiaccio ebbe principio; una lotta disperata che ebbe ben presto i suoi martiri, le sue vittorie e le sue sconfitte, le une e le altre gloriose. Il re della creazione trionfò alla fine, a lui fu dato ancora una volta affermare il suo impero, calpestando con il superbo piede le vette eccelse, ove l'aquila sola era giunta prima di lui. Una passione nostalgica delle altezze vertiginose lo invase; una brama febbrile di comprendere il torvo mistero gelosamente custodito in secoli; un desiderio di conquista e di gloria, la gloria di chi giunge alla cima inesplorata, la gloria che un certo consacro ai suoi eroi non di lauro o di quercia, ma di nubi procellose, di flagellanti tormenti, di paurosi nubi. Talvolta il monte si scuote e si ribella al gnomo audace che ha osato sfidarlo: allora la sua gloria è la morte. Ma lassù, dove l'uomo antico era giunto, la donna nuova, la nostra forte compagna intravide la promessa di arcane emozioni,

l'alpinismo, sedotta dal miraggio dei godimenti strani e delle sensazioni nuove, dalla curiosità di vedere, dall'orgoglio di poter dire: Ecco, il mio piedino che sfiora il molle tappeto nei giri vorticosi della danza, imprime la sua orma minuscola sulle nevi del monte Bianco. Io ho sognato un sogno d'oro a migliaia di metri sul livello del mare (dormendo il sonno greve di chi è fiaccato da una immane fatica lungamente e virilmente durata) in un lettuccio di capanna alpina, mentre per la notte immensa infuriava la tormenta, e la voce della montagna violata ruggiva ululando per le gole... Così una nuova bellezza di poesia adornò la imponente austerità delle altezze superbe, come un delicato *a solo* di arpa trilla e sospira, meravigliosamente, in una sinfonia grandiosa. E le roselline dell'Alpi fremettero di voluttà intima, quando le piccole mani ingemmate ne recisero i fragili steli. Così i più grandi poemi della natura ebbero omaggio di entusiasmi profondi dalle anime più elette,

♦ ♦ BICICLETTE
MOTOCICLI 4 1/2 HP

Motocarrozette 8-10 HP
Motofurgoncini 8-10 HP

FRERA

Pneus BUNLOP Stabilimenti in
Tradate (Como)

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

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI NMBROSETTI

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.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER - TIPO D'API TUBI QUADRI - SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

A. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO - VIA MONTI, 24.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI

CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

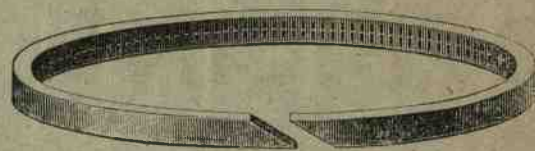
Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. Flli 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

CASA FONDATA NEL 1773.

Ditta **ANTONIO OPESSI** Torino

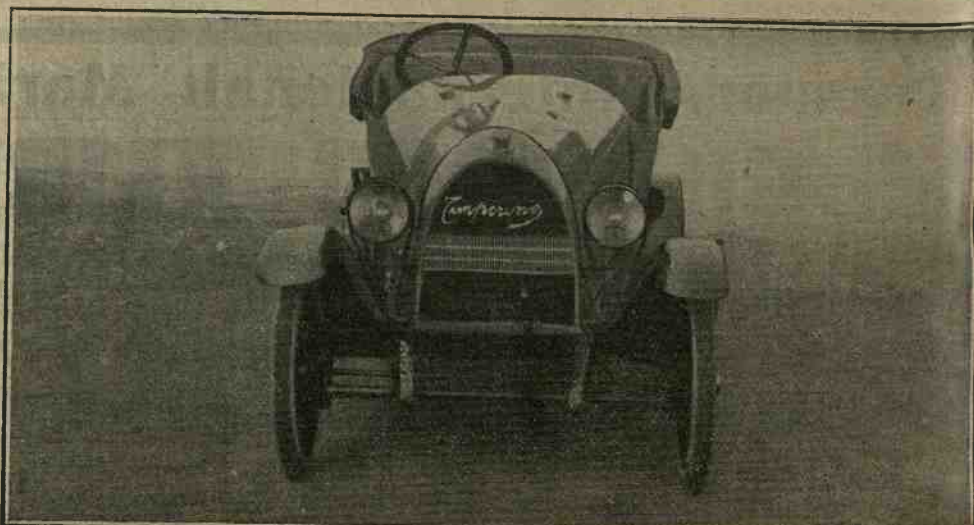
Fabbrica di Strumenti per Pesare
e costruzioni affini di precisione.

VEVURETTA TEMPERINO

8-10 HP.

OFFICINE e DIREZIONE

Viale Stupinigi, 802 - Telefono 3-94.





Motore LE RHONE, 120 HP.

STABILIMENTI CHIRIBIRI & C. VELIVOLI-AUTOMOBILI TORINO

Motoaratrici speciali brevettate.

Vetturette a 4 posti 10-12 HP. - Cuscinetti a sfere.

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.

Cinzano



Vermouth - Vini Spumanti
J. Cinzano & C.^o Torino

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**

“ ILVA ”

ALTI FORNI ED ACCIAIERIE D'ITALIA

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

Pubblica Sottoscrizione a 150.000 Obbligazioni ipotecarie

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

1. È aperta dal 1° luglio 1919 la sottoscrizione pubblica a 150.000 obbligazioni ipotecarie della Società Anonima “ ILVA ”.

2. Le obbligazioni, offerte in sottoscrizione, hanno il valore nominale di lire 1000 ciascuna; fruttano l'interesse del 5 1/2 annuo, netto da qualsiasi imposta presente e futura, con decorrenza dal 1° luglio 1919.

3. Le obbligazioni sono offerte in sottoscrizione al prezzo di Lit. 970 ciascuna, più interessi 5 1/2 per cento dal 1° luglio 1919 al giorno delle rispettive sottoscrizioni.

4. Il capitale delle obbligazioni e gli interessi relativi sono garantiti con ipoteca sugli stabilimenti siderurgici sociali.

5. Il rimborso delle obbligazioni verrà effettuato alla pari, entro venti anni, per estrazione a sorte, in conformità del relativo piano di ammortamento. Le estrazioni avranno luogo nella prima metà di ottobre di ogni anno, a partire dall'ottobre 1919.

6. Le obbligazioni suddette verranno pure offerte in cambio ai portatori per tutte quelle obbligazioni “ Savona ” e “ Piombino ” che sono attualmente in circolazione. Il cambio è offerto alla pari in ragione di una obbligazione “ ILVA ” contro due “ Savona ” e “ Piombino ”.

7. La sottoscrizione ed il cambio, come sopra indicati, sono aperti presso gli sportelli di tutti gli stabilimenti degli Enti bancari sottoscritti, costituiti in Consorzio di garanzia per il collocamento dell'emissione.

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

Questa sottoscrizione si caratterizza

I. Per il suo alto rendimento: 5,67 per cento.

II. Per la sua solida garanzia ipotecaria rappresentata da tutti gli stabilimenti siderurgici dell'“ ILVA ”, i quali sono calcolati in bilancio al prezzo dell'ante guerra.

III. Per il suo rapido ammortamento in anni venti, a partire dall'ottobre 1919, col realizzo di L. 30 di utili su ogni obbligazione.

L'“ ILVA ”, ha nel suo portafoglio un complesso di titoli industriali di assoluto riposo, il cui reddito è più che esuberante a coprire interessi ed ammortamenti della presente emissione.

L'“ ILVA ”, è il più forte aggruppamento dell'industria siderurgica - metallurgica italiana. Ha stabilimenti a Bagnoli di Napoli (Alti Forni, Acciaierie e Laminatoi); a Savona (Siderurgica di Savona: Acciai, lamiere, profilati); a Sestri Ponente (Ligure Metallurgica); a Piombino ed a Modena (produzione di rotaie, di cemento, alti forni, ecc.); a Torre Annunziata, San Giovanni Valdarno, Pra. Bolzaneto. Sono gestiti dall'“ ILVA ”, gli Alti forni di Portoferraio (di proprietà Elba; sono uniti all'“ ILVA ”, e da essa controllati, altre nove Società e Stabilimenti meccanici e navali e numerose Società minerarie per la coltivazione di miniere di ferro manganese, lignite e combustibili diversi. L'“ ILVA ”, è ancora interessata in otto industrie elettriche ed elettro-siderurgiche, ed in cinque altre connesse alla siderurgia. L'“ ILVA ”, infine è costruttrice di navi con cantieri a Piombino ed a Bagnoli e possiede una flotta marittima che sta per raggiungere le 100.000 tonnellate, oggi costituita dal Lloyd Mediterraneo da essa promosso e controllato.

L'“ ILVA ”, significa la produzione in Italia delle materie prime per l'industria siderurgica e meccanica italiana. Chi sottoscrive obbligazioni “ ILVA ”, si assicura un titolo con alto reddito, sicuro e garantito; e contribuisce in pari tempo ad assicurare l'indipendenza industriale ed economica del paese.