

LA STAMPA SPORTIVA

ABBONAMENTI

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

RIVISTA SETTIMANALE

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA
TORINO
Via Davide Bertolotti, 3

INSERZIONI

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



li Campione d'Italia, Orlando Piani (il più alto a sinistra), vincitore del Premio delle Nazioni a Parigi.

AUTOMOBILI

nuove e d'occasione da L. 2000 a 10.000.
Camions, Omnibus nuovi e usati. Chie-
dere listino n. 99. Garage STORERO,
55, Via Madama Cristina — TORINO

Gli articoli e gli abbigliamenti

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

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

Già **Negozi VIGO**

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

“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

AUTOMOBILI CHIRIBIRI & C TORINO



VETTRETTA
12 HP

Lavorazione propria in Stabilimenti propri

Fanaleria e Trombe - Utensileria - Trousses - Magneti - Carburatori - Tourniquets - Parebrise
Pompe - Crici - Guernizioni r. a. - Pelli di vacca lavabili - Pegamoide - Ferramenta

Carello & De-Marchi

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

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

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



Marca Depositata

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima con Sede in Milano - Capit. Sociale L. 208.000.000 interam. versato.
Riserve L. 83.200.000.

DIREZIONE CENTRALE: MILANO.

LONDRA - NEW YORK - Acireale, Alessandria, Ancona, Bari, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Busto Arsizio, Cagliari, Caltanissetta, Canelli, Carrara, Catania, Como, Ferrara, Firenze, Genova, Ivrea, Lecce, Lecco, Livorno, Lucca, Messina, Milano, Monza, Napoli, Novara, Oneglia, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Pisa, Prato, Reggio Em., Roma, Salerno, Saluzzo, Sampierdarena, Sassari, Savona, Schio, Sestri Pon., Siena, Siracusa, Spezia, Taranto, Termini Imerese, Torino, Trapani, Trento, Trieste, Udine, Venezia, Verona, Vicenza.

La Banca Commerciale Italiana, Sede di TORINO, riceve versamenti in Conto corrente 2 1/2 % colla disponibilità di:
L. 80.000 - a vista, - L. 100.000 - con un giorno di preavviso, } Somme magg. con
200.000 - con 3 giorni di preavviso } 5 giorni di preavviso

In Conto corrente 2 3/4 % colla disponibilità di:
L. 3000 - a vista, - L. 5000 - con un giorno di preavviso } Somme magg. con
10.000 - con 3 giorni di preavviso } 10 giorni di preavviso

Depositi a risparmio al 3 % con Libretti al portatore, colla disponibilità di
L. 1000 - a vista, e di somme maggiori con 10 giorni di preavviso.

Emette buoni fruttiferi a scadenze diverse ed a tassi a convenirsi.
Assume il servizio di Cassa per conto di privati, di Società, e di Amministrazioni pubbliche e private, e s'incarica del pagamento delle imposte.

Depositi di Piazza con Libretti di Risparmio al Portatore o Nominativi, vincolati per un anno al 3 1/4 % - per 2 anni ed oltre al 3 1/2 % con interessi capitalizzati e pagabili al 1° Luglio e al 1° Gennaio di ciascun anno, netti di ritenuta.

Incassa e sconta coupons. - Incassa gli interessi su Rendita nominativa. - Eseguisce ordini di Borsa in Italia e all'Estero. - Emette Assegni su tutte le piazze d'Italia e dell'Estero. - Riceve titoli in custodia ed in amministrazione contro provvigione a convenirsi. - Fa qualsiasi operazione di Banca.

S'incarica della custodia di valigie, bauli, casse argenteria, quadri, ecc.

Cede in abbonamento **Cassette di sicurezza e Armadi** per custodia valori e oggetti preziosi, ai seguenti prezzi:

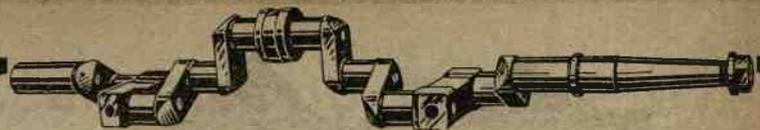
Cassette di sicurezza da L. 10, 15, 25 a L. 50 } all'anno.
Armadi " " 90 e L. 125 . . . }

Speciali agevolazioni ai signori abbonati
per l'incasso dei Coupons e dei Titoli estratti.

AGENZIE DI CITTÀ alle dipendenze di questa Sede:

Agenzia di Città N. 1, Via Nizza, 74. . . . }
Agenzia di Città N. 2, Corso Quintino Sella, 2 } Le Agenzie s'incaricano di
Agenzia di Città N. 3, Corso Ponte Mosca, 8. } qualsiasi operazione bancaria,
ed i loro uffici rimangono
aperti nei giorni feriali dalle
ore 10 alle ore 15,30.

Gli Stabilimenti della BANCA COMMERCIALE ITALIANA funzionano come Agenzie dell'Istituto Nazionale dei Cambi.



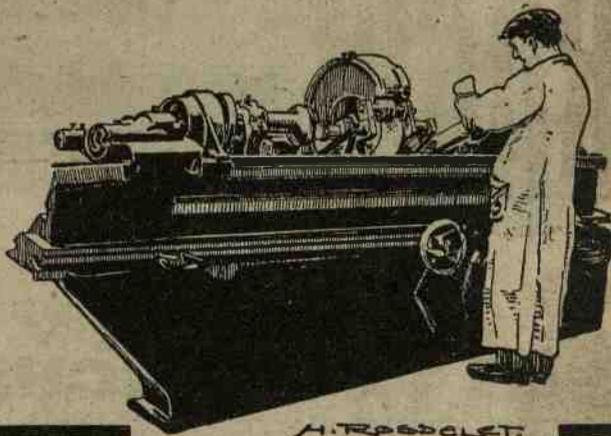
Una Fabbrica che impiega **300** operai, **che non costruisce altro che alberi a gomito**, avendo il suo macchinario ed il suo personale specializzati per questa sola fabbricazione, dalla prima lavorazione fino alla rettifica, non può produrre che

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.



LA FIAT ha un capitale versato di L. 200.000.000.

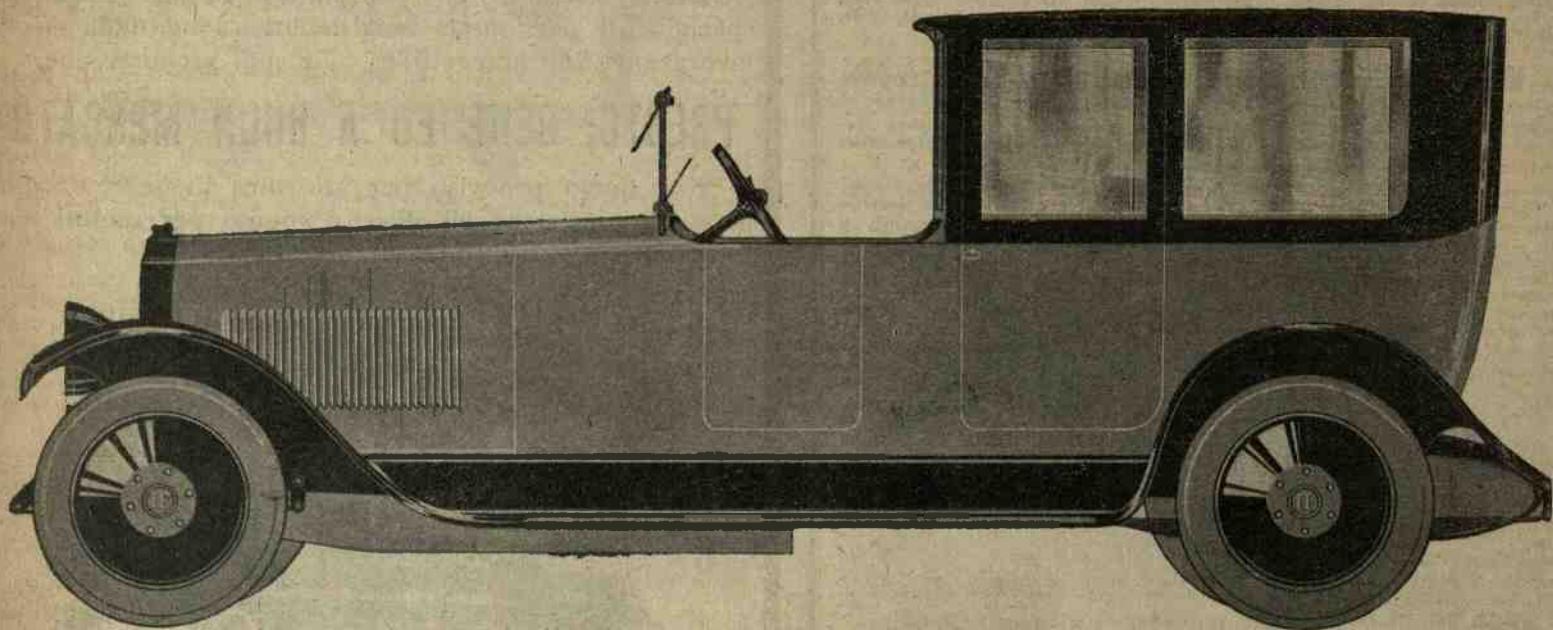
LA FIAT copre coi suoi stabilimenti una superficie di 1.300.000 mq.

LA FIAT occupa 25.000 operai e 2500 impiegati.

LA FIAT fabbrica ogni giorno 100 veicoli automobili (vetture, camions, trattrici agricole).

LA FIAT fabbrica anche aeroplani, motori per aviazione, motori per imbarcazioni, gruppi motori per ogni applicazione, materiale ferroviario, acciai speciali, ecc. ecc.

La vettura di gran lusso 1920
 "Isotta Fraschini.,,



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

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - VIA MONTEROSA, 79.

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI

CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

Rappresentante generale per l'Italia:

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

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**

VELO

MOTO

AEREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

Le ragioni nazionali e sociali dell'educazione fisica

L'educazione fisica nella scuola.

Scrissi alcun tempo fa, su di un giornale fiorentino, che l'educazione fisica non aveva avuto il necessario incremento nemmeno nell'esercito, che la guerra, solo recentemente, l'aveva messa a valore. Servì ciò ad attirarmi gli strali di qualche alto papavero, il quale scrisse e disse che io avevo stato inesatto (e come me la pensavano generalmente, comandanti d'armata, ufficiali, soldati, giornalisti, ecc.).

Se dovrò dispiacere a qualcuno ed avrò la forza di attirarmi qualche altra ed alta ira... scriverò da un qualche risveglio per l'educazione fisica scolastica sieno benedetti i « crucifige » che attirerò.

Ripeto nè più nè meno, quanto ebbi occasione di dire in un recente Comizio Pro Scuola, la cui conclusione fu accettata in un ordine del giorno del Com. Rosadi e dall'insigne pedagogista prof. Calò non dimenticando l'importanza nazionale e le esigenze dell'Educazione Fisica ».

Rilevavo, non per « tirar sassi in colombaia » ma per svegliare la colombaia, che l'educazione fisica alla Scuola Italiana è una burla che non può e non deve più oltre esser tollerata. Ne va della serietà e dignità della Scuola, ne va il prestigio (sia pur già limitato dalle ragioni che vedremo) dell'insegnamento e degl'insegnanti, ma soprattutto è truffato l'interesse delle famiglie, è truffata la salute della gioventù ed è « tradito » l'interesse del paese. Le « famiglie », che pagano le tasse ed avrebbero l'incontestabile diritto che fosse impartita ai loro figli una sana e razionale educazione fisica (non fisica!) la gioventù che, in un ben ordinato insegnamento ritroverebbe il compenso giocondo del « zibaldonismo istruttivo » della Scuola, il paese che da una gioventù più forte, meno incattivata ed incerezzata, avrebbe presidio di energie di maggior rispetto internazionale.

Burla e truffa che si identificano nella organizzazione e funzione di molte altre cose dipendenti dallo Stato e deturpate da funzionari inadatti o negligenti, incoscienti pagnottisti, è vero... ma non acquieta nè si conforta per ciò la nostra coscienza di educatori; chè nella trascuratezza di questo grande problema di educazione nazionale, si vede soltanto il danno intempestivo dell'ora presente, ma scorge altresì il pericolo per le future generazioni. Un servizio pubblico, un costume politico, un apriorismo morale, un disordine eco-

nomico, possono cambiarsi in meglio, quasi dall'oggi al domani, tosto che tutti lo « sappiano » volere: non si cambia così presto le condizioni fisiologiche e sanitarie di un individuo o di una nazione. Ecco perchè il problema dell'educazione fisica è più urgente di tutti.

Se la massima della felicità è la salute come nessuno può dubitare, non è chi non veda l'imprescindibile necessità che la nazione sia composta di uomini sani e forti, temprati e resistenti nella loro natura fisica come nei loro caratteri morali.

Se chi mi legge non esclude pregiudizialmente le verità ormai assiomatiche a cui ho accennato si domanderà: ma com'è che con tutto quel po' po' di bene che potrebbe venirci da una educazione fisica ben organizzata, bene intesa e « soprattutto bene e con zelo impartita » quella disciplina languisce ed è la cenerentola nella scuola? di chi la colpa?

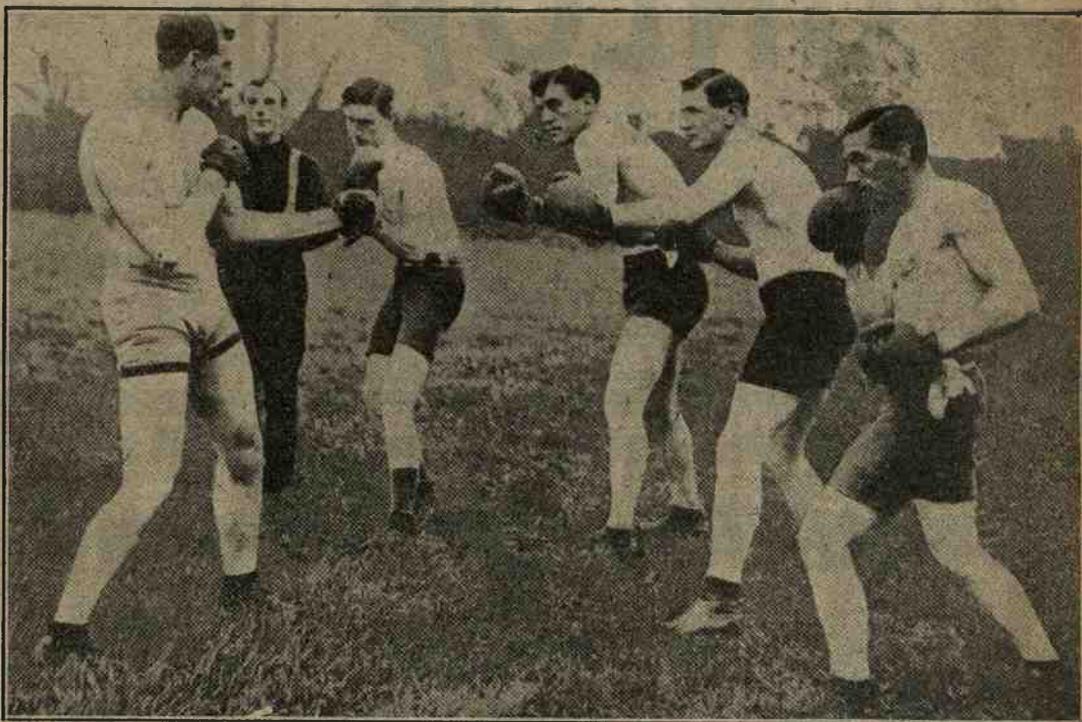
Parrà strano che io escluda in gran parte e nella maggioranza dei casi la colpa dello Stato, ed « accusi » soprattutto « i comuni », che per legge dovrebbero provvedere palestre e campi di giuoco, « i capi di Istituto di scuole medie e le Direzioni didattiche », che dovrebbero non consentire per l'educazione fisica ignobili ripieghi, per deficienze di

missioni (ohimè! non sempre ricordata!) di creare ottimi cittadini alla caserma o, nel regime della « Nazione Armata » ai comitati di difesa nazionale, il pensiero della rapida trasformazione in soldati (« *Faits nous des hommes, nous en ferons des soldats* »).

L'educazione fisica propriamente detta, non è una esclusiva e volgare questione muscolare come molti ritengono ed altri mal esperti han fatto capire; essa ha un contenuto profondo e nobile che si amalgama e si compenetra nelle scienze che studiano il corpo e la psiche umana sia pure a traverso il lavoro degli organi motori, i muscoli, essa tende a promuovere ed a mantenere l'armonica simmetria estetica e funzionale del corpo umano, affrettandone i processi fondamentali ed il ricambio materiale soprattutto che è la fonte di ogni rinnovamento ed è la causa di persistente giovinezza fisiologica pur nella vecchiaia, talchè si è detto che l'educazione fisica così intesa, tende a « prolungare la giovinezza ». Ma con l'incremento ed il rinnovamento dell'ordine fisiologico, si ottiene il miglioramento delle forze spirituali, un tutto che plasma la individualità sana, forte, agile, bella, che è condizione prevalente di moralità di sapere, di lavoro, di animo aperto e generoso.

A Parigi, nel Convegno internazionale dell'educazione fisica tenutasi prima della guerra, nella celebre università della Sorbona, alla presenza di un mondo di scienziati, di tecnici e di uomini politici, e dello stesso Presidente della Repubblica, Poincaré, udivo, dalla bocca di Léon Bourgeois un grido che io, per affetto ed amore alla grande ma-

missioni (ohimè! non sempre ricordata!) di creare ottimi cittadini alla caserma o, nel regime della « Nazione Armata » ai comitati di difesa nazionale, il pensiero della rapida trasformazione in soldati (« *Faits nous des hommes, nous en ferons des soldats* »).



Una scuola di boxe all'aria aperta.

Ma la colpa è anche un po' delle famiglie, del paese e un po' di tutti: è del nostro carattere instabile e scettico, che poco o nulla prende sul serio, al di là del proprio tornaconto immediato; è della dabbennaggine, dell'acquiescenza codarda, che non sorprende ed addita il cattivo funzionario che non assolve convenientemente la sua missione e che ruba più o meno lo stipendio.

Occorre per tutto, ma specialmente per l'educazione fisica un energico autorevole controllo che investa insegnante, capi d'Istituto, Comuni (obbligati a fornir palestre e campi di giuoco) un controllo fatto da gente che non manchi di sapere e di fermezza insieme; in poco tempo sarebbero vinti noncuranza, pagnottismo, ecc.!

C'è chi propugna di affidare la fisica educazione al Ministero della Guerra, perchè ne curi il maggior incremento. A parer mio sarebbe distruggere il ben che si è fatto in tanti anni di apostolato dei nostri grandi.

L'educazione fisica, è ormai indistruttibilmente

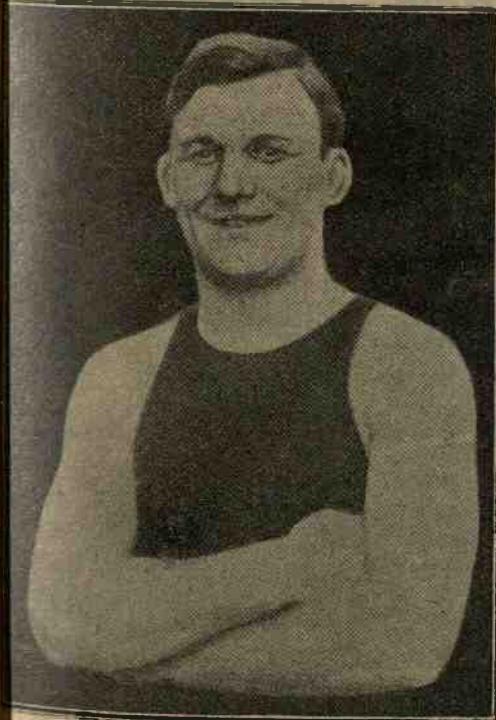


ammesso dai più profondi filosofi antichi e moderni, è un bisogno positivo dell'equilibrio umano, che s'incardina sul trionfo inscindibile e completantesi dell'educazione fisica intellettuale e morale.

Sottrarla alla scuola, separarla cioè dall'educazione intellettuale e morale, significherebbe sopprimere il fulcro del piano educativo, fulcro che è materiato dalle maggiori esigenze della natura umana: salute, robustezza, armonia di organi e di funzioni.

Platone poteva affermare che « l'uomo educato solo intellettualmente e moralmente è un uomo mutilato » ed il grande filosofo moderno Spencer, quasi parafrasando, ribadiva che « l'educazione deve preparare l'uomo alla vita completa ».

Quindi alla scuola il compito dell'educazione è non solo quello dell'istruzione, alla scuola la santa



Il boxeur francese Villy Lewis, assassinato di questi giorni in America.

Montate esclusivamente i

**PNEUMATICI
DUNLOP**

Perchè:

SONO I PIÙ ELASTICI
SONO I PIÙ SCORREVOLI
SONO I PIÙ RESISTENTI
SONO I MIGLIORI

**Il pneumatico campione
campione dei pneumatici**

DUNLOP

FONDATORE DELL'INDUSTRIA DEL PNEUMATICO

SEDE: Via Castro Pretorio, N. 116 - ROMA

Filiali:

MILANO TORINO ROMA BOLOGNA

AMERICAN
BOSCH

MAGNETI 1-2-4-6 cil.
PER AUTOMOBILI E MOTOCICLI

APPARECCHI per
L'ILLUMINAZIONE e
L'AVVIAMENTO ELETTRICO

Ing. M. FERRARIS - MILANO

Agenzia esclusiva con Deposito
Via Canova, 36 - Tel. 10-994 - 10-363 - 454-457

TORINO - Depositario C. PAVESIO

Via Roma, 20 - Telef. 8-21

**Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri
Società Anonima GIOVANNI AMBROSETTI**

Sede Centrale: - TORINO

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER - NODI D'API - TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

COTTINO & C

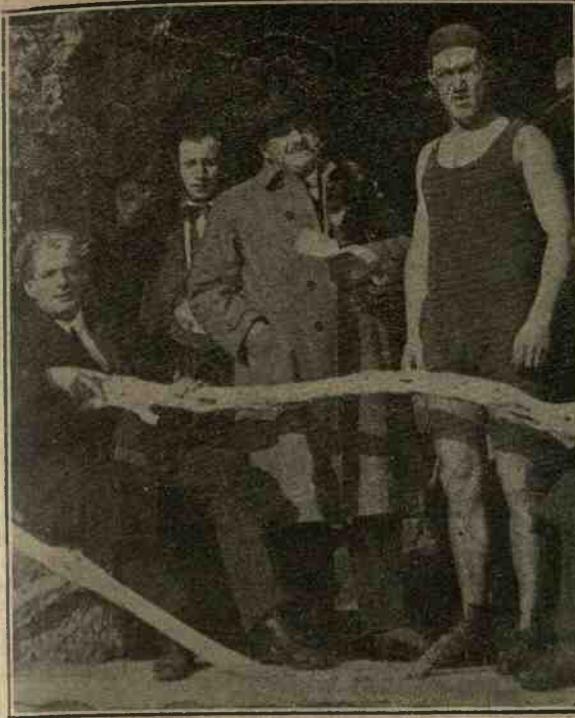
FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA

TORINO - VIA MONTI, 24.

TEL. 22-75 - TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA
NEL 1898





Cimento invernale di nuoto a Genova. — La Gara dei 500 metri. — *Massa, vincitore, complimentato dal Vice-Presidente « Rari Nantes », (Cav. Traverso, da Lunghi, Carbone ed amici.* (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

Il Circuito di nuoto a Milano. — *I concorrenti.* (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

re nostra, l'Italia, vorrei che giungesse ovunque il culto per essa non è vana e traditrice retorica parolaia.

Concludendo il suo alto discorso, in favore al grande problema « umano e nazionale » che è l'educazione fisica, così si esprimeva Léon Bourgeois: « Bisogna dunque intraprendere una crociata morale, un'opera di propagazione incessante, risvegliare l'opinione pubblica dal pesante e morale sonno, far nascere negli spiriti meno socievoli e più ribelli, la convinzione del pericolo comune della nazione e della razza, e mettere nel cuore la volontà di non morire ».

Prof. MANLIO PASTORINI

Membro della Commissione Tecnica della Federazione Ginnastica Nazionale Italiana.

bili al traffico, al moto, alla vita di una nazione, che non può sentirsi arrestare il sangue nelle proprie vene o morire per esaurimento, anzi per stasi.

Non vogliamo con ciò dire che con questi servizi ausiliari lo stato può fronteggiare gli scioperi, noi non facciamo dei sogni in materia di così grande importanza.

Noi siamo convinti che nei servizi pubblici quelle leggi nuove che il mondo rinnovantesi saprà darci eviterà gli scioperi che non sono ammissibili senza pensare alla morte, alla fine di un popolo, ma d'altra parte non possiamo lasciare da parte una così bella ed interessante prova fornita da questi servizi ausiliari, perchè essa ci ha fornito dei dati, per l'avvenire, e dei dati che dovrebbero spronare i governi a studiare, ad approfondire bene la questione nell'interesse del progresso, della civiltà, dei bisogni ognor più crescenti del traffico.

E sarà ben così. Questa organizzazione di nuovi servizi che ci ha con tutta fretta apparecchiata tanto l'amministrazione postelegrafonica quanto la ferroviaria stabilendo linee di trasporti con automobili, camions, motociclette, aeroplani, non deve essere abbandonata, sol perchè lo sciopero è cessato, ma deve restare come ausiliaria alla vecchia organizzazione, come tipo per tutte quelle innovazioni che sono urgenti in tutta la rete dei nostri traffici i quali vanno alleggeriti, vanno rimodernati, vanno centuplicati nei loro mezzi di più accelerate comunicazioni.

Non bisogna dimenticare, per esempio, che il servizio del trasporto lettere, pacchi, stampe, ecc., va molto lentamente, e che ormai non è presumibile che un oggetto postale impieghi due giorni tra Milano* e Torino, quando si hanno mezzi di trasporto, come quelli aerei, o anche più semplici, come quello di una minuscola motocicletta, che divorano i centocinquanta chilometri, esistenti tra i due centri nominati, in una media di un paio d'ore o meno. Non bisogna dimenticare che per interruzioni telegrafiche — le quali non sono rare — alcune volte un telegramma giace 24 o 48 ore in un ufficio mentre una buona comunicazione aerea lo farebbe volare in pochissime ore da Milano a Napoli, in Sicilia, in Africa. Non bisogna dimenticare che l'organizzazione dei trasporti di persone è troppo difettosa perchè oggi si viaggia in cento persone al minuto, mentre una volta la proporzione era dell'una persona per ogni ugual tempo. E tutto ciò deve essere risolto con questi grandi mezzi ausiliari che gli « sports » meccanici hanno apparecchiato, hanno fornito al mondo a maggior gloria ed onore di ogni forma veramente grandiosa di progresso e di civiltà.

Ormai non fa bisogno di continuare per anni ed anni gli esperimenti. I primi di essi, e molto conclusivi, ce li aveva forniti la guerra. I migliori

servizi strategici di offesa, di difesa, di trasporti, di segnalazioni, di traslocazioni, ci furono forniti dagli automobili (salvarono Parigi i disprezzati autobus da piazza!), dai camions, dai dirigibili, dagli aeroplani, dalle motociclette, e dall'umile ma sempre cara bicicletta che ora è l'ausilio delle borse più povere. Dopo della guerra si parlò di far diventare « civili » tutti questi splendidi servizi « militari » ed eccoci ai nuovi esperimenti, ancora più conclusivi che ci sono stati forniti in occasione dei recenti scioperi.

Ricordiamo, anzi ricordi il governo, che noi abbiamo nelle plaghe più civili d'Italia — lasciamo le altre che ancora non fanno invidia alle terre inesplorate... — le quali son servite da tardigrade linee ferroviarie e da miserrime comunicazioni postali e telegrafiche. Potremmo dimostrare con pochi esempi che una distanza di cinquanta, ed anche trenta chilometri, che può essere divorata da una motocicletta in mezz'ora, senza battere « records »... è invece attraversata dalla burocratica consegna di una lettera in 24 ore o più, e da quella lenta ed affannosa ed ingombrata trasmissione di un telegramma in tre o quattro o cinque ore. Ricordiamo, anzi ricordi il governo, che i treni oltrèchè essere già ridotti, oltrèchè essere già molto tardigradi, non sempre possono fermarsi dappertutto e quindi i servizi postali, di trasporti di pacchi, di oggetti, ecc., devono attendere quelle poche fermate stabilite, forse una al giorno, mentre un camion con forse minore spesa potrebbe compiere un circuito di 100 chilometri con fermata e consegna oggetti in 30 o 40 punti diversi lungo la linea in 3 ore o poco più. A tutto questo, che potrebbe costituire col grande ausilio della posta aerea, quella immensa ed indispensabile rete di traffico, devono pensare i nostri governanti dopo le prove che hanno avuto di quanto possa essere utile l'opera di questi moderni mezzi di trasporto. Speriamo — come almeno ci si è lasciato sperare mentre gli scioperi fervevano — che gli esperimenti non vadano a dormire i beati sogni degli archivi ma che un vero soffio innovatore, metta l'Italia nostra sui passi di una bene intesa modernizzazione dei più importanti servizi.

NOI.

Gli scioperi... e gli ausiliariii

Non facciamo qui una questione politica ed economica pro o contro gli scioperi, chiusi recentemente, dei servizi postelegrafonici e ferroviari, ma attenendoci all'antico adagio di « ogni male non viene per nuocere » siamo soddisfatti, per quanto ci riguarda, dell'ausilio che gli « sports » meccanici abbiano dato, ed abbiano dimostrato di poter dare maggiormente, nell'occasione dei summentovati scioperi.

Camions, automobili, aeroplani, tutti questi moderni mezzi di locomozione hanno dimostrato che essi possono se non del tutto, ma in buonissima parte, fornire quei servizi utilissimi, indispensa-

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

Deputati d'Italia! Opponetevi allo sperpero di milioni per un'aviazione civile che non esiste. - Assicurate solo un organismo governativo che salvi un'industria che onorò l'Italia in tutto il mondo.

Non passa giorno che sfogliando i giornali italiani di ogni colore, di ogni partito, politici, tecnici, sportivi e... umoristici io non vi legga l'articolo, il commento sull'aviazione. E' tutta una critica più o meno giusta e precisa all'opera del Governo. Dico più o meno giusta perchè spesso la penna dello scrittore, forse un profano della materia, per quanto in buona fede, non raggiunge lo scopo, ignorando i veri mali che si appongono alla causa aviatoria.

Quando si parla di aviazione in Italia va sans dire si intende parlare del Governo poichè il Governo che dovrebbe dare il modo di progredire alla aviazione civile (quella dei borghesi e non dei militari), è quello che la ostacola. Come dire diversamente? E' o non è ancora oggi l'aviazione un monopolio di Stato? Chi fa dell'aviazione se non alla dipendenza dello Stato? E pensare che il Governo va facendo sapere che la Guerra vittoriosa è finita; che l'esercito si deve ridurre; che di conseguenza l'aviazione non servendo più per ragioni belliche deve limitarsi a poche squadriglie.

Vorrebbe dire il Governo in altre parole che l'aviazione deve d'ora innanzi essere una organizzazione essenzialmente civile pure ricevendo da Esso tutto l'appoggio morale e materiale necessario per il maggiore incremento.

Ma se questo è il concetto che ispira il Governo a rispondere ai Deputati ogni qualvolta gli si annuncia una interrogazione sull'aviazione, dobbiamo in realtà affermare che dopo 16 mesi dall'armistizio l'aviazione nostra rimane la stessa cosa del novembre 1918. Ci spiegheremo meglio. La guerra è cessata per Grazia di Dio e volontà degli italiani ma l'aviazione militare è conservata nelle sue linee generali tale e quale era allora. Di diverso vi è solo questo fatto. Un'aviazione militare improduttiva divisa in due parti (almeno di nome), con due comandi militari uno dei quali (Generale de Sibert) fa capo ad un ministro militare ten. generale Albricci ed uno (ten. col. Berliri) dipende da un ministro borghese, quello dei trasporti, on. De Vito. Dunque sulla carta abbiamo segnate: « un'aviazione militare, quella stessa del 1918, che usa delle stesse macchine aeree, che in 16 mesi non ha avuto alcun miglioramento nel materiale di volo » e dall'altra un'aviazione civile in campo militare, che dispone degli stessi apparecchi che servirono in guerra o che a guerra ultimata sullo stesso tipo si continuarono a fare costruire. Nulla di nuovo, di pratico, assolutamente nulla.

Quali sono i dirigenti di questa aviazione? Gli stessi della guerra. L'aviazione civile (quella che si vorrebbe chiamare civile) continua ad avere gli stessi uomini, con gli stessi principi che regnarono durante la guerra. Con questa differenza. Allora l'aviazione comprendeva i migliori tecnici del Paese per l'occasione subordinati alla disciplina militare;

oggi questi tecnici sono per loro fortuna tornati alle loro mansioni civili e l'aviazione militare e civile continuano ad avere un nugolo di ufficiali superiori effettivi preposti ai comandi i quali non tendono in alcun modo a ridursi. Il personale di volo è per il 99% costituito da elementi militari di classi giovanissime ed in ogni modo quasi tutto da ufficiali di complemento. Sedici mesi sono trascorsi: e noi troviamo ancora gli stessi comandi, gli stessi campi, le stesse commissioni all'estero, le stesse scuole con questa differenza che il tenente di complemento e della territoriale dell'epoca della guerra sono stati sostituiti da maggiori e colonnelli effettivi. Non affermeremo che le scuole diano oggi i frutti di allora. No. Esse esistono senza scopo. Non sapendo il Governo ancora oggi quale disposizione radicale da prendersi per l'aviazione, la consegna è di attendere. Per cui si ha una pleora di comandi, di Ufficiali superiori, di impiegati, tutta un'organizzazione puramente burocratica che costa milioni e milioni senza ragione di essere.

E mentre si spendono i milioni inutilmente, l'industria privata si arresta; l'aviazione civile italiana non esiste affatto. Abbiamo il coraggio di convenire in tutto ciò, on. De Vito. Quello che si sta facendo in Italia è semplicemente antipatriottico:

1° Si negano i fondi per inviare ad Anversa i giovani d'Italia a quel cimento mondiale che dovrebbe riuscire l'indice dell'educazione fisica di un intero Popolo moderno come deve e vuole essere il nostro.

2° Si bandisce un concorso per la costruzione di un tipo di apparecchio da trasporto e lo stesso Ministero dei Trasporti non può dotarlo di premi perchè... in bilancio non vi sono iscritti i relativi fondi.

3° D'Annunzio vuole interessarsi della questione Adriatica. Il Governo invece tenta di distrarlo e suggerisce il raid Roma Tokio, duce il Poeta.

Otto dieci dodici milioni sono dal bilancio destinati al raid che vorrebbe passare come emanazione essenzialmente civile. Macchine e piloti sono invece militari.

I milioni si disseminano fra i due mondi, il Poeta manca alla chiamata ed il raid si inizia col pieno ardimento dei piloti ma con una deficiente prepa-

razione degli stessi. Le case costruttrici non hanno avuto il tempo nè gli aiuti per prepararsi come avrebbero desiderato.

Questa, signori, è la verità dei fatti. Questa è la situazione vera della nostra aviazione.

Poche settimane or sono trovandomi a Roma sentivo il dovere di informare i lettori sulla necessità di porre fine ad una spesa inutile che grava ancora per parecchi milioni sul Bilancio dello Stato e che non rende nulla alla causa aviatoria civile. Accennavo in quella corrispondenza a quanto stava preparando nella Capitale. E non mi sbagliavo. Corre voce in questi giorni che il Governo vorrebbe nuovamente creare un Sottosegretario dell'aviazione. Ma a che varrà tutto ciò? A nulla essenzialmente per un fatto che l'indirizzo attuale non sarà mutato. Il sottosegretario non muterà nulla. Farà spendere di più: conserverà lo stesso regime e gli stessi uomini.

Il col. Berliri potrà lasciare il posto ad un neoonorevole Cavalli ma la direzione politica e tecnica non avrà ancora i suoi duci ideali.

Ricordiamo al Governo che in Italia esistono uomini di provata ed indiscussa competenza nel campo dell'aviazione. Vogliamo costituire un sottosegretario? Ebbene ecco due nomi di persona ad hoc: L'on. Ing. Carlo Montù per il posto di sottosegretario ed il colonnello Prandoni (aviatore) direttore generale.

Eccellenza Nitti! Ella vuole dare nuova prova della sua simpatia alla causa aviatoria? Ci onori di leggerci e di ascoltarci.

Non permetta più che per l'ambizione di pochi si sperperino i milioni dello Stato; salvi un'industria che onorava ormai il mondo e faccia in modo che all'aviazione civile d'Italia si dia la ragione di esistere.

Su tale programma nessuno sarà discorde.

GUSTAVO VERONA.

Si deve avere il dominio dell'aria: dicono gli inglesi.

M. Holt Thomas ha fatto recentemente a Londra, a proposito dell'aviazione civile inglese, delle dichiarazioni giudiziosissime.

« Se un nemico risoluto riuscisse a tagliarci le comunicazioni col Sud, noi non potremmo assolutamente difenderci; e non potremmo contare nè sulla marina nè sull'esercito.

« Alcuni giorni or sono, discorrendo con alcuni grandi affaristi, eravamo d'accordo nel constatare che non occorrerebbe più d'una mezz'ora per distruggere una città, disponendo di due recenti tipi di « bombardiers ». Basterebbe essere muniti di bombe a gas per annichilare l'attività degli abitanti.



A Roma. — Lo sciopero ferroviario. — Gli aeroplani fanno servizio postale, trasportando anche le cartelle del Prestito ed i valori. (FOT - Roma).

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.

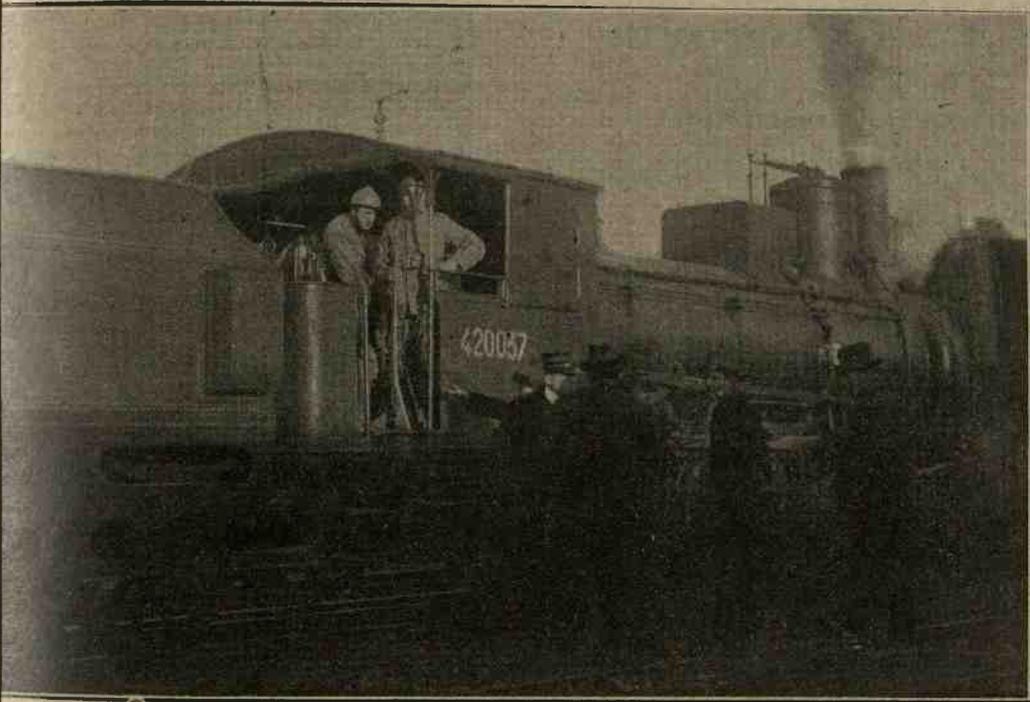
Lord Weis dichiarava recentemente che la prima guerra sarebbe una guerra aerea, e che questo cataclisma scopperebbe con la rapidità di lampo. Noi dobbiamo tenerci pronti contro una simile eventualità. Dobbiamo conservare, mantenere e migliorare il nostro materiale d'aviazione. Noi dobbiamo assicurarci il dominio dell'aria. Noi dobbiamo formare un esercito di piloti e meccanici. Mentre noi restiamo inattivi, dice M. Holtmas (ma noi non ci crediamo, N. d. R.) la Germania ha già installato 12 mila chilometri di linee aeree. I costruttori tedeschi sono riusciti ad attuare alle loro iniziative il Governo. Questi vantaggi la navigazione aerea, e automaticamente questa acquista in Germania una importanza inestimabile. D'altra parte gli affaristi tedeschi non rimasti indifferenti a questo movimento. I nostri nemici sono sicuri che l'aviazione porterà un grande compimento nell'avvenire. Essi hanno stabilito un organismo centrale che tiene il corso della vita e dello sviluppo dell'aviazione. Essi intrattengono anche l'opinione in Germania che l'avvenire della Germania è nella conquista dell'aria. Di più, sin dalle scuole, mentre disegni semplici, essi cercano di convincere i giovani spiriti degli allievi di questa idea.

più leggeri o più pesanti dell'aria?

Kamp ingegnere specialista in materia di dirigibili, scrive sul giornale «New-York American» un articolo inteso a dimostrare la superiorità del dirigibile sull'aeroplano; egli dice:



A Milano. — A causa dello sciopero ferroviario vengono indetti dei servizi aerei postali: Milano-Pisa-Roma. — I pacchi delle lettere per la Capitale vengono caricati. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).



Lo sciopero ferroviario a Milano. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

più recenti modelli di dirigibili rigidi hanno elasticità pressochè illimitata. Noi possiamo attivamente produrre degli involucri di pallone si fatti che la perdita di gas non eccede i 6 p. e. al mese: ciò che significa che durante questo periodo l'apparecchio perde appena il sesto della forza ascensionale. Il raggio d'azione dipende principalmente dal volume del dirigibile e dalla sua velocità. Durante la guerra la Germania aveva dei dirigibili di una capacità di 100.000 p. e. per i quali il raggio d'azione era dalle 4000 alle 8000 miglia. Attualmente è possibile costruire dei dirigibili rigidi capaci di girare il giro del mondo senza atterrare. Allorquando si raddoppiano le dimensioni di un aeroplano si può calcolare che la sua forza ascensionale è quadruplicata; allorquando si raddoppiano le dimensioni di un dirigibile la sua forza ascensionale diventa 8 volte più considerevole. Non c'è dubbio che nell'avvenire si possano costruire aeroplani la cui superficie portante superi i 200 p. e.; e al contrario alcun limite per il cubaggio dei dirigibili. I Ballonnets a gas, in effetto, non possono che rinforzare l'involucro e accrescere in proporzione considerevoli la stabilità. Un aeroplano non si può utilizzare per il carico utile che 25 p. e. della forza ascensionale

totale; in un dirigibile si può utilizzare il 60 p. e. di detta forza per trasportare combustibile, l'equipaggio, passeggeri, posta, e zavorra. Praticamente si calcola 50 p. e. carico utile. Un dirigibile di 100 tonnellate contiene ad un dipresso 3.200.000 p. e. di gas: apparecchi di queste dimensioni (800 p. di lunghezza) sono già costruiti e collaudati. Un dirigibile di 3.000.000 p. e. può ottenere una velocità di 80 miglia all'ora e portare 500 passeggeri. Un dirigibile di 10 milioni di m. cubi potrebbe portare 2000 passeggeri e ottenere una velocità all'ora superiore a 100 miglia. Il dirigibile rigido ha un'altro vantaggio. Un aeroplano, per mantenersi in aria, non può ridurre la sua velocità al disotto di 30 miglia all'ora; ora durante questo tempo egli consuma forzatamente del combustibile. Il dirigibile al contrario può arrestare i suoi motori se gli conviene fare le riparazioni necessarie e marciare ad una velocità ridottissima. Un aeroplano, se è obbligato a riparare o se il suo motore s'arresta del tutto, è costretto a discendere: se egli si trova in tale momento al disopra del mare largo, di grandi foreste, di paludi, o di regioni montagnose egli ha forti probabilità perchè questa discesa si muti in un disastro. Il dirigibile al contrario se le condizioni meteorolo-

giche diventano sfavorevoli può discendere lentamente, conoscere quel che ha sotto a mezzo degli apparecchi di sondaggio. In caso di nebbia egli può elevarsi al disopra di essa. Nello stesso modo se egli è sorpreso da un temporale, può librarsi al disopra della tormenta, cosa che alcuni piloti hanno già fatto in più casi.

Per il Campionato Internazionale di Scherma

In occasione della prossima Esposizione Internazionale d'arte di Venezia, il cav. prof. Galante organizza nel mese di giugno un grande Torneo Internazionale di scherma per dilettanti di Fioretto, Sciabola e Spada da terreno con diecimila lire di premio tramutabili in oggetti di valore equivalenti. Detto Torneo si distinguerà dagli altri per lo svolgimento a base di match di cinque colpi per il fioretto e la sciabola ed a tempo di dieci minuti per la spada da terreno. Oltre ai numerosi doni e medaglie d'oro sono assicurate ai vincitori lire 500 per il I premio, lire 300 per il II, e lire 200 per il III per ciascuna delle Tre gare.

ESIGETE OVUNQUE

IL

LION NOIR

CREMA PER CALZATURE

La GRAN MARCA

MILANO - Via Trivulzio 18



La squadra dell' « Unione Sportiva Torinese ». (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

GIUOCO DEL CALCIO

Campionato di 1ª Categoria

Semifinali. = Seconda giornata.

(1° Febbraio 1920).

Dopo la radiosa parentesi del match internazionale con la Francia, il cui risultato, se pure strano, è tuttavia una bella affermazione per i nostri colori, e dopo il prolungarsi forzoso di tale parentesi a causa dello sciopero ferroviario, si è ripreso il campionato italiano di 1ª categoria con una giornata interessantissima per gli incontri in essa fissati. Tuttavia ci si consenta osservare che, dato il momento ormai considerevole delle Società concorrenti in tale categoria, è troppo poca cosa limitare il programma sportivo della Federazione al massimo campionato, così com'è ora, eliminato un gran numero di squadre.

Noi riteniamo quindi necessario studiare almeno per il futuro un programma che consenta maggiore attività a tutti senza che venga meno l'interesse generale anche del pubblico, come accade ora, con conseguente vantaggio per i maggiori clubs ed evidente danno per i minori che grandi sacrifici fanno per mantenersi in vita nell'attesa dell'anno successivo e nella speranza di compensare meglio tali sacrifici. Problema questo importantissimo che non sfugge certo al buon volere dei dirigenti della vita footballistica nazionale, ma che i dirigenti stessi non hanno mai voluto o saputo affrontare anche se su di esso nel passato molte chiacchiere abbian fatto. Necessario sarà adunque preoccuparsi di esso più che non si creda ed in proposito anche noi, come già altra volta accennammo, a tempo più opportuno, diremo la nostra modesta opinione concretamente su un programma fattivo ispirato a tali concetti.

Fatta così anche noi la nostra parentesi veniamo all'incontro che è stato certo il più importante della giornata.

« Alessandria F. C. », e « Pro Vercelli », pari uno ad uno.

Sulle due squadre che Alessandria doveva vedere misurarsi sul terreno di piazza d'armi, molte cose si son dette in precedenza e si è cercato da tutti di dare ad esse quella giusta valutazione che consentisse un preciso pronostico, ma invero i pareri furon tutti, e giustamente, incerti.

Baldanzosa l'una per la serie ininterrotta di brillanti affermazioni, sorretta da un radioso passato l'altra ed anelante a rinnovarlo, l'« Ales-

sandria e la « Pro Vercelli » hanno atteso questo giorno con vera passione e la posta ne valeva pena. Vincere questo match voleva dire, sia l'una sia per l'altra, aver superato un forte ostacolo, voleva dire acquistare maggior fiducia nel futuro cimento con la bella squadra del « Genoa Club ».

Il risultato della gara odierna invece non stabilisce quale delle due squadre avrebbe potuto con maggiore baldanza affrontare la terza rivale terribilissima, mentre giova a questa che prende il primo posto di classifica.

Le due squadre sono scese in campo preoccupate assai una dell'altra, sicchè abbiamo assistito assai più ad un serrato gioco di difesa che a nutriti attacchi, non essendo nè la prima linea dell'« Alessandria » nè quella della « Pro Vercelli » convenientemente sostenute dai rispettivi halves. Così pure di conseguenza la partita non ha offerto quella esibizione di buona tecnica di gioco che era lecito attendersi per la fama acquistata dall'« Alessandria » per la costante ottinuità sua forma, dalla « Pro Vercelli » per la graduata sua affermazione attraverso alterne vicende durante le precedenti gare.

Con tutto ciò la partita ebbe fasi anche elettrizzanti, destò entusiasmi nel pubblico e, se è lodevole, che torna pure ad onore dell'arbitro signor Resegotti, non degenerò mai, sebbene sostenuta con un gioco vigoroso alle volte anche rude. Ma che si sia quindi giocato bene non può affermare e ci limiteremo a dire che l'incontro fu piuttosto una lotta a denti stretti condotta con forza da ambo le parti senza preoccupazione di svolgere un gioco fatto di combinazioni belle, interessanti, sia pure nel pericolo di ciò di scoprire le difese.

Le due prime linee fecero del loro meglio, certo non abbiamo visto oggi quell'intesa caratterizzata specialmente il trio centrale di sandrino, il quale, vuoi per la stanchezza di Ronconi, appena arrivato da Roma, vuoi per la stanchezza di Papa, non del tutto nè forse per ragioni di salute, ha combinato poche volte ed è stato meno deciso del solito nello spunto finale delle azioni. A ciò aggiungasi che l'estrema linea non era in buona giornata e si avranno così giusti valori determinanti la mancanza della vacuità consueta.

La « Pro Vercelli », a sua volta, ha sentito oggi, come già si notò ancora, la mancanza di un deciso calciatore in porta e spesso frustrato così gli attaccanti suoi del centro le belle occasioni che il valorosissimo Rampini II offriva nelle sue precise centrature dall'ala, ben imitate da questo dal compagno Corna, ora in buona giornata.

Le seconde linee, e quella alessandrina assai più di quella vercellese, si curarono maggiormente della difesa che dell'attacco, e pur avendo fornito un gioco buono, non esplicarono tutto il loro mandato lasciando troppo spesso a sè la rispettiva linea d'attacco. Buone le difese estreme.



Il match « Milan-Legnano ».

(Fot. Strazza - lastre Cappelli.)

CACAO TALMONE

Il re dei Cioccolati

Il re dei Cioccolati



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

individualmente diremo che ci piacquero sempre Balonceri, buon conduttore della sua linea; Rampini II, che ormai si sarà imposto alla osservazione dei tecnici per la prossima formazione della squadra nazionale che dovrà battersi contro la svizzera; Carcano, pure, sebbene questa volta, contro l'usato, assai più in difesa che in attacco; Ara, Parodi e Degara.

osservammo particolarmente il gioco di Papa I molto ci piacque. Questo giocatore, senza svolgere un gioco appariscente, rende tuttavia assai la sua squadra e giova accanto all'irruente Tizzelli.

Le due squadre si allinearono così:

«Alessandria»: Porrati Papa I e Ticozzelli-rettì, Carcano e Lazoli-Ricci, Balonceri, Papa II, Rampini III e Bay.

«Pro Vercelli»: Barberis-Rosetta e Bossola-Parodi e Degara-Rampini II; Mattuteia, Rampini III, Rampini IV e Corna.

Arbitri, come dicemmo, Resegotti che condusse la gara con equilibrio, buon senso e fermezza.



Lo «Squadrone Veneziano» che si è incontrato col «Genoa». (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

cesso poichè su un *corner* Rampini IV segna il pareggio. E' ora «Vercelli» che insiste nell'attacco, ma senza risultato. Le due squadre si sono lasciate sfuggire molteplici occasioni di fare altri *goals* e ciò debbono alla precipitazione dei rispettivi *forwards*.

La gara termina fra la gioia del pubblico che temeva una sconfitta, data l'insistenza della «Pro Vercelli» nel portare attacchi alla rete di Porrati. Per la verità, tuttavia, a noi parve ancor oggi, se non come al solito, un po' più amalgamata la squadra dei grigi alessandrini.

Le altre gare.

Il «Milan» ha battuto il «Legnano» con tre *goals* ad uno dopo una lotta che non ebbe delle fasi interessanti, ma che si svolse piuttosto in modo farraginoso, anche per il vento. Evidentemente la squadra dei lilla è in declino di forma, mentre il «Milan» ha potuto cancellare l'impressione prodotta dall'inesplicabile sconfitta subita dai concittadini dell'Internazionale, la scorsa domenica.

Il «Genoa» ha avuto facilmente ragione del «Venezia F. C.» per cinque *goals* a zero.

La superiorità di classe degli uomini rosso bleu facilmente ha avuto agio di tradursi in una considerevole affermazione numerica. Il «Venezia», mancante del suo consueto portiere, ha svolto rare azioni d'attacco mentre ha dovuto subire quasi costantemente gli insidiosi, rapidi attacchi penetranti del «Genoa Club» che a sua volta mancava di Sardi.

Nel gruppo B. l'«U. S. Milanese» ed il «Casale» hanno terminato alla pari la gara che fu disputatissima nel secondo tempo, fiacca nel primo. Del «Casale» giocarono bene il portiere De Giovanni, Sartorio, Grosso. Meno piacque Rampini III che fece a molti l'impressione di dar calci tanto per dar calci e non sempre alla palla. E' bene perciò che egli si corregga da questa pecca piuttosto grave. Il «Casale» avrebbe segnato due *goals*, ma l'arbitro Crivelli giustamente annullò per fuori giuoco quello fatto da Rampini III ed il pubblico inveì contro di lui tenendo dopo la gara un contegno scorrettissimo.

Simile cosa accadde a Modena dove la «Juventus» ebbe ragione, di misura, della locale squadra, sebbene handicappata per diverso tempo per l'uscita dal campo del centro sostegno Marchi

e dell'*half back* Varalda, ambedue contusi, quest'ultimo un po' gravemente.

Il «Modena» giocava piuttosto violentemente e l'arbitro, il cav. Varetto del «Torino», giustamente puniva... ed il pubblico fischia. Informazioni assunte in proposito confermano anche che il «Modena» avrebbe dovuto subire almeno un *penalty*, ma di tali informazioni non teniamo conto, poichè... son voci e nulla più. Quello che invece rileviamo e dobbiamo seriamente far rilevare a chi di ragione è il frequente ripetersi di fatti indecorosi a danno dei nostri arbitri cui spesso, il pubblico col suo contegno, impedisce di essere sereni e calmi.

Sarebbe tempo che la Federazione trovasse il mezzo di ovviare a ciò e poichè i suoi giusti richiami, ammonimenti, ecc. lasciano il tempo che trovano, dovrebbe procedere a qualche atto più energico. Non ne scapiterà certo il foot-ball... ma può darsi che in tal modo soltanto sia possibile insegnare l'educazione a chi non ne ha nemmeno un briciolo.

Ne vediamo già gli effetti: i migliori arbitri un po' alla volta si ritirano oppure arbitrano per forza, senza entusiasmo. Certo è che uomini già vecchi nell'ambiente del foot-ball, conoscitori del giuoco per lunga esperienza, se pure anch'essi fallibili, male si adattano a subire gli insulti di forsennati partigiani spesso incompetenti o di petulantissimi ragazzacci.

Nel Gruppo C. l'«Internazionale» ha battuto a stento l'«Andrea Doria» la quale però sembra avrebbe meritato almeno un *match* alla pari.

Il «Novara» ed il «Bologna» pure finirono l'incontro alla pari, uno ad uno, e ciò torna a tutto onore degli emiliani che certo hanno fatto notevoli progressi.

Per vero dire il «Novara» avrebbe dovuto vincere, ma fu spesso sfortunato.

Il «Torino», ancora una volta, pur battendo a stento l'«Enotria» con due *goals* ad uno, non ha per nulla soddisfatto nè convinto il pubblico per il suo giuoco che è ora assai sconclusionato.

Accipiter.



Resegotti, il trainer della Squadra Nazionale Italiana che si incontrerà a Berna con quella Svizzera. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Il primo tempo fu meno interessante del secondo per quanto la «Pro Vercelli», mercè Rampini ha portato frequenti attacchi alla rete di Porrati parve l'«Alessandria» un po' più decisa negli immediati contrattacchi. Tuttavia, delle due squadre, quella che maggiormente insistette fu la «Pro Vercelli». Frequenti errori dei terzini non furono convenientemente sfruttati dagli attaccanti il primo tempo termina senza che le porte siano violate. Un *goal* di Rampini IV venne annullato per fuori giuoco.

La ripresa è assai più movimentata: l'«Alessandria» attacca più decisa dopo aver sventata l'insidiosa calata dei bianchi che riescono ad impegnare seriamente Porrati. Così al nono minuto circa Balonceri riesce ad infilare la rete e c'è un'eccezione fra l'indescrivibile entusiasmo del pubblico. Continuano gli attacchi dei grigi, ma Barberis para, i terzini liberano, finchè superato un momento d'incertezza Ara conduce i suoi all'attacco e finalmente lo sforzo è coronato da suc-

SCUOLA PER MECCANICI

E CONDUCENTI DI AUTOMOBILI

(Autorizzata dallo Stato).

Via Balbis, N. 1 - TORINO - Telefono 63-02.

Un Corso teorico-pratico, tenuto dagli Ingegneri Luigi Mussino ed Emilio Marengo, avrà principio sabato, 7 corr., alle ore 20,45.

Ultimato il Corso, gli allievi otterranno alla Sede della Scuola stessa, il legale certificato di idoneità per condurre l'automobile e la motocicletta.

Il Direttore
Ing. E. Marengo.

Il Presidente
Avv. C. Gorla-Gatti.

FANALI per CICLI

Figli di SILVIO SANTINI - FERRARA

CORA

La classica Marca
del Vermouth

Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

TORINO

Ercole Formini

Società Accomandita

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

Lavorazione della Lamiera

Scocche

Parafanghi

Bavette

Cassette

Vasche, ecc.

SOCIETÀ ANONIMA

STABILIMENTI Ing. G. FESTA

Capitale interamente versato L. 3.000.000

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

TORNI di qualunque dimensione e tipo

LIMATRICI corsa 320, 470, 720 min.

PIALLATRICI

FRESATRICI VERTICALI

TORNI e macchine varie per materiale ferroviario

SPIANATRICI PER LAMIERE

Fornitori dei Regi Arsenalì e delle Ferrovie dello Stato

IDROVOLANTI "SAVOIA,,



VINCITORI
della

Gara Internazionale
d'idrovolanti

per la

Coppa Schneider - 1919
BOURNEMOUTH

Record Mondiale Velocità
Idrovolanti su Circolite
di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE
AMSTERDAM

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

Raid AMSTERDAM
COPENHAGEN

STOCKHOLM

con passeggero

Raid SESTO CALENDE

GINEVRA con passeggero

attraversando il Sempione

Raid STOCKHOLM

HELSINGFORD

con passeggero.

Idrovolanti "SAVOIA,, - Tipi militari

Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovolanti "SAVOIA,, - Tipo commerciale

per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA,, - Per servizio trasporti

Posta e Messagerie

Rivolgersi alla

Società Idrovolanti Alta Italia

Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

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



Matt Adams fra i dirigenti la F. I. S. A. e gli sportsmen milanesi. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Attendendo le Olimpiadi di Anversa

...ntre si preparano gli atleti - Il dovere del Governo - Cosa si fa all'estero.

Matt Adams continua le sue visite ai diversi centri sportivi italiani per conoscere e scegliere gli atleti maggiormente indicati per la preparazione degli atleti. Così dopo Roma ha visitato Genova e da Milano è passato a Torino.

«Stampa Sportiva» ha detto chiaramente cosa non ha dato e che cosa dovrebbe dare il Governo Italiano per assicurare l'andata dei campeggi d'Italia. Ci fa piacere rilevare come su questa questione tutta la stampa sportiva italiana si è concorde. Così la «Gazzetta dello Sport» rafforzando la questione delle Olimpiadi e l'appoggio del Governo con lo sperpero di milioni per il «raid» a Tokio propone:

Sia nuovamente richiesto al Governo un contributo di almeno centomila lire passando ai fondi delle Olimpiadi l'anticipo destinato all'equipaggio dell'equipaggio sfasciato sabato e che più non vale per Tokio;

Che questa richiesta, coi sentimenti di depressione degli sportivi per la iniqua sperequazione, portata personalmente in Roma, alla Presidenza del Consiglio, da delegati del Comitato Olimpionico e tutte le Federazioni sportive italiane, al momento della riapertura del Parlamento.

«Italia Sportiva» di Roma a sua volta così dice:

La questione più palpitante, quella che occupa e preoccupa chiunque tenga al buon nome dello sport.

Il trattare, nell'approfondire un argomento di tanta importanza nazionale e pressante nella società, passando in rivista quanto si è fatto, si fa facendo e si è ideato di fare in merito alla preparazione olimpionica, noi non vogliamo un merito del facile esame critico e tanto abbiamo intenzione di polemizzare.

La lunga esperienza in fatto di Sport ed un po' forti per quella maggiore lucidità che si ha da semplici osservatori senz'essere convulsione del lavoro certo non facile e non

semplice, riteniamo, di poter giudicare serenamente la situazione sportiva d'Italia, nel momento attuale e quale si presenta per l'avvenire, e di fare qualche osservazione di cui si trarrà la morale che si vorrà.

Il nocciolo della questione — chiamiamola pure olimpionica — è la necessità di argento che occorre ed in non breve misura per una buona preparazione nazionale; 100.000 lire furono stanziati dal Governo ma esse troppo piccola cosa rappresentano di fronte all'occorrente, ancorchè ristretto ai minimi termini possibili.

Dopo aver fatto inutili pressioni al nostro Governo per ottenere una elargizione maggiore e dopo aver punzecchiato le Autorità parlando del raid Roma-Tokio; di sperequazioni, ecc., ecc., si è rimasti all'idea di promuovere una sottoscrizione nazionale la quale soluzione si dimostra la più pratica.

Noi siamo sicuri che il mondo italiano e non soltanto quello sportivo saprà rispondere all'appello in maniera degna di quel buon nome d'Italia che ad Anversa verrà posto in giuoco e noi tutti ci adopereremo per la buona riuscita dell'iniziativa».

In Francia ed in America ogni giorno di più si forma una coscienza sportiva anche presso chi governa.

A complemento della proflassi sociale di cui tanta parte sono in America gli sports, nella mezzanotte del 13 al 16 è entrato in vigore il decreto della proibizione dell'alcool negli Stati Uniti. In tutto il territorio, 1.400 agenti speciali sono stati incaricati di rinforzare la polizia regolare, per assicurare la stretta esecuzione della legge.

Il commissario principale del fisco ha annunciato che il decreto sarebbe tra poco reso ancora più rigoroso «di tal maniera che la nazione andrebbe assolutamente priva di qualsiasi liquore».

I proibizionisti hanno tenuto, per festeggiare l'entrata in vigore del decreto, numerosi «meetings» nelle diverse città. Essi hanno dichiarato che il regno dell'alcool è finito e che mai più una goccia di rhum potrà essere venduta nel territorio.

Gli «umidi» hanno fatto degli sforzi fantastici nella giornata di ieri per acquistare tutti gli «stocks» di liquori e di vini (anche i vini sono proibiti) che si trovavano nei caffè e negli alberghi a New York essi hanno organizzato una orgia generale in tutti i grandi caffè della città.

Essi vogliono la razza americana capace del massimo rendimento fisico e morale, e così alla pratica spontanea ed obbligatoria degli sports hanno voluto aggiungere l'astensione assoluta dai liquori e dai vini, debilitanti l'organismo umano.

L'urgenza del problema della ricostituzione fisica in Francia assilla sempre più le menti. Il «Comité de la Fraternelle de Champagne-sur-Seine», desiderosa di creare ovunque in Francia un vasto movimento in favore della educazione fisica, ha sottoposto ai giornali un'idea interessantissima.

In ciascun dipartimento un Club, facendosi promotore del movimento, farebbe firmare a tutti i presidenti dei gruppi sportivi una lettera indirizzata ai deputati del dipartimento loro chiedendo



ESTRATTO DI CARNE
"SOLE"

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO

di prendere seriamente in considerazione la causa dell'Educazione Fisica della gioventù.

Una immensa petizione così si organizzerebbe, e il movimento, appoggiato dai giornali regionali e locali, raggiungerebbe i più refrattari all'idea sportiva e darebbe ai parlamenti l'autorità necessaria per difendere la causa dell'Educazione Fisica nella gioventù.

L'eccellente iniziativa trova favorevole l'ambiente dei giornali. L'«Auto» tiene a disposizione delle società il modello della lettera che potrebbe essere indirizzata agli eletti dei vari dipartimenti.



Platt Adams insegna il modo di lanciare il giavellotto. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).



VITA MONDANA TORINESE

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine
e di prima visione.

L'avventura di Bijou è la sventura di Camillo De Riso

Il simpatico ed elegante ritrovo di Corso Vittorio Emanuele, continua a registrare i successi artistici dei suoi ricchi programmi.

Il pubblico che desidera un'ora di buon umore, oggi lo può trovare assistendo alla produzione di *L'avventura di Bijou*.

Il pubblico ride moltissimo per la bella farsa e per la gaiezza dei tre bravi protagonisti: Bijou (*Fernanda Negri-Pougel*), Teodosio (*Camillo De Riso*) e Riccardo (*Alberto Collo*).

Dalle ore 16 alle 18 e dalle 21 alle 23, danze della coppia *Ghérard and Tyna*.

AMERICAN BAR

Volete bere una buona tazza di caffè?

Recatevi in Galleria Nazionale dai Fratelli Saracco.

Ricercate uno sportsman?

Lo troverete all'American Bar.

Amate la musica?

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

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

ENIGMA o LA DONNA MACISTE

BORSA

Da lunedì si proietta questa grandiosa e drammatica *film* poliziesca e di avventure emozionanti, creazione atletico-acrobatica della famosa *troupe* Mercantoni, in unione alla celebre danzatrice russa *La Perlowa*.

La folla di spettatori a questo Cinematografo è sempre rimarchevole.

La gioventù sportiva vi si dà seralmente convegno per gustare gli interessanti programmi che la Direzione va annunciando.

SALONE GHERSI

Il più importante
CINEMA
d'Italia

La più bella donna del mondo.

Tutti coloro che già conoscevano i due romanzi *Il figlio inquieto* e *La più bella donna del mondo* di Ghota, li rivedono vivere sullo schermo del *Gheresi* in una magnifica cinematografia e li gustano una seconda volta; mentre coloro che li ignorano accorrono ad acquistarli perchè, leggendo il libro, possono gustare la cinematografia ricordandola sul romanzo. Il merito di questa combinazione spetta alla *Latina Ars*, allo sceneggiatore Luigi Mele ed a tre bravissimi interpreti che sono i protagonisti della rovente storia d'amore.

La prima rappresentazione ha segnato un pubblico straordinario per qualità e quantità, che non mancherà di aumentare ancora alle repliche.

“CASA DELLA FELICITÀ”

ottiene un magnifico successo, e sempre alla presenza di un pubblico fitto ed elegante, questo forte dramma in 4 atti di Carmine Gallone, del quale sono protagoniste le due graziosissime attrici Berta Nelson ed Henriette D'Arienzo.

Prossimamente GIOVANNI GRASSO

il suggestivo attore siciliano si presenterà quanto prima come protagonista di un grandioso e drammatico romanzo di avventure.

ROYAL

La morte del mostro

(Ultima serie di CASA DELL'ODIO)

ITALA

Perla Withe ottenne un trionfo senza precedenti. Il pubblico, fanatico per questa meravigliosa attrice americana, accorre in folla strabocchevole ad assistere alla sua lotta finale e decisiva contro il misterioso *uomo dal cappuccio*.

Questa ultima serie contiene la rivelazione sensazionale che gli spettatori aspettano con ansia, ma essa scompiglia ogni ipotesi. Il *mostro* non è cugino di Perla Waldon, come tutto portava a credere, ma... la conseguenza di *uno spaventoso segreto di famiglia* che nell'ultima serie viene rivelato.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

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

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

Fabbrica di Accumulatori Elettrici
per tutte le applicazioni

Società Anonima

Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.

FASCIE e GUARNIZIONI

per **FRENI e FRIZIONI**



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.



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

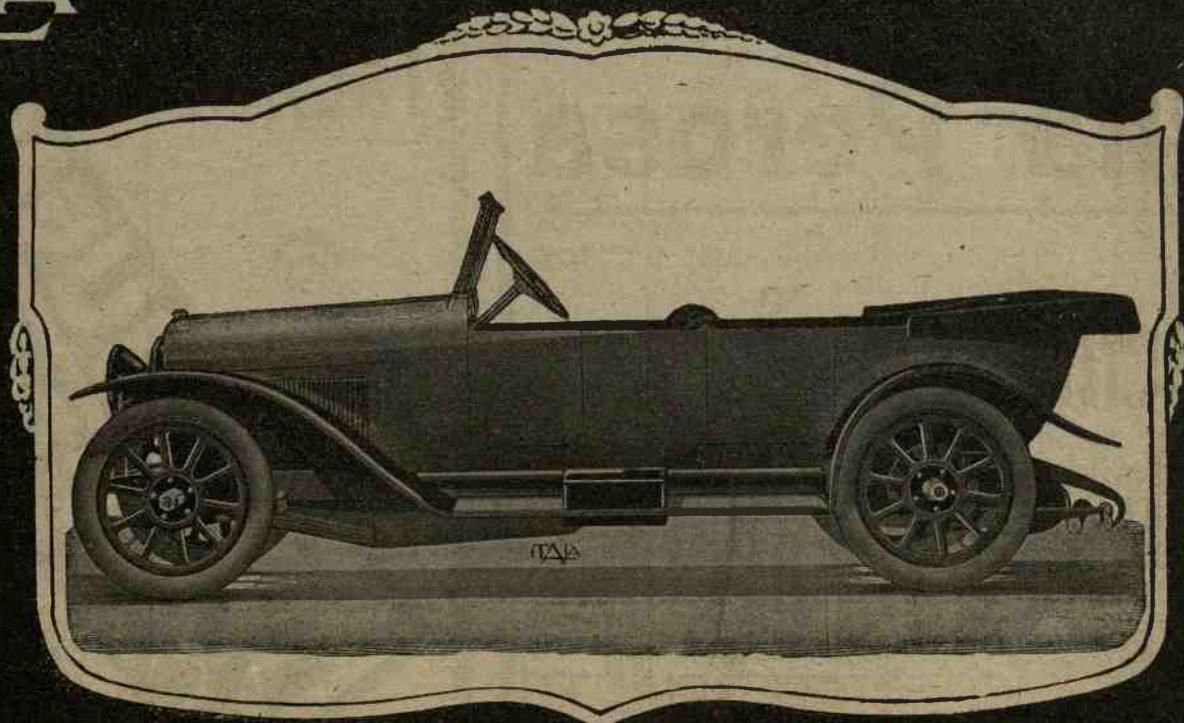
Le Trayas (Var) Francia



ITALIA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO 50



MODELLI PER TOURISMO
AUTOCARRI INDUSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE

PER TURISMO
PER SPORT
PER CITTA'
PER AFFARI
PER TRASPORTI

AUTOMOBILI



TORINO

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA

(Pinerolo).

PNEUMATICI



La Marca
di fiducia.