

LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

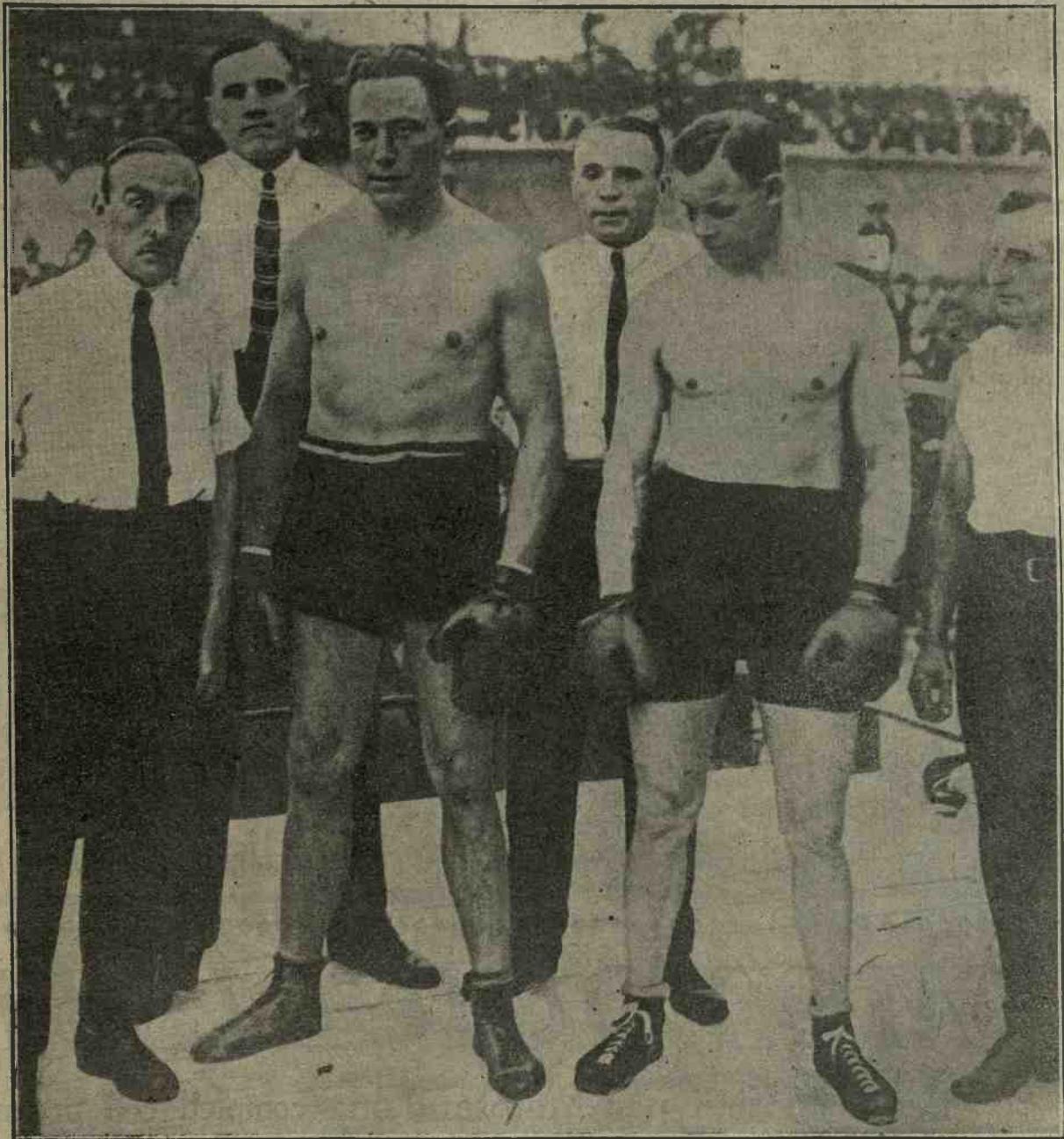
ABBONAMENTI

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

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA
TORINO
Via Davide Bertolotti, 3

IN SERZIONI

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



Il Match a Berlino tra l'italiano G. Spalla (a sinistra) ed il tedesco Eckeroth (a destra).

AUTOMOBILI

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

Gli articoli e gli abbigliamenti

SPORTIVI

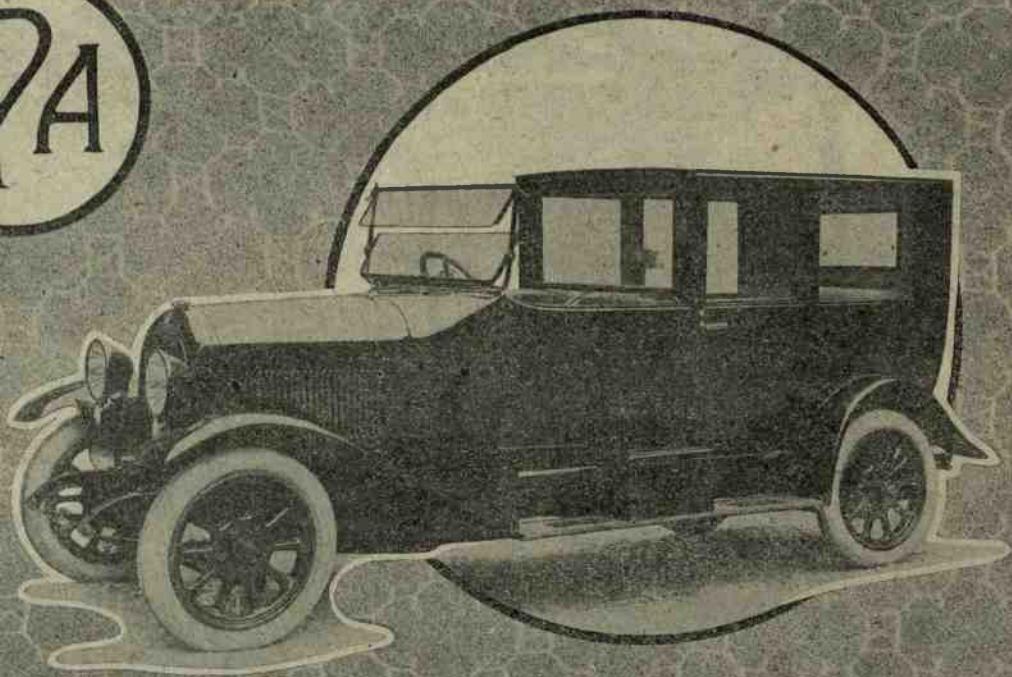
di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da
BOSCO & MARRA - Torino - Via Roma, 31
(Entrata via Cavour).

Gia Negozio VIGO

La fornitrice delle maggiori Società sportive,
dei clubs, delle sezioni di educazione fisica militari.



Società Ligure-Piemontese Automobili

**MOTOCICLISTI!**

Sedili speciali per Mototandem (completi con pedane)

ULTIMA NOVITA' AMERICANA

Selle sciolte per tandemStaffe poggiapiedi sciolte per tandemContakilometri per motocicliTrombe - Pompe - Fanali - ecc., ecc.

CARELLO & DE MARCHI - Corso Vittorio Emanuele II, 21 - TORINO
MILANO - Via Sant'Orsola, 7

Via Silvio Spaventa, 30 - ROMA

Le corse in salita

Nuovamente al Cenisio.

Le corse di automobili, approvate dall'«Automobile Club d'Italia», non ammesse invece dalla Camera Sindacale degli industriali automobilistici continuano ad ogni altra domenica a ripetersi spesso nello stesso giorno.

Tutti erano lassù intervenuti prima delle ore 6 del mattino, ora fissata per lo spaccamento della strada napoletana che da quel momento riservava come campo sportivo ad una sciera di arditi del volante. Tutta una sciera di gentlemen che sauro guidare con la stessa maestria di un professionista e che hanno a loro disposizione macchine di marcia famose.

La storica gara del Cenisio, cui è legato il nome del nostro giornale che ne fu il primo ideatore e organizzatore, si è ripetuta, dopo la guerra, interessante quanto mai, richiamando, come ai bei tempi di Lancia e Nazzaro, una folla immensa di sportsmen. La riunione si è chiusa con due bellissime vittorie, una italiana per le motociclette e per Della Ferrera, ed una francese per mezzo di Reville. Essi furono i vincitori assoluti della Corsa del 1920.

Bordino e Borgarello, primi nelle loro rispettive categorie di motociclette, sono riusciti ad abbattere i records precedenti. La Francia ha mandato il suo rappresentante, ed egli con una vettura Peugeot ha vinto non solo, ma ha trionfato fra la ammirazione degli stessi concorrenti. L'unico suo avale temuto fu il Masetti. Il tempo ottenuto da Reville ci rappresenta una performance di primo ordine.

Se sono mancati i grandi campioni del volante, oggi a disposizione delle nostre migliori fabbriche, certamente dobbiamo convenire che lo sport ottenuto dal francese fu un magnifico risultato. Speriamo che egli ed i suoi compagni di Francia possano presto ripassare l'Alpe per una prova ufficiale, a cui va dato tutto il benedicto della Camera Sindacale degli industriali automobilistici. Intanto grazie per la magnifica riuscita della riunione agli abili organizzatori della società *La Torino*, che oggi, dobbiamo riconoscerlo, spiega in ogni campo sportivo la sua pratica organizzazione certo non seconda ad altri. E grazie all'amico rag. Picena che si è fatto propagandista dello sport italiano oltre l'Alpe, assicurando alla nuova riunione del Cenisio la rappresentanza francese.

Dei piccoli motori la motocicletta Della Ferrera, di produzione nazionale, ha una volta ancora superato tutti, anche le macchine straniere. Del resto, nelle gare motoristiche, niente di più convincente che la tabella ufficiale dei tempi. La presentiamo quindi ai nostri lettori.

La classifica generale.

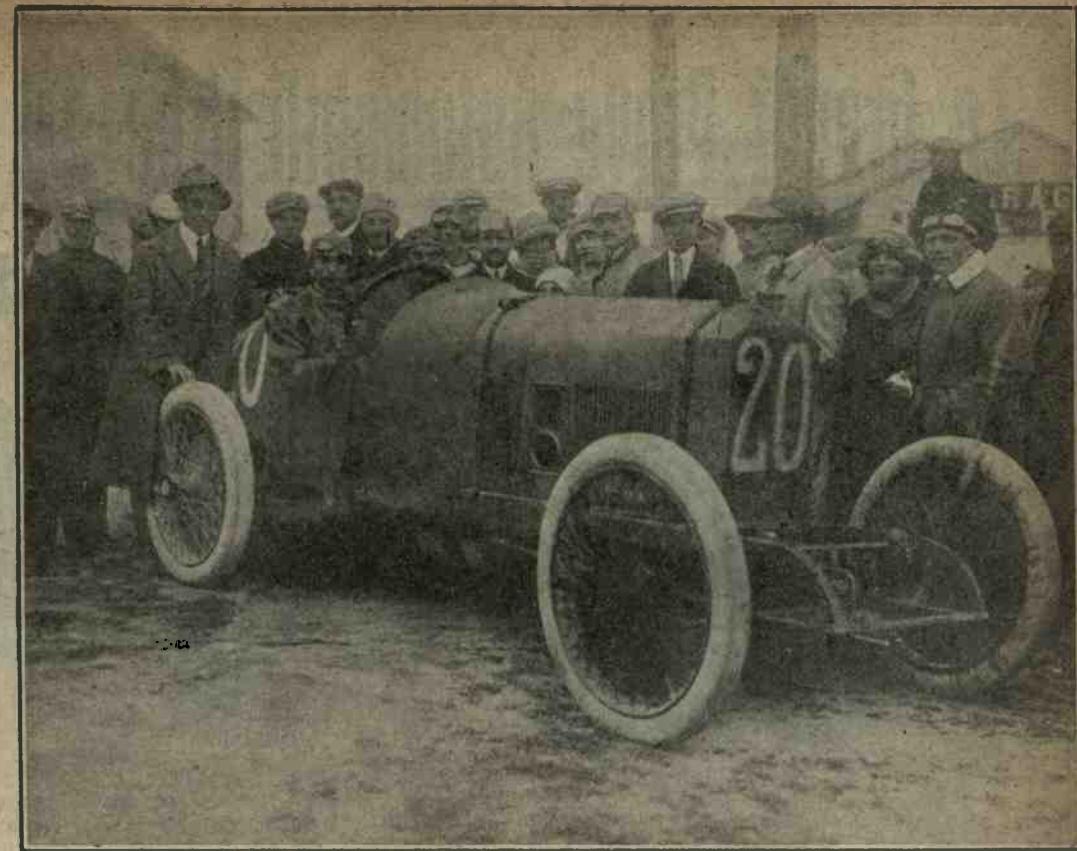
Motociclette: 1. Della Ferrera Federico, in 21'45"; 2. Bordino Pietro in 21'47"; 3. Malvisi Oreste in 22'1" 2/5; 4. Gnesa Ernesto in 22'32" 4/5; 5. Contarini in 22'46" 1/5; 6. Castagna Mario in 23'27" 2/5; 7. Rava Augusto in 23'39" 1/5; 8. Visioli Erminio in 24'12" 3/5; 9. Maffei Miro in 24'18" 4/5; 10. Nazzaro Biagio in 24'38" 3/5.

Automobili: 1. Reville Samy in 19'51"; 2. Masetti Giulio in 20'34"; 3. Clerici Abele in 25'28" 4/5; 4. Gastaldetti Gastone in 26'29" 4/5; 5. Magliola Guido in 26'47"; 6. Desio Gino in 29'5" 4/5; 7. Comaris in 29'44" 3/5; 8. Restelli Enrico in 29'49" 4/5; 9. Peyron Guido in 30'4"; 10. Petromilli Costantino in 33'53".

Le classifiche di categorie.

Motociclette. — Categoria 350 cmc.: 1. Foglia Attilio (Douglas) in 33'52" 2/5; 2. Fiondesio Dino (Imperial) in 34'4" 4/5.

Categoria 500 cmc.: Della Ferrera Federico (Della Ferrera) in 21'45"; 2. Gnesa Ernesto (Motosacoche) in 22'32" 4/5; 3. Gianolio G. (Motosacoche) in 25'55" 3/5; 4. Nosenzo P. (Della Ferrera) in 26'27" 2/5; 5. Minetti Fortunato (Frera), in



Il campione Reville (Peugeot-Pirelli) il trionfatore della riunione del Moncenisio subito dopo la vittoria.
(Fot. Abbà - Lastre Gevaert).

28'5"; 6. Rossi Augusto (Motosacoche) in 38'9" 3/5; 7. Merlo Clemente (Frera) in 39'21" 1/5.

Categoria 1000 cmc.: 1. Bordino Pietro (Harley Davidson) in 21'47"; 2. Malvisi Oreste (id.) in 22'1" 2/5; 3. Contarini (id.) in 22'46" 1/5; 4. Castagna Mario (Imperial) in 23'27" 2/5; 5. Rava Augusto (Indian) in 23'39" 1/5; 6. Visioli Erminio (Indian) in 24'12" 3/5; 7. Maffei Miro (Indian) in 24'18" 4/5; 8. Nazzaro Biagio (id.) in 24'38" 3/5; 9. Vanoni Nino (Motosacoche) in 25'1" 2 1/5; 10. Olivieri Domingo (Borgo) in 26'20"; 11. Trabaldo Mario (Indian) in 26'44" 4/5; 12. Pennazio Francesco (Baudo) in 27'40" 1/5; 13. Sironi Ernesto (Indian) in 28'1" 2/5.

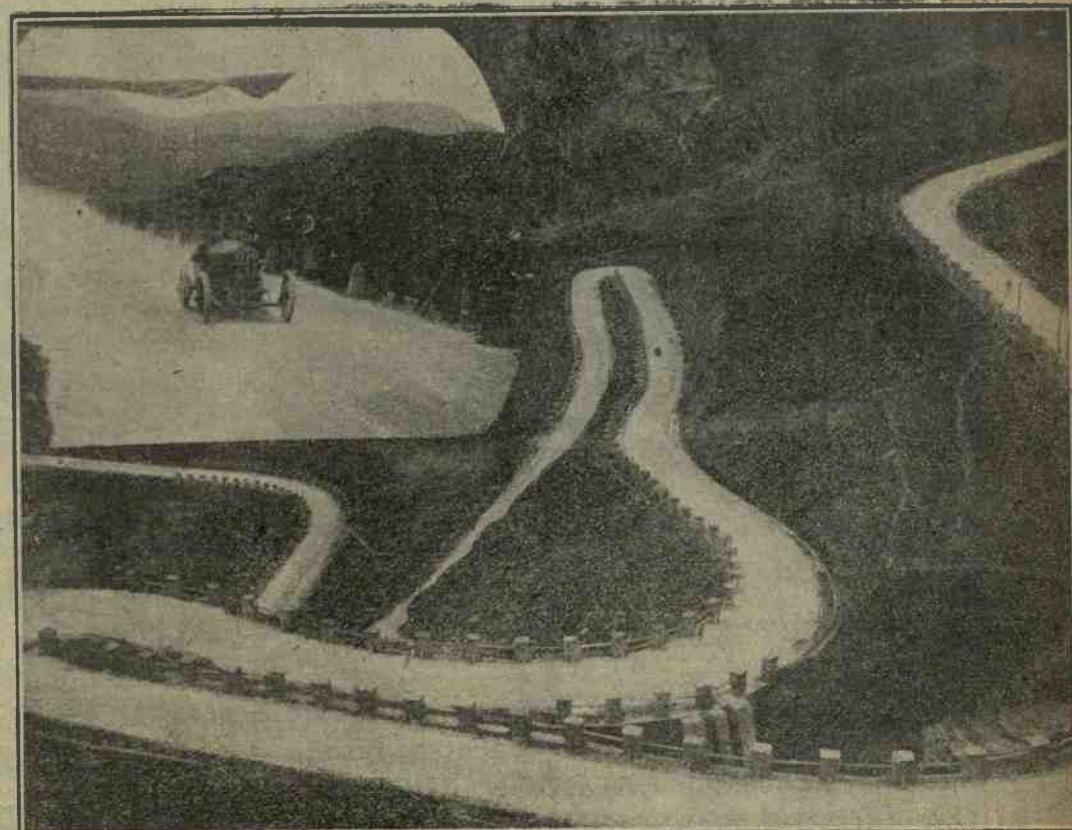
Categoria sidecars 1000 cmc.: 1. Borgarello Vin-

censo (Harley Davidson) in 29'10" 2/5; 2. Zanchi Camillo (Clyno) in 32'42".

Automobili. — Categoria sino a 1500 cmc.: 1. Restelli Pietro (Restelli) in 29'49" 4/5; 2. Petromilli Costantino (Star) in 33'53"; 3. Temperino Sec. (Temperino) in 35'32" 4/5; 4. Romieux Roberto (Louvre) in 51'27" 4/5.

Categoria sino a 300 cmc.: 1. Clerici Abele (Bugatti) in 25'28" 4/5; Coucaris (Fast) in 29'44" 3/5; 3. Peyron Guido (Diatto) in 30'4".

Categoria oltre 3000 cmc.: 1. Reville Samy (Peugeot) in 19'51"; 2. Masetti Giulio (Fiat) in 20'34"; 3. Gastaldetti Gastone (Spa) in 26'20" 4/5; 4. Magliola (Spa) in 26'47"; Desio Gino (Puch) in 29'5" 4/5.

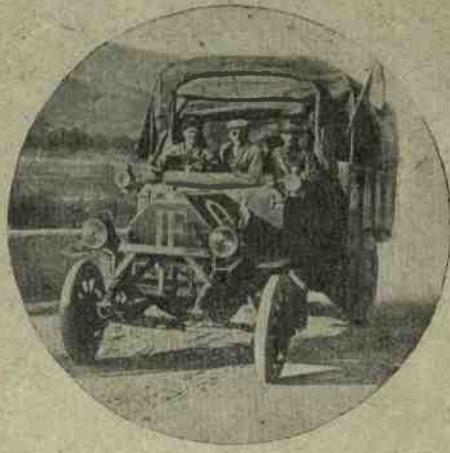


Veduta generale delle famose «scale» del Cenisio. Nell'ovale: l'arrivo di Reville (Peugeot-Pirelli).
(Fot. Abbà - Lastre Gevaert).

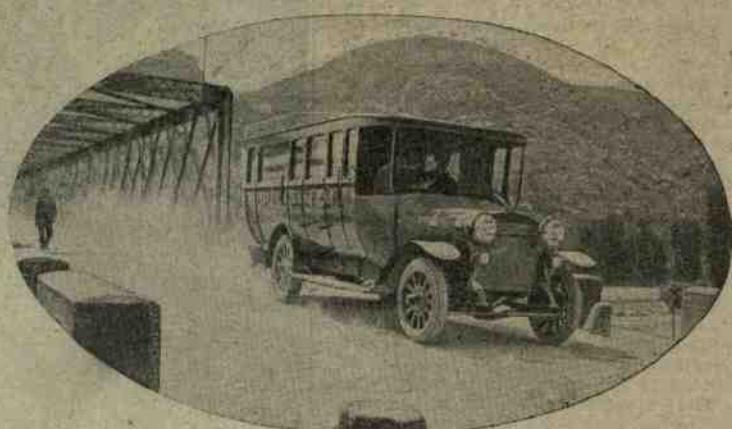


Le Grandi Prove Automobilistiche del 1920

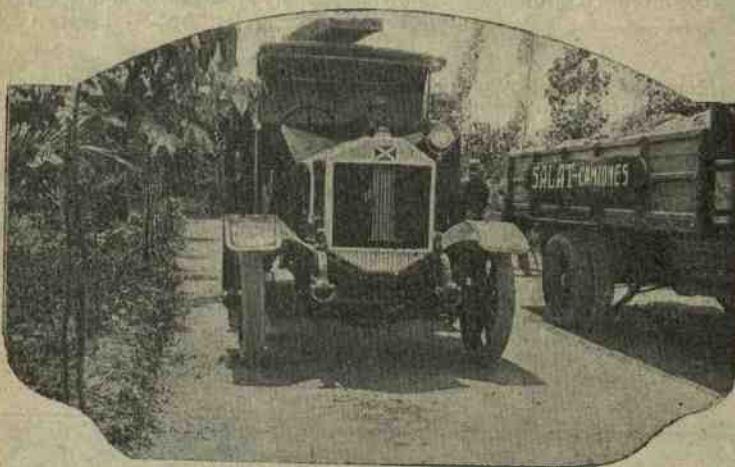
Il Concorso Internazionale d'Autocarri Barcellona-Madrid



Camion italiano « Isotta Fraschini »
su GOMME PIRELLI.



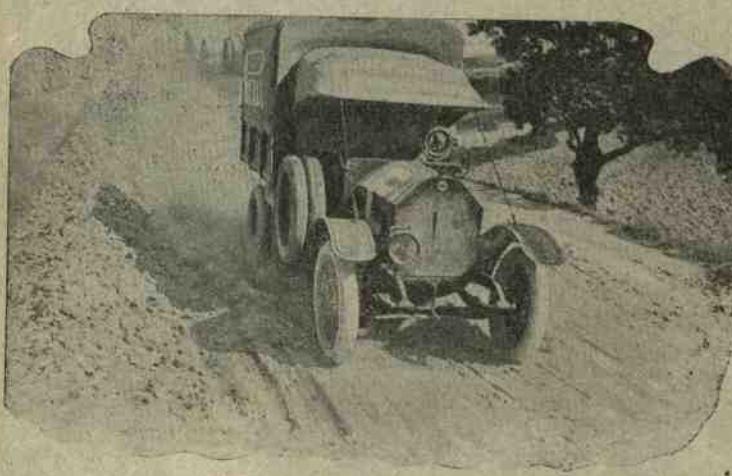
L'omnibus spagnolo « Hispano Suiza »
su GOMME PIRELLI.



L'imponente camion inglese « Caledon » montato su GOMME PIRELLI.



Il Concorso spagnolo di autocarri.
Un camion di rifornimento.



Il Camioncino « Lancia » su GOMME PIRELLI addetto a rifornimento.

ove sfilarono davanti a Re Alfonso, del quale è nota la grande passione per l'automobilismo. Le massime ricompense del concorso furono vinte dagli autoveicoli CALEDON, HISPANO SUIZA, ISOTTA FRASCHINI montati su

GOMME PIRENE PIRELLI

Alla fine di Giugno ha avuto luogo in Spagna un grande concorso internazionale di autocarri al quale hanno partecipato 29 concorrenti, e tra questi 2 spagnoli, 8 francesi, 5 tedeschi, 5 svizzeri, 5 americani, 3 inglesi ed 1 italiano. Gli autocarri partiti da Barcellona raggiunsero in varie tappe Madrid

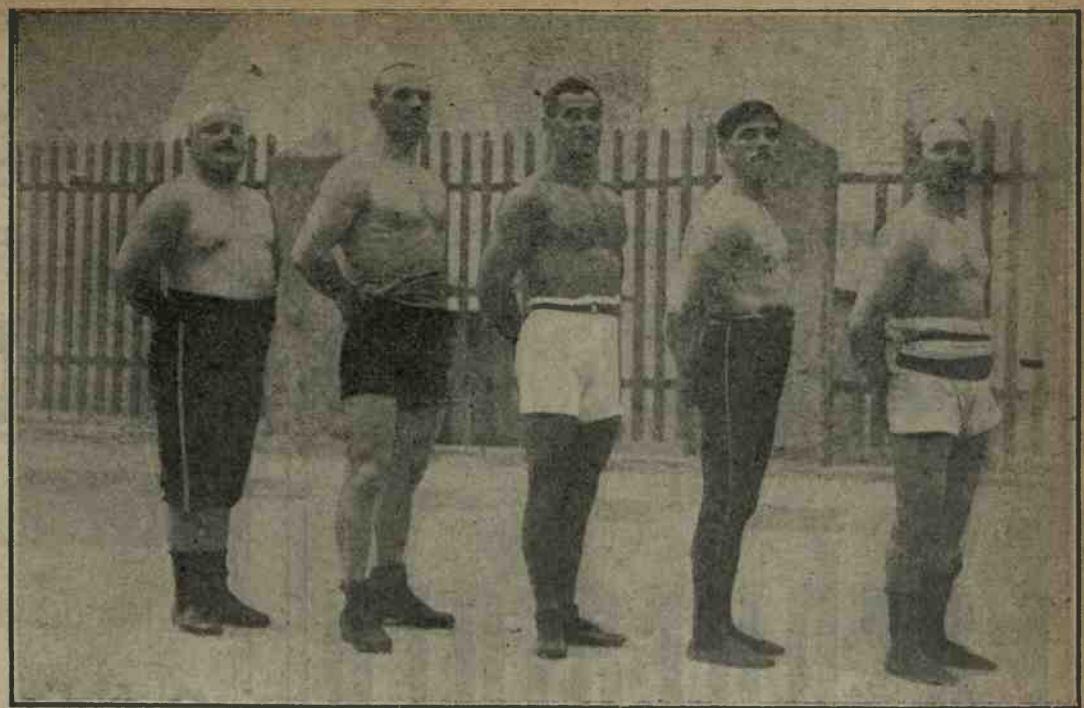
I campioni Italiani destinati ad Anversa.

Riteniamo interessante elencare qui sotto per vederli tutti i campioni prescelti per le Olimpiadi di Anversa, i quali, in parte, sono già partiti ed in parte stanno per lasciare l'Italia. L'Ort italiano tutto, attende per il loro merito il svento del vessillo nazionale sul campo sportivo mondiale. Il nostro direttore è partito giovedì per Anversa, per seguire da vicino i nostri campioni e informare i nostri lettori sullo svolgimento delle VII Olimpiade.

(N. d. R.).

Tiratori: Campus, Isnardi e Micheli di Torino; Galli di Milano; Preda di Faenza; Boriani Pederzoli di Bologna; Ticchi di Livorno; De Ranieri di Viareggio; Frasca di Napoli.
Il gruppo sarà capitanato dal veterano cav. Dallai di Milano, oltre del cav. Vitali, i quali seguono la squadra quali facenti parte del Comitato Olimpionico.

Pedisti: Corsa 100 metri: Croci Giorgio, Orlandi Giovanni, Riccoboni Mario, Zucca Vittorio. — Corsa 200 metri: Bernardoni Giuseppe, Croci Giorgio, Riccoboni Mario, Zucca Vittorio; supplente Orlandi Giovanni. — Corsa 400 metri: Ambrosini Ernesto, Bernardoni Giuseppe, Simonazzi Agide, Tosi Giovanni. — Corsa 800 metri: Ambrosini Ernesto, Bonini Giuseppe, Porro Arturo, Simonazzi Agide. — Corsa 1500 metri: Ambrosini Ernesto, Bonini Giuseppe, Martinenghi Carlo, Porro Arturo. — Corsa 5000 metri: Lussana Costante, Maccario Augusto, Martinenghi Carlo, Speroni Carlo; supplente Ambrosini Ernesto. — Corsa 10.000 metri: Lussana Costante, Maccario Augusto, Martinenghi Carlo, Speroni Carlo; supplente Ambrosini Ernesto. — Corsa naturale: Arri Valerio, Blasi Ettore, Persico Augusto. — Corsa 110 ostacoli: Colbacchini, Daciano. — Corsa 400 ostacoli: Bernardoni Giuseppe. — Corsa 3000 metri ostacoli: Ambrosini Ernesto, Martinenghi Carlo, Speroni Carlo. — Marcia 3000 metri: Frigerio Ugo, Pavese Donato. — Marcia 10000 metri: Frigerio Ugo, Pavese Donato. — Poco: Lenzi Aurelio, Tognoli Giuseppe. — Palla di ferro: Lenzi Aurelio, Tognoli Giuseppe. — Corsa 3000 metri, squadre: Ambrosini Ernesto, Martinenghi Carlo, Maccario Augusto, Speroni



Eliminatorie olimpioniche sollevamenti pesi.

Da destra a sinistra: Pesi piuma, 1. Gatti - Pesi minimi, 1. Monti - Pesi medi leggeri, 1. Bianchi - Pesi medi massimi, 1. Mattiello - Pesi massimi, 1. Bottino. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

Carlo. — Corsa Staffetta 400 metri: Croci Giorgio, Orlandi Giovanni, Riccoboni Mario, Zucca Vittorio. — Corsa staffetta 1600 metri: Ambrosini Ernesto, Bernardoni Giuseppe, Simonazzi Agide, Tosi Giovanni. — Cross Country: Lussana Costante, Maccario Augusto, Martinenghi Carlo, Speroni

Carlo; supplente Ambrosini Ernesto. — Cross per squadre: Ambrosini Ernesto, Lussana Costante, Maccario Augusto, Martinenghi Carlo, Speroni Carlo. Supplenti (nell'ordine): Ferrario Dismas, Brega Primo, Bottura Oprando.

Sollevamento pesi. — Pesi piuma: Gatti Luigi dei civici pompieri di Genova. — Pesi minimi: Monti Giulio dei civici pompieri di Genova. — Pesi medi leggeri: Bianchi Pietro della Sampierdarenese, Mattarelli Gino dello Sport Club Palatino di Torino. — Pesi massimi: Bottino Filippo di Sestri.

Lotta greco-romana. — Pesi piuma: Porro Enrico dello Sport Club Italia di Milano; Vaglio Pietro dell'Assistenza proletariato milanese. — Pesi minimi: Ranghieri Walter dell'Agamennone di Milano; Aimar Attilio dello Sport Club Palatino di Torino. — Pesi medi leggeri: Gorletti Giuseppe dello Sport Club Italia di Milano; Corsanego Amerigo della Cristoforo Colombo di Genova. — Pesi medi massimi: Testoni Bruto di Bologna; Cardinali Luigi della Doria di Genova. — Pesi massimi: Caliz Giorgio della Triestina di Trieste; Salvadori Serafino della Sempre Avanti di Firenze.

Tiro alla fune. — Arnaldo Adriano di Venezia; Tonani Giuseppe di Milano; Calzolari Silvio di Firenze; Forno Giovanni di Genova; Scazza Pietro di Savona; Schiappapietra Carlo di Savona; Botti Amedeo di Savona; Rombozzi Rodolfo di Savona; Cogliolo Cesare di Genova; Carpi Romolo di Genova.

Ginnastici. — Per le gare collettive: Zampori Giorgio della Forza e Cost. di Brescia; Ghiglione Romualdo della Sampierdarenese; Maiocco della Ginnastica di Torino; Domenichelli Giuseppe della Virtus di Bologna; Mangiante Gianni e Mangiante Remo, della Forza e Costanza di Brescia; Contessi Luigi di Brescia; Cambiaso Luigi della Sampierdarenese; Zorzi Angelo dell'Unione Sportiva Milanese; Lucchetti Vittorio della Cristoforo Colombo di Genova; Bianchi Pietro della Voluntas di Milano; Fregosi Carlo, della Società Sportiva di Millesimo; Loy Francesco, della Scuola centrale di educazione fisica esterna di Roma; Costigliolo Luigi, della Cristoforo Colombo di Ge-



Il gruppo dei partecipanti che hanno partecipato alla selezione di lotta per Anversa.
(Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

PALESTRA DEAMICIS (Gioco 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.

CACAO TALMONE



“È un futuro vincitore di Gare perché usa il Cacao Talmone”

Ogni corso una vittoria

Nella classicissima

SUSA-MONCENISIO

il

**Carburatore
ITALIA**

porta ancora vittorioso al traguardo

FEDERICO DELLA FERRERA

Vincitore assoluto

e

PRIMO della categoria 500 cmc.

Metallurgica di Alpignano

SOCIETÀ ANONIMA - Capitale Versato 2.000.000

Sede in TORINO, via Meucci, 2

Officine Alpignano

Telefono 1-89

Telefono 3

Vittorie senza tregua

I Pneumatici

**BERGOUGNAN
& TEDESCHI**

nella classicissima e faticosa corsa in montagna

Susa-Moncenisio

(Km. 22.100)

ottengono una trionfale affermazione

classificandosi

nella categoria 1000 cmc.

PRIMI con Bordino Pietro

nella categ. sidecars 1000 cmc.

PRIMI con Borgarello Vincenza

*battendo i records
di entrambe le categorie*

SOCIETÀ ANONIMA
BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanza, 316 - TORINO
FILIALI ED AGENZIE: Milano, Bologna, Roma, Napoli, Palermo,
Genova, Firenze, Bassano, Padova, Biella.

va; Costigliolo Carlo della Colombo di Genova; Cavati Ambrogio, dell'Ardita di Milano; Antonoli Arnaldo, della Panaro di Modena; Ferrari Roberto, della Panaro di Modena; Salvi Luigi, della Forza e Costanza di Brescia; Mastromarino Michele, della Amsicora di Cagliari; Mandrini Ferdinando, della Forza e Coraggio di Milano; Matti Ferdinando della Sampierdarenese; Savio Ferdinando, della Sampierdarenese; Tubino G. B., della Sampierdarenese; Rosselli Enzo della Proletaria di Spezia; Aldi Luigi, dell'Ardita di Milano; Sellotto Ettore, dell'Ardita di Milano; Mazzelli Antonio, della Voluntas di Milano.

per le gare artistiche individuali. — Zampori, tigliolo, Maiocco, Cambiaso, Lucchetti e Ghinc; supplenti: Bianchi e Zorzi.

inoco del calcio. — La Commissione tecnica, riunitasi più tardi all'Hôtel Concordia, ha fatto cadere definitivamente la scelta sui seguenti calciatori da inviarsi ad Anversa. Eccone l'elenco per ordine alfabetico: Ara, Badini II, Baloncieri, Burlando, Brezzi, Bruna, Campelli, De Marchi, De Nardo, De Vecchi, Ferraris, Forlivesi, Giaccone, Lovati, Marucco, Meneghetti, Parodi, Reyndaud, Roggero, Rosetta, Santamaria e Sardi. L'allenamento collegiale sarà iniziato nella prima quindicina del corrente mese in Vercelli.

Nuotatori. — Massa Mario, Blasich Roberto, Brassinetti Agostino, Bisagno Gilio, Quarantotto Antonio, Bajardo Davide.

I giocatori di palla a nuoto sono: Bafico Gio.
Batta, Berretta Amilcare, Boero Ercole, Boero
Mario, Burlando Luigi, Cabella Salvatore, Duiac-
cio Luigi, Lungavista Umberto, Luè Ignazio, Ma-
della Italo, Olivari Achille, Pasteur Enrico, Vas-
allo Augusto. Sono nominati arbitri per il gioco
della palla a nuoto nel 1920: Vagge, dell'Andrea
Doria; Bertoli Luigi, della Sampierdarenese. Cro-
mometristi ufficiali sono nominati: Acquati Leo-
do, di Milano; Macolazzi cav. Achille, di Mi-
lano; Haag Rodolfo, di Genova; Bitetti, di Roma.

Schermitori. — Per il fioretto: Balbi, Aldo Nedo Nadi, Puliti, Olivier, Special, Terlizzi, Allocchi e Cesarano; Per la sciabola: Balbi, Cenano, Gargano, Aldo Nadi, Nedo Nadi, Puliti, Sintelli, Urbani, Rusconi, Terlizzi. Spada: Boz Canova, Costantini, Aldo Nadi, Nedo Nadi, Olivier, Tahon de Revel, Urbani, Allocchi, Marazzi. Sarà capo della squadra degli schermitori il capitano Nedo Nadi.

L'ultimo saggio degli Schermitori Olimpionici

Il grande torneo di scherma di Venezia svoltosi nel superbo cortile del Palazzo Ducale in onore della squadra che parte per Anversa, è stato una magnifica manifestazione sportiva. Al girone di

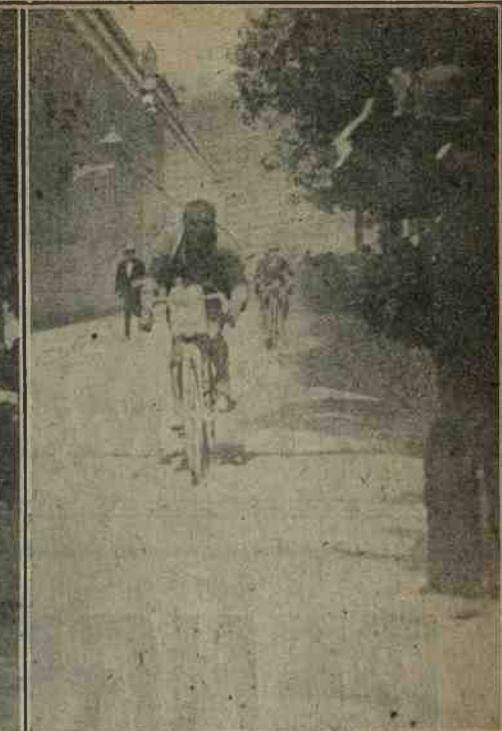
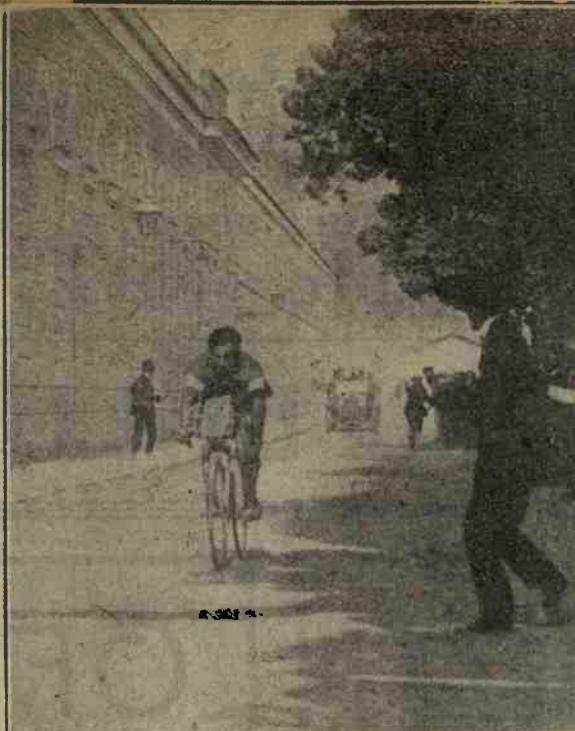
CHI

fiofetto parteciparono i 4 tiratori e fecero un girone unico indimenticabile. Ned Nadi vinse superbamente; classico come Agesilao Greco, efficace come Eugenio Pini, il grande campione olimpionico riconfermò, se pure ce n'era bisogno, la sua grande classe. Aldo Nadi fu ottimo secondo, velocissimo, intelligente, pronto a tutte le sorprese, egli tirò meravigliosamente. Terzo il dott. Macerata di Venezia, il quale sostenne con una tenacia ed una passione estrema l'urto di tutta la poderosa squadra di Anversa.

Macerata fu il vincitore morale della gara, poichè i due Nadi erano dati sicuri vincenti prima di iniziatarla. Il Campione veneziano si guadagnò il terzo posto con uno sforzo veramente ammirabile. Quarto il dott. Costantino; quinto Puliti; due ottimi tiratori che hanno sempre ottenuti dei bellissimi risultati.

Di seguito: Urbani, Norváki sempre fine ed intelligente, Gar gano, Terlizzi, Carniel e Baldi Ritirati per indisposizione Ces arano, Carniel Antonio e Bellolio

Il 23 luglio si svolse il girone unico di spada da terreno. Neddu Nadi, A. Nadi, Macerata, riconfermarono il loro primo, secondo e terzo posto. Barletta fu ottimo quarto, sempre elegante, agilissimo. Poi quinto Gargano, sesto Baldi, settimo Costantino, ottavo Puliti, nono Urbani, decimo Bozza. Tutti buoni, ma qualcuno doveva pure arrivare decimo. La lotta fu ostinata, mentre la vittoria di Neddu Nadi si delineò sicura, anche Aldo deve lottare per il secondo posto, poiché le vittorie di Macerata si susseguono in modo assolutamente impreveduto. Solo all'ultimo momento due colpi doppi lo mandarono terzo ed i due fratelli Nadi sono primo e secondo.



La corsa ciclistica Torino-Genova vinta da Girardengo (a sinistra)²⁰ arrivato Petiva Emilio.
(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

Nadi, Aldo Nadi, Baldi, Puliti, Urbani, cinque magnifici sciabolatori, un gruppo come nessun maestro italiano seppe portare in un torneo. 6: Gargano, velocissimo, eccellente; 7: Santelli, pesante ma efficace; 8: Norvák, sempre intelligente, 9: Ruscioni, bel tiratore fiorentino, bello e completo, e 10: Terlizzi, che ben presto col lavoro si piazzera molto meglio.

La giuria, composta dai maestri Gianese, Piacenti, Tiberini, Sassone, Weysi, diretta dal bravo e onesto generale Belloni, non poteva fare meglio per le gare di fioretto e di spada. Per il girone di sciabola il maestro Candido Sassone (istruttore di S. A. R. il principe di Piemonte), fu un presidente di giuria intelligentissimo, eccezionale come ben pochi ricordano l'eguale, egli fu calorosamente, sinceramente applaudito alla fine da tutti i tiratori, giurati, e spettatori.

COSE LIETE

Di questi giorni due alte onorificenze vennero decretate a due nostri amici. Il comm. Matteo Ceirano è stato nominato Grande Ufficiale della Corona d'Italia e l'avv. Luigi Bogino è stato insignito della Commenda della Corona d'Italia. A loro giungano graditi i nostri vivissimi rallegramenti e quelli degli sportsmen e degli industriali d'Italia. (N. d. D.).

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette

Massima rapidità e trasparenza

Vendita ovunque & Esportazione

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

Camere d'aria

S. P. J. G. A.

per velo ed auto.

Le migliori e le più convenienti

In vendita

presso i primari Negozi e Garages

Società Anon. EDOARDO BIANCHI Viale Abruzzi, 16-MILANO
Capitale Lire 14.000.000 interamente versato.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

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

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

AUTOMOBILI DI LUSSO 35 HP

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

OFFICINE

DI

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere

Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA

(Pinerolo)

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: **TORINO**

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

Il "raid" da Torino a Venezia degli Esploratori fluviali.

I Giovani Esploratori fluviali torinesi — una azione che conta poco più di un anno di vita — hanno compiuto un magnifico *raid* che merita di essere illustrato. Con una *voletta* a quattro vogatori e con un equipaggio complessivamente formato da otto vogatori e il comandante, funzionante da timoniere, attraverso non poche difficoltà, hanno tentato e portato a felice compimento il *raid*: Torino-Venezia sul Po; 700 chilometri all'incirca. Partiti nel pomeriggio di sabato, 17 luglio, hanno raggiunto Venezia alle ore 10 del giorno 25, dopo otto giorni di navigazione. Gli otto marinaretti, che compirono la faticosa prova, erano comandati dal tenente del 5° Genio Minatori Angelo Gramatica e tra tutti non mettevano insieme molte dozzine di anni. Ve ne erano dei fisicamente robusti e già perfettamente formati; ve ne erano degli esili e smilzi che si dubitava non avrebbero retto alla fatica. Tutti invece superarono brillantemente la prova e nessuno mancò al suo compito.

I canottieri dell'«Armida», la generosa società che ospita con larghezza gli esploratori fluviali torinesi, pratici del percorso e in parte già provati alla fatica, quando videro la *Dandolo* muoversi dalla loro sede, e affrontare la prima prova, e cioè il superamento della diga del canale Michelotti, concordemente manifestarono il dubbio che la prova potesse riuscire.

— Volontà ce n'è molta — dissero. — Gli otto giovani che compongono l'equipaggio fremono dal

desiderio di raggiungere la metà, il loro comandante è superbo di volontà e non manca di praticità, ma si tratta di un *raid* che supera la potenzialità degli esecutori. Raggiungeranno Chivasso, toccheranno forse Casale, magari si spingeranno sino a Piacenza, ma oltre Piacenza non perverranno. Mancherà la forza voluta ai remi, o la barca si infrangerà contro qualche ostacolo imprevisto.

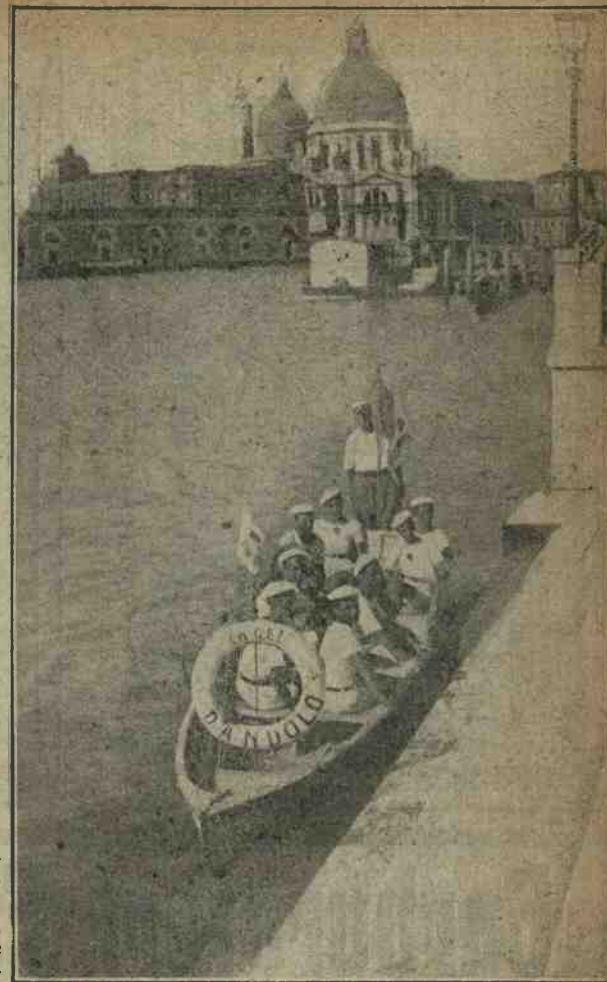
I presagi erano oscuri, le speranze leggerissime. E il *raid* invece è riuscito. La volontà dei giovani ha retto allo sforzo, i muscoli hanno resistito alla fatica. E fu fatica aspra, continua. Negli otto giorni di navigazione, in due sole giornate i marinaretti non furono costretti a scendere in acqua e a spingere a mano la loro imbarcazione, arenata sulle arene del fiume: negli altri sei giorni, da rematori dovettero frequentemente cambiarsi in trainatori. I ponti di barche li obbligarono a compiere dei prodigi di ginnastica, le dighe, a fare dell'acrobazia.

La riuscita del *raid* deveva anzitutto alla buona preparazione. Il comandante (l'«ammiraglio» come lo hanno battezzato i suoi giovani) nulla trascurò perché l'allenamento fosse perfetto. Scelse i partecipanti dopo aver costretti tutti gli appartenenti alla sezione a subire prove su prove, come nuotatori e come rematori. Pretese che prima di accingersi all'ardua fatica offrissero per delle giornate e giornate consecutive, le spalle, le gambe, le braccia al sole e si lasciassero ben bene abbrustolire; provò su percorsi brevi, ma duri, la resistenza delle braccia e le forze di volontà. Tra il gruppo numeroso di giovani, prescelse in fine gli otto, quelli che gli parvero dotati di maggiore capacità di resistenza e di più vivo entusiasmo. Li divise in due squadre; una, la più forte, riservata ai più duri tratti del percorso e a più puro di navigazione quotidiana; l'altra, quella composta con elementi giovani e meno resistenti, destinata alle ore di navigazione più tranquilla.

Ricordiamo, ed è d'overoso, i nomi degli otto prescelti, con la loro sigla di battaglia, nome che rappresenta per ognuno quello che il gagliardetto di guerra è per le unità militari: Giulio Gobbi (*Lupo ululante*), Paolo Michelotti (*Alce rosso*), Pietro Bruno (*Lupetto Giallo*), Ernesto Quagliotti (*Aquila battagliera*), Costante Costantini (*Calvallo agile*), Renzo Gagliardi (*Cervo saltatore*), Carlo Galetti (*Zebra veloce*), Mario Ferrari (*Lepre astuta*). Un miscuglio di animali domestici e selvatici, con predominio di animale dalle gambe svelte e dalla vista acuta.

Le peripezie del *raid* sono state minuziosamente narrate dalla *Stampa*, ma è opportuno ricordarle per dare un'idea della fatica compiuta dai marinaretti della *Dandolo*, nome che essi prescelsero per la loro imbarcazione.

Il comandante aveva stabilito che i settecento chilometri che separano, per la linea del Po, Torino da Venezia, dovevano essere coperti in otto giornate. Luoghi di sosta: Casale, Pancarana, Piacenza, Polesine, Borgoforte, Pontelagoscuro, Loreo. Partendo la mattina del sabato 17, essi dovevano giungere, remando in media dieci ore al giorno, alle ore 10 della domenica 25 a Venezia. Sin dalla prima tappa però si rivelerà che il calcolo era errato e che per raggiungere Venezia in otto giorni necessitava fare delle tappe forzate. Partirono con mezza giornata di ritardo ed alla sera, mentre avrebbero dovuto trovarsi a Casale, a mala pena, aspramente lottando con la secca del fiume, si trovarono a Chivasso. Ed a Chivasso, per raggiungere Casale occorsero loro due giornate. Il percorso che secondo i calcoli doveva essere coperto in un solo giorno costrinse i marinaretti a tre giorni di remo. Chi conosce il fiume Po non se ne stupisce. In questi tempi di magra, ad ogni cento metri, ed anche meno, i marinaretti erano costretti a scendere nel fiume e trascinare la barca a forza di braccia. Le secche, le correntine, le



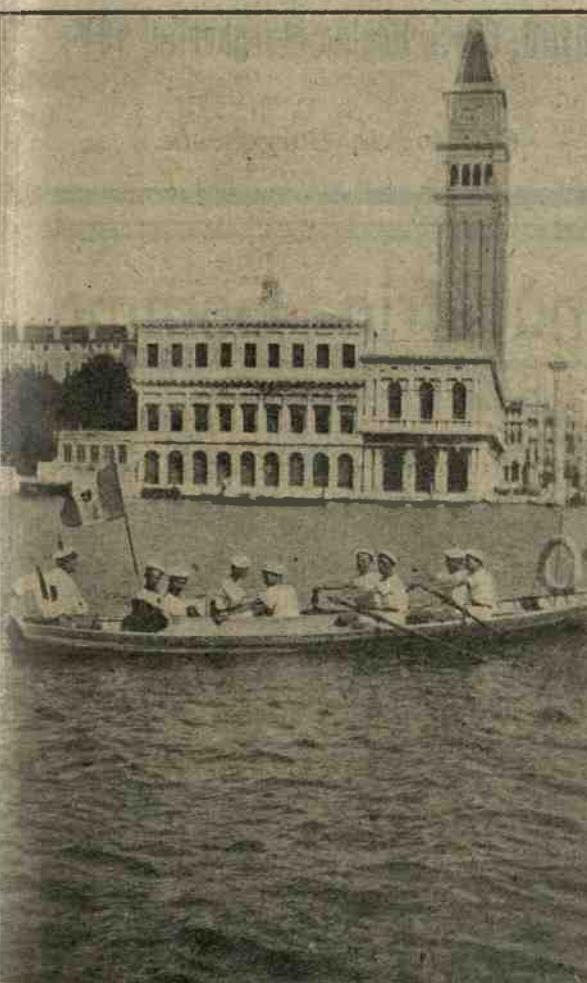
La *Dandolo* approda alla Sede della Bucintoro.

dighe, li obbligarono di continuo a manovre perigliose e difficoltose.

Dopo Casale, la fatica divenne lieve, come prava di remo, ma ai marinaretti della *Dandolo* restava da rimediare alle due giornate perdute. Da Casale allo sbocco del Ticino, sostenuti da una forte corrente e da una abbondanza di acque, gli esploratori fluviali torinesi, riuscivano a guadagnare in gran parte il tempo perduto, remando dodici, quattordici ore al giorno, anziché dieci e sopprimendo le soste previste di mezzodì. Questo tratto del percorso rappresentò per essi la parte meno dura, piacevole anzi, ma torturante per le lunghe ore di navigazione.

«Alla sera — hanno raccontato i giovani esploratori — cadevano morti dalla stanchezza. Si mangiava e già si dormiva. Le zanzare cercavano di tenerci svegli, ma non ci riuscivano. La stanchezza era tanta!»

Dallo sbocco del Ticino al delta del Po, il *raid* ridiventò duro, non per la secca del fiume, ma per l'appesantirsi della corrente. Il Po trova in questo tratto il suo riposo, dopo aver attraversato turbinoso e dilagante gran parte dell'Italia



Gli Esploratori fluviali fanno un giro per la laguna.

M.I.C.S.

Manifattura Italiana
Calzatura Sportiva ::

TORINO

Via Confidenza, 2 - Tel. 87-25

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

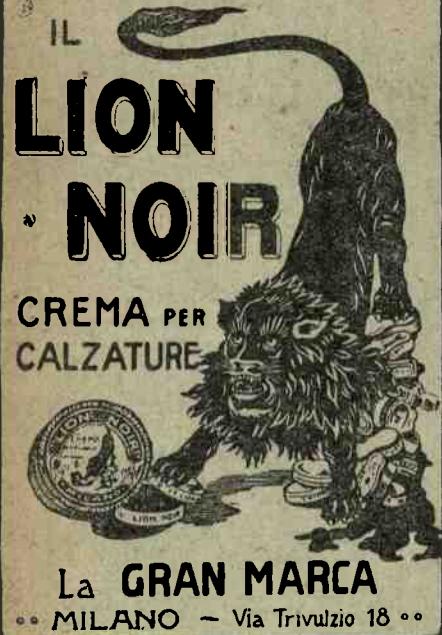
••• Palloni per gioco del calcio •••

MERLO CLEMENTE, Rappresentante
Corsa Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP

ESIGETE OVUNQUE



mi mancava
proprio il ...
PURO
ESTRATTO DI CARNE
"SOLE,"

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE.. TORINO

BLENORRAGIA

antero-posteriore - acuta e cronica

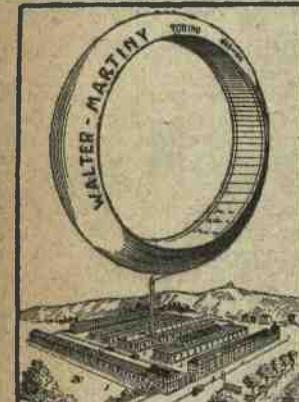
IN POCHI GIORNI

GUARIGIONE RADICALE - SICURA
SENZA DOLORE**AGON**UNICO FRA I RIMEDI ESISTENTI
RICONOSCIUTO IL MIGLIORE
DA TUTTI I MEDICI ITALIANI E STRANIERIPer posta anticipate o presso le Farmacie
Flacone L. 9,70 - Flacone grande L. 16,70A RICHIESTA: CERTIFICATI MEDICI
Innumerevoli Attestati di GuarigionePRODOTTI "AGON", - TORINO, Via Botero, 16
Ogni giorno un nuovo giudizio su "AGON.."Ho avuto occasione di esperimentare i campioni di
Agon ottenendone un insperato successo in un caso
di blenorragia che durava da oltre 10 mesi.Dott. B. POLLANO
Medico Chirurgo Ostetrico.
Ivrea.**Carburatori FEROLDI**

i migliori per tutti i motori

TORINO, Corso Regina Margherita, 46 bis

Officine in Borgosesia

**WALTER MARTINY - Industria Gomma**

Società Anonima - Capitale interamente versato L. 12.000.000

Via Verolengo, 379 - TORINO - Telefono 28-90

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

(Fornitori del Governo Italiano)

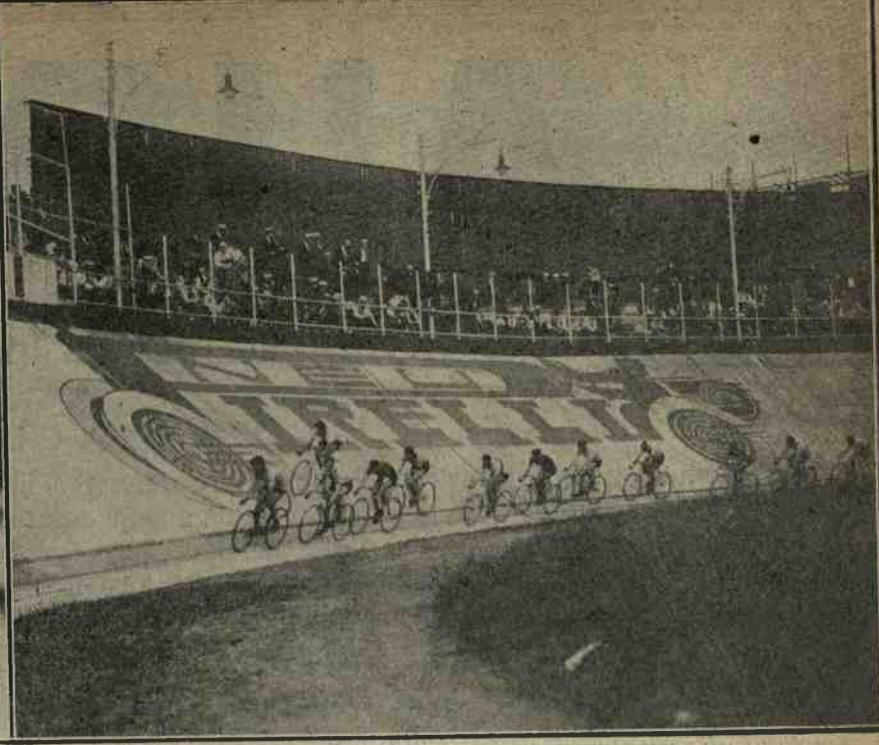
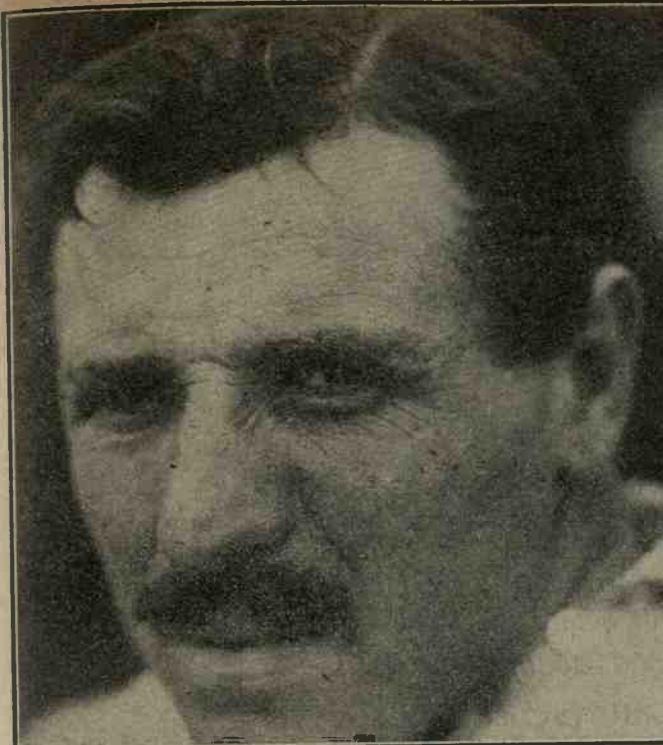
Depositi nelle Città di: Alessandria, Alba, Ancona, Ascoli Piceno, Biella, Bologna, Bari, Cuneo, Cagliari, Cosenza, Firenze, Genova, Grosseto, Ivrea, Livorno, Milano, Modena, Macerata, Napoli, Padova, Palermo, Perugia, Pesaro, Roma, Spoleto, Salerno, Terni, Trento, Trieste, Udine, Vercelli, Verona.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI
PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONETIPO DAIMLER DEDO D'API TUBI QUADRI SENZA SALVATURA
RIPARAZIONI**GOTTIN & C.**

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA

TORINO - Via Monti, 24 TEL. 22-73 TEL. GOTTINRADIA

CASA FONDATA
NEL 1896



Le grandi Case industriali per lo sport. Al velodromo milanese si è disputato il Gran Premio PIRELLI vinto da Buysse (a sinistra). (Fotografia Strazza - Lastre Cappelli).

Settentriionale, e quasi stanco della fatica fatta, si abbandona mollemente alle rive. Panorama morbido, dolcezze di verde e mitezza di cielo, ma per i rematori della *Dandolo* ore monotone e pesanti.

Né fu diversa e meno acerba la fatica nei canali di Loreo e di Chioggia e nel tratto di Adige che gli esploratori dovettero superare per raggiungere la laguna veneta.

Da Chioggia a Malamocco la *Dandolo* ebbe altre sei ore di difficoltà gravissime. Mare mosso, vento, poca pratica nei rematori, debolezza della imbarcazione. Per coprire otto chilometri occorsero ai marinaretti sei ore di lotta contro il vento contrario. Non tremarono. Ressero mirabilmente alla fatica. La *Dodesona*, la bella barca della *Bucintoro*, che mosse loro incontro all'imbocco dell'Estuario, li trovò freschissimi, solo ardenti del desiderio di giungere al più presto all'ombra del campanile di San Marco.

A Casale, a Pavia, a Piacenza, a Borgoforte, a Loreo, a Venezia, gli otto marinaretti ed il loro comandante ebbero accoglienze calorosissime, tali da compensarli della fatica sopportata e da far perdurare in essi il ricordo del bellissimo *raid* compiuto.

Per avere i mezzi per il viaggio da Venezia a Torino, gli esploratori fluviali, fedeli al loro motto «*Sii preparato*», il che val quanto a dire «*preparato a tutto*», furono costretti a lasciare a Venezia la loro imbarcazione. Della *Dandolo* non sono rimasti che i gagliardetti. Gli Esploratori confidano di trovare qualche munifico signore che surroghi la barca dalla quale si staccarono non senza commozione, con un'altra imbarcazione più forte e più bella, che essi promettono di portare nell'anno venturo da Torino a Trieste.

La Stampa Sportiva.

Giuoco del Calcio La costituzione della Lega Italiana del Giuoco del Calcio.

Sostenemmo in un precedente articolo la necessità di un'azione decisa da parte delle società piemontesi nei riguardi della Federazione Italiana del giuoco del calcio sedente a Milano dopo la ben nota assemblea del 4 luglio, nella quale una minoranza forte del proprio diritto che le veniva dall'essenza stessa delle tavole statutarie si è ribellata non ad una maggioranza agente nei termini di diritto, ma ad una maggioranza che del diritto aveva fatto scempio.

Tale azione ebbe la sua concreta affermazione nella costituzione della Lega Italiana del Giuoco del Calcio.

Così dopo tredici anni fu ancora Torino che vede sorgere un ente calcistico ispirato a sani criteri di sport. Ci auguriamo pertanto che la nuova Lega nel più breve termine veda riconosciuto e per mezzo di innumerevoli aderenti e per mezzo del Tribunale stesso cui spetterà il risponso sulla legalità dell'Ente torinese o del milanese, il proprio diritto sostenuto con indomabile fede contro ogni arte di sopraffazione.

Ci auguriamo inoltre che i seri intendimenti degli uomini che hanno propugnato la costituzione del nuovo ente ne continuino ad ispirare le sorti sicché il giorno in cui sarà riconosciuto il diritto di quelli che ora son detti dissidenti trovi il nuovo organismo già saldo nell'opera fattiva dei molteplici elementi che ora lo stanno costruendo.

Ordone la risoluzione della crisi è avvenuta nel modo cui nessuno certo pensava, quando un nucleo di individui esponenti di ottime società si era messo in aperta lotta contro coloro che avevano ridotta la Federazione Italiana Giuoco del Calcio ad una meschina cosa senza forza, senza autorità, se pur robusta per l'impinguata cassa che noi tuttavia sostenevamo avrebbe dovuto essere ancor più impinguata ove maggiore parsimonia avesse equilibrato il lavoro di quei dirigenti.

I Piemontesi non pensavano certo a staccarsi dalla Federazione per creare una nuova, ma neppure essi pensavano che in un'assemblea la maggioranza dei delegati delle Società fossero così concordi non nella creazione di un buon programma di sport, ma nella distruzione di ogni senso comune

fatta per far trionfare ad ogni costo l'esponente di un sistema che aveva sollevato tante recriminazioni. E si pensava ancora, dopo la seduta del 4 luglio, che la richiesta di ritorno nella legalità fosse per essere come il ponte per una rapida intesa.

Invece, come noi sostenemmo sempre, ciò non è avvenuto e solo quando si vide chiusa ogni via ad ogni logica risoluzione, l'idea di costituirsi in Lega a parte venne maturandosi e finalmente attuandosi. Così è bene dappoiché di una cosa siamo convintissimi e che cioè, dati gli uomini impegnati nell'altro campo, un accordo non poteva che essere dannoso al nostro sport. Invece, dato il miserrimo stato in cui era ridotta l'agonizzante Federazione del 4 luglio, il rifare tutto sin dalle fondamenta, ci sembra la cosa migliore che fosse possibile.

E' come una ventata rivoluzionaria, se pure esatta può essere tale parola, che spazza via ogni cosa ingombrante all'attuazione di programmi nuovi e veramente utili alla causa del nostro sport.

Nella riunione di sabato scorso furono affermati nobilissimi principi; la discussione è stata rapida, senza grande retorica, ma con molta sostanza, ed improntata alla massima cordialità.

E' stata data una precisa traccia per il lavoro da fare, è stata affermata nel modo più assoluto la necessità di curare in ogni modo la propaganda, cominciando dal Piemonte stesso, dove innumerevoli città aventi squadre di certo valore hanno bisogno di essere guidate in un lavoro fecondo da un ente che ispiri fiducia.

Il Comitato provvisorio della Lega nulla trascurerà per dare la sensazione di un proficuo, onesto lavoro e sappiamo inoltre che esso si riserva un'ampia azione anche nel campo internazionale.

Intanto, per coordinare il lavoro da portare alla prossima assemblea del 28-29 agosto, furono nominate diverse Commissioni, quella per lo Statuto, quella di finanziamento, quella di propaganda, quella per il programma sportivo, ed infine la Commissione per gli arbitri, che rappresenta ora quella che dovrà essere poi nel nuovo Consiglio eleggendo la Commissione Tecnica. Le Commissioni furono precisamente formate così:

Statuto: Avv. Manacorda, avv. Lombardi ed avv. Bianchetti.

Finanziamento: Levi, Nizza ed Albertini.

Propaganda: Ing. Brezzi, Canestrini e Miglietta.

Programma sportivo: De Marchi, rag. Pozzo, dott. Brunetti e Gera.

Arbitri: Avv. Scamoni, rag. Milano, rag. Ranzone, dott. Laugeri e geom. Mombelli.

Uno dei primi atti della L. I. G. C. è il mandato affidato al signor Levi di rappresentare la L.I.G.C. stessa alle Olimpiadi di Anversa e noi lo notiamo particolarmente perchè è della massima importanza.

Infine noi ci permettiamo di prospettare che nelle file dell'U.L.I.C. la costituzione della Lega ha destato vive simpatie. L'U.L.I.C. è oggi una forza considerevole di 400 Società circa. Non sarebbe bene continuare quell'opera di avvicinamento che da qualcuno è stata già posta particolarmente in discussione?

L'« Ulic » dovrà sempre esistere di per sé stessa, ma deve avere tutta la considerazione dei veri uomini di sport militanti nella Lega... almeno così a noi pare.

Lo scamiciato.

ABBONATEVI alla STAMPA SPORTIVA

E. PASTEUR & C.
Salita S. Caterina, 10 - GENOVA - Salita S. Caterina, 10

Ditta specializzata in

Articoli per FOOT-BALL

I nostri articoli sono preferiti dai più grandi CLUBS e dai più noti giocatori.



Si prega di chiedere il CATALOGO ILLUSTRATO che si spedisce gratis.



AUGEA

Cotone detergente industriale
Prodotto meraviglioso per la pulizia di tutti i metalli

VANTAGGI:

- 1° È economico perchè conserva il suo potere detergente fino ad esaurimento del filato.
- 2° Contiene in sé tutti gli elementi per pulire e non determina sciupio della materia detergente.
- 3° Non richiede alcuna fatica da parte dell'operaio.
- 4° Preserva i metalli da ossidazione e conserva loro il brillante per lungo tempo.
- 5° Un chilogramma di cotone equivale a 10 chilogrammi di detergente liquido.

Si confeziona in scatole da 100 - 500 - 1000 grammi.

Prezzo L. 25 al Kg. (franco di porto e imballo).

Per forti quantitativi sconti speciali - Si accettano ordini di prova non inferiori a 2 Kg. per spedizioni contro assegno.

In uso presso la Soc. Fiat, Torino - Soc. Transatlantica, Genova - Laboratorio Elettrotecnico Magrini, Bergamo
e presso i principali Stabilimenti industriali e Garages d'Italia ed Estero.

Agenzie di vendita:

Torino - Via Mazzini, 10.
Genova - FREZIA e IZZI
Via XX Settembre, 1-3.
Roma - MONETI e DE ANGELIS
Via di Montoro, 8.

Concessionaria esclusiva per l'Italia ed Estero

Soc. Anon. MONOS

MILANO - Via Pietro Verri, 22 bis

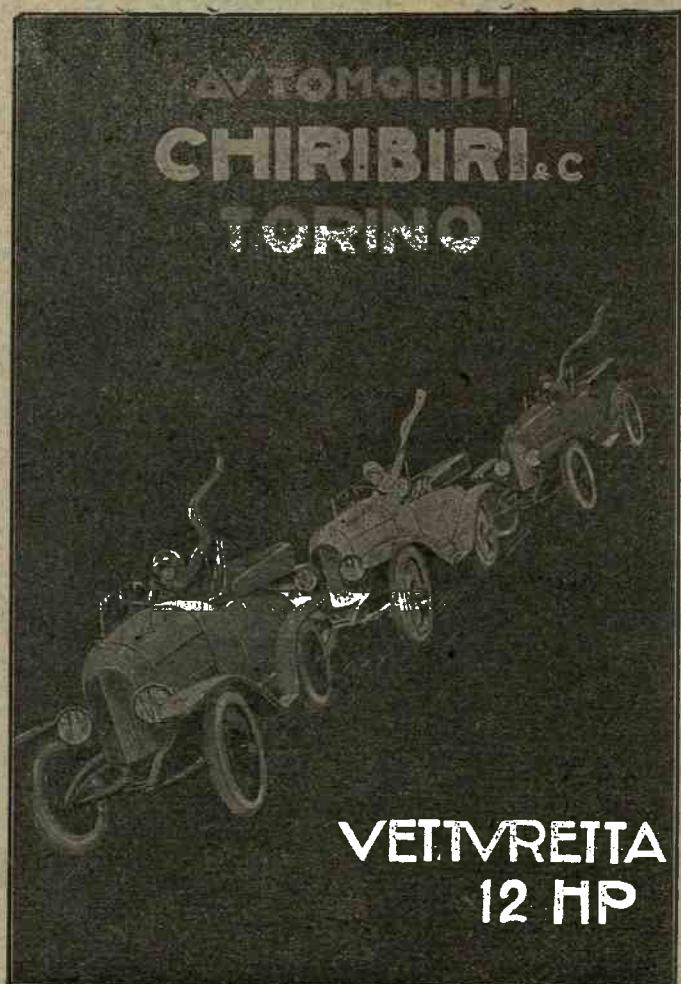
Agenzie di vendita:

Toscana, Emilia - GINO BENEDETTI, Lucca.
Marche, Umbria, Abruzzi
CARLO PORTALEONE
Via Aurelio Saffi, 5 - Ancona.

CORA

la classica Marca
del Vermouth
Amaro Cora

 Casa fondata nel 1835
= TORINO =





Un ricordo del passaggio di Masiero e Ferrarin per Calcutta - Ai loro fianchi sono i motoristi Campanini e Marenco.

L'On. Bonomi e la necessità dell'Aeronautica.

Di questi giorni si è riunita presso il ministero della guerra, la commissione consultiva per l'aeronautica composta dei signori: on. sen. comm. prof. Vito Volterra; on. dep. ing. comm. Paolo Bignami; prof. ing. Anastasio Anastasi, dell'università di Napoli; prof. avv. comm. Dionisio Anzilotti, dell'università di Roma; brigadiere generale De Siebert cav. Amedeo; ispettore generale dell'aeronautica; ten. gen. Moris comm. Maurizio; on. prof. Montù gr. uff. Carlo, dell'Aero Club d'Italia; ing. Origoni Luigi, della Lega Aerea nazionale; ing. Giuseppe Albenga, dell'università di Bologna; contrammiraglio Orsini commendatore Piero, del ministero della marina; comm. Pirovano Luigi, del ministero del tesoro; comm. Baccari dott. Edoardo, del ministero delle colonie; prof. ing. Panetti Modesto, del ministero dell'industria; comm. Troise prof. Pasquale, del ministero delle finanze; regio console generale Soraña marchese comm. Guido, del ministero degli affari esteri; gr. uff. Franco Emanuele, del ministero delle poste e telegrafi; comm. Grimi avv. Michele, del ministero dei lavori pubblici.

Il ministro della guerra, on. Bonomi, ha inaugurato i lavori.

Aeronautica unica.

Dopo aver fatto la storia dell'aeronautica, il ministro ha proseguito:

E' anzitutto urgente provvedere ad una sua sistemazione definitiva, sistemazione che deve essere frutto di un attento esame, sia degli errori commessi in passato, sia delle condizioni finanziarie dello Stato, sia delle caratteristiche delle varie applicazioni dell'aeronautica.

Da tutte queste considerazioni scaturisce un'idea che s'impone a tutte le altre e che a noi pare debba essere base per la più proficua organizzazione: l'aeronautica deve essere unica e, pur rispondendo alle esigenze sia dell'esercito, sia della marina, deve, se vuol trovare possibilità di vita, nelle at-

tuali condizioni del nostro paese, fare assegnamento sul prossimo sviluppo dei servizi civili.

Un'aeronautica unicamente militare dovendo essere totalmente a carico dello Stato, o vivrebbe una vita assolutamente misera e rachitica o assorbirebbe, se dovesse avere conveniente sviluppo, gran parte del bilancio della guerra e della marina.

Un'aeronautica, invece, collegata allo sviluppo dei servizi civili, animata da viva fede e da fermo proposito di riuscire, potrebbe a poco a poco, sia pure con sacrifici sensibili all'inizio, ma via via minori col tempo, divenire redditizia e, costituire, con minimo aggravio per l'erario una riserva formidabile di mezzi di capacità, di energie da volgersi rapidamente alla eventuale difesa del paese.

E' dunque legittimo affermare che solo una fiorante e solida aeronautica civile può dare alla difesa nazionale una potente aeronautica militare.

Posto così il problema, è naturale che anche la assillante preoccupazione della difesa del Paese debba volgersi verso un indirizzo che colleghi e armonizzi l'aeronautica militare a quella civile. Tale indirizzo può sintetizzarsi così: mantenere in permanente efficienza quella forza aerea militare che si ritiene indispensabile, dedicando ad essa una adeguata assegnazione di bilancio; progredire quanto più è possibile tecnicamente, con studi ed applicazioni, in modo da perfezionare sempre di più i tipi, e percorrere, possibilmente, i progressi tecnici stranieri; sviluppare contemporaneamente e costantemente l'industria aeronautica civile in modo da assicurare il massimo concorso dei mezzi di essa alle operazioni militari, specialmente allo inizio delle ostilità, ed a portarla ad essere capace di assumere rapidamente la produzione intensiva di mobilitazione.

I compiti.

L'aeronautica militare deve risolvere, entro i limiti del bilancio, che le condizioni generali della finanza non possono farci sperare molto larghi, la

questione dei mezzi aerei e quella del personale. Sarebbe pericolosa illusione se si facesse eccessivo conto sull'antica organizzazione e sui mezzi aeronautici residuati dalla recente guerra. Essi oramai non sono più efficienti, sia per la smobilitazione, sia per deperimento del materiale. Urge, dunque, tracciare un programma di ricostruzione, nel quale certo il più pesante dell'aria avrà la prevalenza sul più leggero.

L'avvenire dell'aeronautica civile — che è l'altro aspetto del problema, e di necessaria integrazione del primo — è connesso allo sviluppo tecnico costruttivo, allo sviluppo dell'industria e all'azione di stimolo e di aiuto dello Stato.

La guerra ha dato all'aviazione un nuovo impulso.

Ora si tratta di trovare il tipo di mezzo aereo idoneo al traffico commerciale. E la perizia dei nostri tecnici, l'abilità delle nostre maestranze, l'audacia dei nostri piloti, ci danno fiducia che noi potremo emulare gli sforzi che specialmente l'industria tedesca ha già compiuti in questo campo, che è decisivo per l'avvenire dell'aeronautica.

Il ministro della guerra, on. Bonomi, ha chiamato a raccolta quello che dovrebbe e vorrebbe essere un'aviazione di pace, un'aviazione commerciale, in Italia, una industria affine pronta nello stesso tempo a rispondere alle esigenze di una eventuale mobilitazione.

Sia ora alla Commissione d'aeronautica interpretare (secondo i mezzi concessi) il più pratico sistema aeronautico. E per più pratico non intendiamo solo la scelta del mezzo più adatto per il volo ma tutto il resto, poiché nell'aviazione civile non bastano macchine e uomini, necessita tutta un'organizzazione a terra in modo da assicurare il funzionamento continuo di ogni linea aerea. Ma questa organizzazione deve essere snella e quindi la più semplice col minore impiego possibile di personale. Necessita soprattutto che nei servizi commerciali, seppure facenti capo ad una unica aeronautica che ha la sua direzione al ministero della guerra, siano occupati piloti meccanici, montatori, borghesi.

Riteniamo che, per il limitato programma a cui viene oggi ridotta l'aviazione, portando ad un terzo l'attuale personale, se ne avrebbe a sufficienza. Riserviamo le poche risorse del futuro lancio d'aeronautica al puro scopo cui essa mira. Eliminiamo tutto il personale inutile, superfluo, riduciamo tutti gli uffici, gli istituti sperimentali, che in pratica non aggiungono nulla a quanto una buona commissione di collaudò può ottenere.

E' qui, on. Bonomi, dove si deve ricercare il male dell'aviazione italiana. Premiamo e incoragiamo l'industria, quella che studia, che crea, che produce, ma riduciamo le spese superflue del personale che ancora oggi gravano per milioni e milioni sul bilancio. La Commissione d'aeronautica ha un grande mandato, ma, come si sa, i frutti di ogni commissione non stanno sempre in rapporto all'intelligenza dei suoi componenti, quanto alla loro attività, alla loro pratica, alla loro notorietà nell'ambiente aviatorio. Se diamo una scorsa alla lista che precede le parole dell'on. Bonomi, non restiamo ancora persuasi ch'essa sia quella che il mondo aviatorio si attendeva. Se escludiamo pochissime persone, non troviamo negli eletti gli uomini pratici per la grande riforma che si vuole fare in materia di aeronautica, quegli uomini che conoscono le officine, che hanno volato, che hanno organizzato, che sanno realmente fissare un programma anche in forma ridotta, ma essenzialmente pratico e redditizio.

Noi ci arvediamo, oggi, di esserci per un momento illusi. Quando scrivevamo l'ultimo articolo sul Consiglio Superiore di Aeronautica noi pensavamo che l'on. Bonomi, che vorrebbe essere il riformatore del Ministero della Guerra, volesse seriamente affrontare la questione. Il suo discorso fatto dinanzi alla nuova Commissione vorrebbe essere conferma, ma gli uomini della sua Commissione non lo garantiscono.

Sono scienziati che col loro nome e la loro rappresentanza di ministeri diversi sembra debbano mettere a rumore il mondo aviatorio, ma che invece in generale questo poco conoscono. Se la parte tecnica trova nella Commissione i suoi uomini, noi non vediamo in essa l'aeronauta, l'aviatore, l'uomo dell'aria, gli organizzatori di campi scuola, di raids, di servizi aerei.

Concludiamo augurandoci che il ministro Bonomi vorrà addivenire alla costituzione d'un vero Consiglio Superiore d'Aeronautica nella forma progettata dall'Aero Club d'Italia.

Gustavo Verona.

FANALI per CICLI
Figli di Silvio Santini - Ferrara

LE MIGLIORI MARCHE
USANO I PRODOTTI

AMERICAN
BOSCH

FIAT
LANCIA
VOLPI

CHEVROLET
HUPMOBILE
CADILLAC
MITCHELL
HUDSON
HARLEY & DAVIDSON
FAIRBANKS MORSE & Co.
CANDEM ANCHOR - ROCKLAND
ecc. ecc. ecc.

Chiedete in tutti i negozi e garages i nostri

MAGNETI
AVVIAMENTO
ILLUMINAZIONE
ELETTRICA

1920



1920

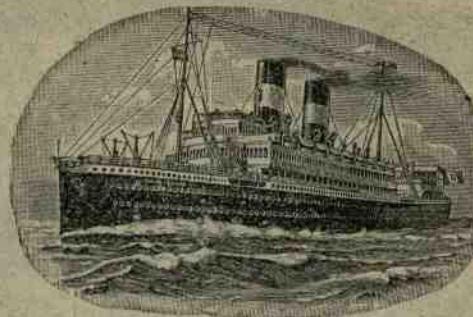
Ing. M. FERRARIS - MILANO

AGENZIA ESCLUSIVA CON DEPOSITO

:: VIA CANOVA, 36 - Telefono 10994, 10363, 457 ::
TORINO - G. Pavesio - Corso Re Umberto, 25
Telefono 9662

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C°

Telefono int. N. 60 - TORINO - Piazza Palestro, 2



Agenzia delle Società:
Navigazione Generale Italiana - La Veloce - Transoceanica - Sitmar - Marittima Italiana - Sicilia - Nord, Centro, Sud America, Australia, Estremo Oriente, Egitto, etc.
Listino partenze, prezzi, informazioni a richiesta.

FASCIE e GUARNIZIONI



per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA
DURATA
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - TORINO - Via dei Mille, 24

IDROVOLANTI "SAVOIA"

VINCITORI
della

Gara Internazionale
d'idrovoltanti

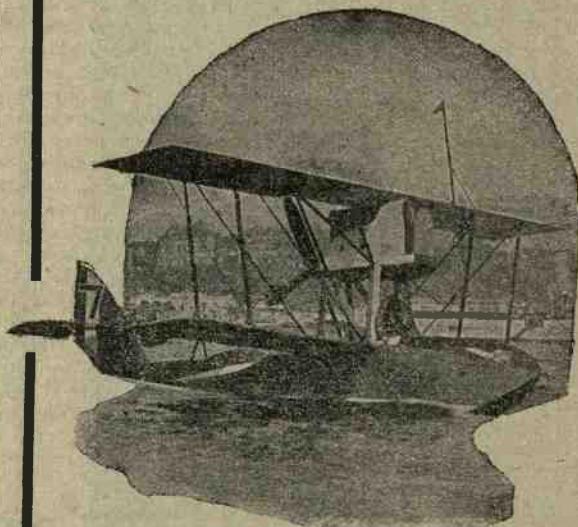
per la
coppa Schneider - 1919
BOURNEMOUTH

Record Mondiale Velocità
Idrovoltanti su circuito
di 200 miglia
Raid SESTO CALENDE

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

COPENHAGEN
STOCKHOLM
con passeggero
Raid SESTO CALENDE

GINEVRA con passeg.
attraversando il Sempione
Raid STOCKHOLM
HELSINGFORD
con passeggero.



Idrovoltanti "SAVOIA" - Tipi militari
Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovoltanti "SAVOIA" - Tipo commerciale
per il Turismo Aereo

Idrovoltanti "SAVOIA" - Per servizio trasporti
Posta e Messaggerie

Rivolgersi alla
:: Società Idrovoltanti Alta Italia ::
Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

Teleg.: Idrovoltanti SAVOIA - Milano :: Teleg.: Idrovoltanti SAVOIA - Sesto Calende

Dopo le vittorie in tutte le corse automobilistiche dell'annata

Parma-Poggio di Berceto
Circuito del Mugello
Coppa della Consuma

i pneumatici

PIRELLI
vincono la

Susa - Moncenisio
con Samy Reville su PEUGEOT

Primo assoluto

con RESTELLI ENRICO su Restelli (primo della categoria 1500 cmc.)

con CLERICI ABELE su Bugatti (primo della categoria 3000 cmc.)

TUTTI
SU

PNEUMATICI

PIRELLI

Agenzia Italiana **Gomme Pirelli** - Milano

Via Ponte Seveso, 20 - MILANO - Via Ponte Seveso, 20



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 2.500 impiegati.

LA FIAT fabbrica ogni giorno 100 veicoli automobili (vetture, camions, trattori agricoli).

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

Automobili di Lusso

ETTORE OSELLA fu Carlo
Corso Magenta, 37 - MILANO - Telef. 3406

Avverte la sua Spettabile Clientela che pur essendo rappresentante della sola Casa

NAZZARO

tiene a disposizione il più grande assortimento di Automobili di tutte le marche:

LANCIA - NAZZARO - FIAT - SPA - RENAULT
CHARRON - ISOTTA FRASCHINI
O. M., SCRIPPS BOOTH, ecc., ecc.,
carrozze Torpedo, Limousines, Ballons, Landaulet
e tipo Sport

Le macchine sono tutte visibili

nell'ESPOSIZIONE PERMANENTE

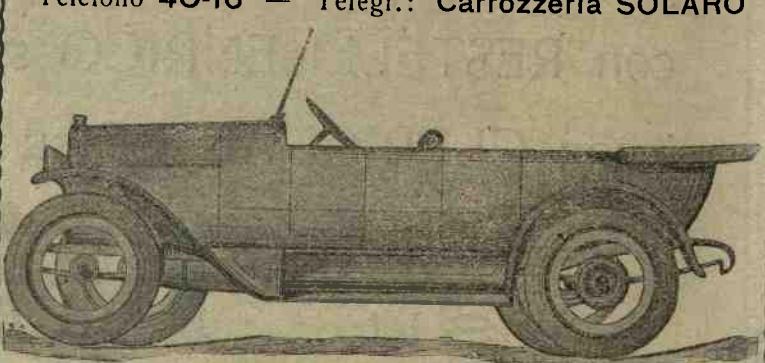
in Corso Magenta, 37 e sue « dépendances » e tutte pronte per

CONSEGNA IMMEDIATA

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

CARROZZERIA Fratelli SOLARO

Via Petrarca, 31 - TORINO - Via Petrarca, 31
Telefono 40-16 — Teleg.: Carrozza SOLARO



Torpedo

Si assumono grandi lavorazioni
in serie per consegne rapide