

# LA STAMPA SPORTIVA

**ABBONAMENTI**

ANNO L. 15 ESTERO L. 25

SEMESTRE .. 8 .. " 13

**RIVISTA SETTIMANALE**

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

**TORINO**

Via Davide Bertolotti, 3

**INSERZIONI**

 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. Chie-  
dere listino n. 90. Garage STORERO,  
55, Via Madama Cristina — TORINO.

*Gli articoli e gli abbigliamenti*

## SPORTIVI

*di qualità superiori e più convenienti*

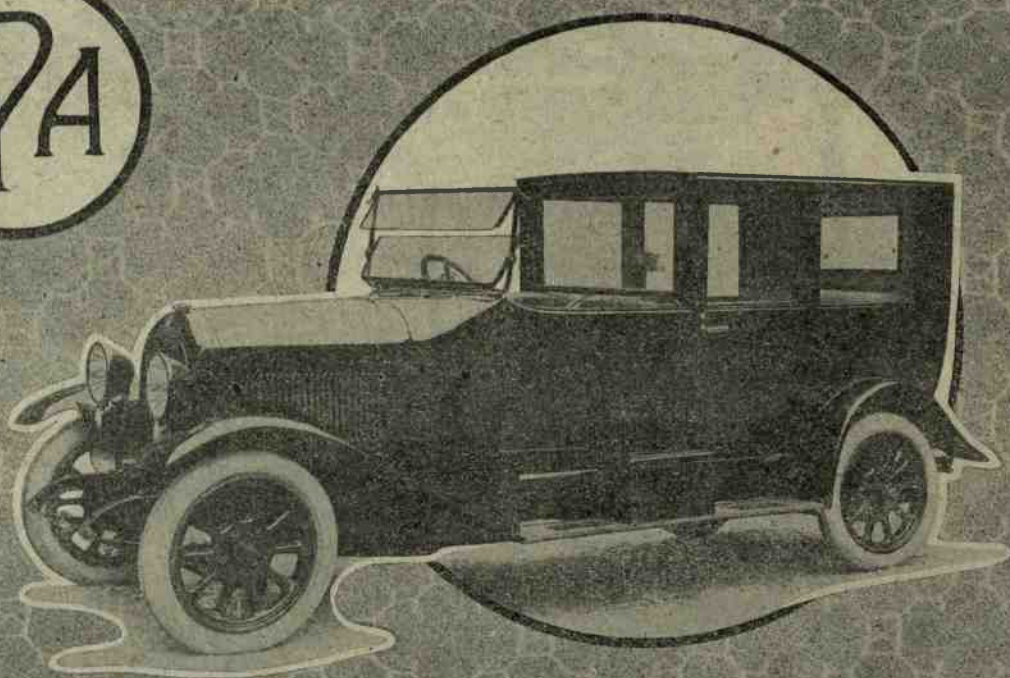
## VOI

li troverete soltanto da

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

*Già 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 tandem

Staffe poggiapiedi sciolte per tandem

Contakilometri per motocicli

Trombe - 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 specialmente nell'Alta Italia. Così domenica scorsa fu la volta della scalata al Cenisio.

Tutti erano lassu intervenuti prima delle ore 6 del mattino, ora fissata per lo sbarramento della strada napoleonica che da quel momento riservasi come campo sportivo ad una schiera di arditi del volante. Tutta una schiera di *gentlemen* che sanno guidare con la stessa maestria di un professionista e che hanno a loro disposizione macchine di marce 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 merito di Della Ferrera, ed una francese per merito 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, mandando 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 rivale 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 ch'egli ed i suoi compagni di Francia possano presto ripassare l'Alpe per una prova ufficiale, a cui va dato tutto il beneplacito 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.

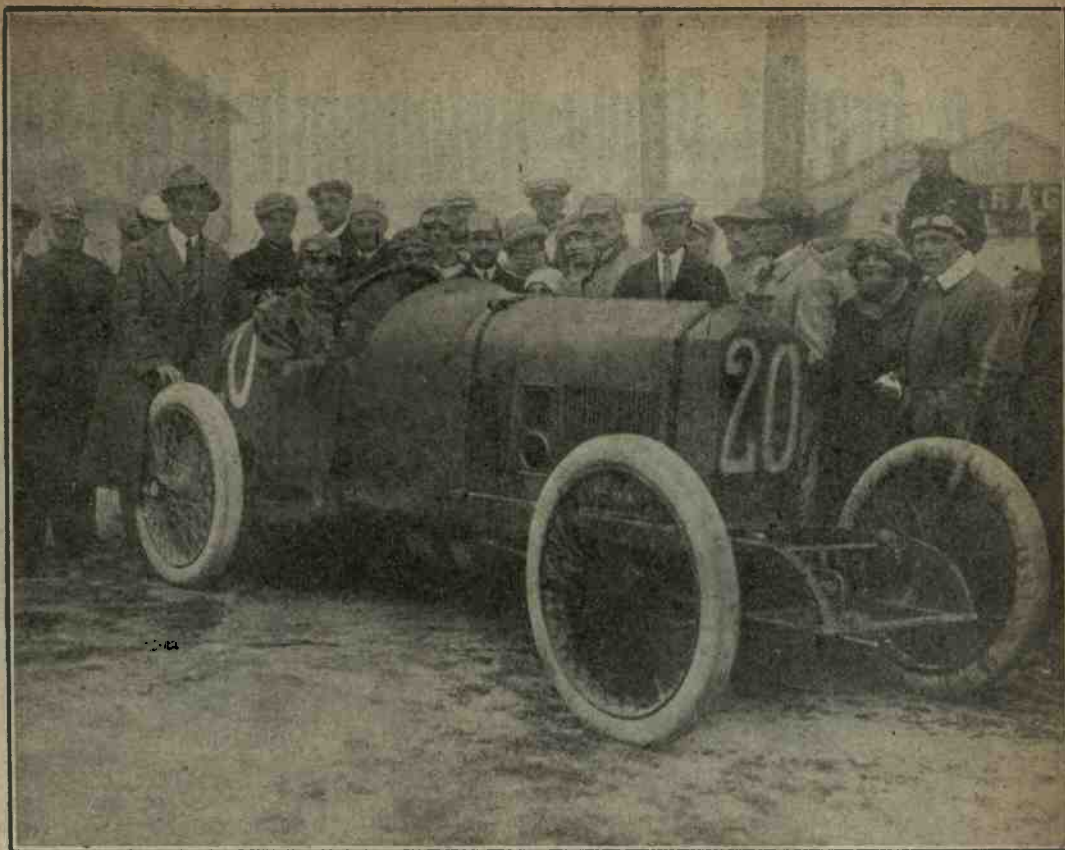
**Motociclette:** 1. Della Ferrera Federico, in 21'45"; 2. Bordino Pietro in 21'47"; 3. Malvisi Oreste in 22'1" 2/5; 4. Gnesa Ernesto in 22'32" 4/5; 5. Contarini in 22'46" 1/5; 6. Castagna Mario in 23'27" 2/5; 7. Rava Augusto in 23'30" 1/5; 8. Visioli Erminio in 24'12" 3/5; 9. Maffei Miro in 24'18" 4/5; 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. Coumaris 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 23'30" 1/5; 6. Visioli Erminio (Imperial) 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" 2/5; 10. Olivieri Domingo (Borgo) in 26'20"; 11. Trabaldo Mario (Indian) in 26'44" 4/5; 12. Pennazio Francesco (Bauda) in 27'40" 1/5; 13. Sironi Ernesto (Indian) in 28'1" 2/5.

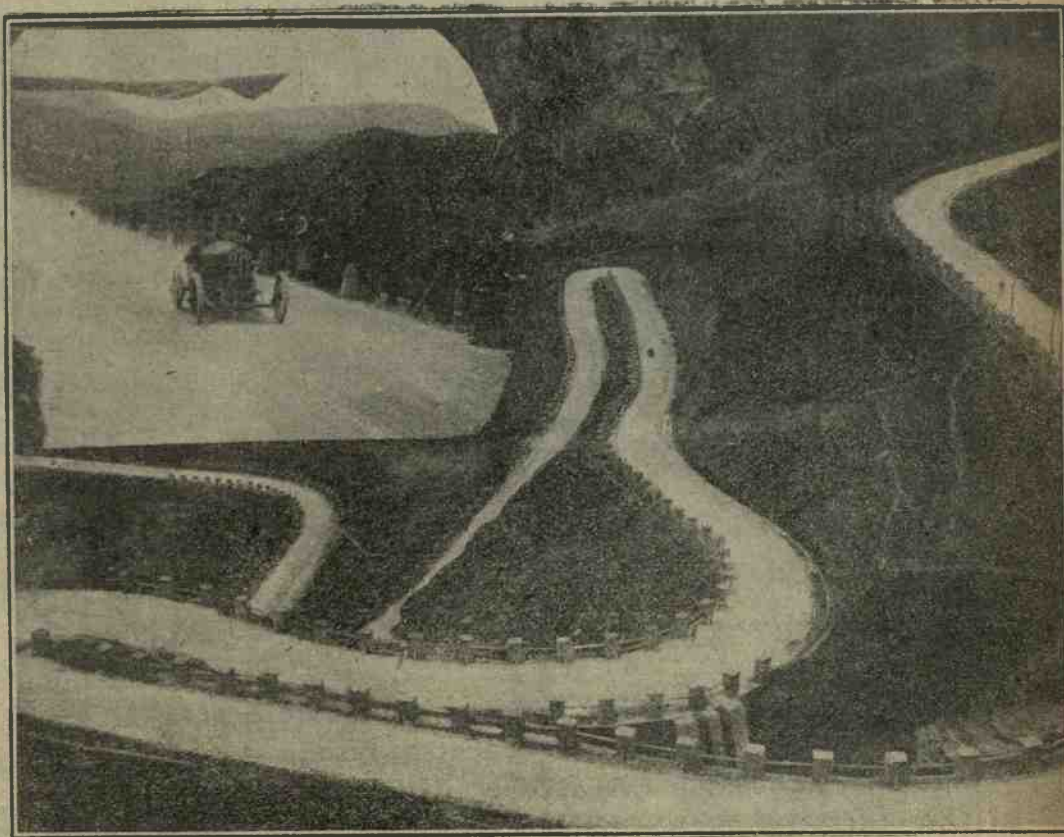
Categoria sidecars 1000 cmc.: 1. Borgarello Vin-

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 (Buggatti) 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 26'29" 4/5; 4. Magliola (Spa) in 26'47"; Desio Gino (Puch) in 29'5" 4/5.



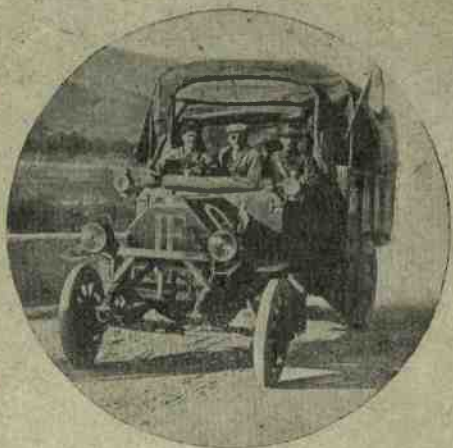
Veduta generale delle famose «scale» del Cenisio. Nell'ovale: l'arrivo di Reville (Peugeot-Pirelli). (Fot. Abbà - Lastre Gevaert).



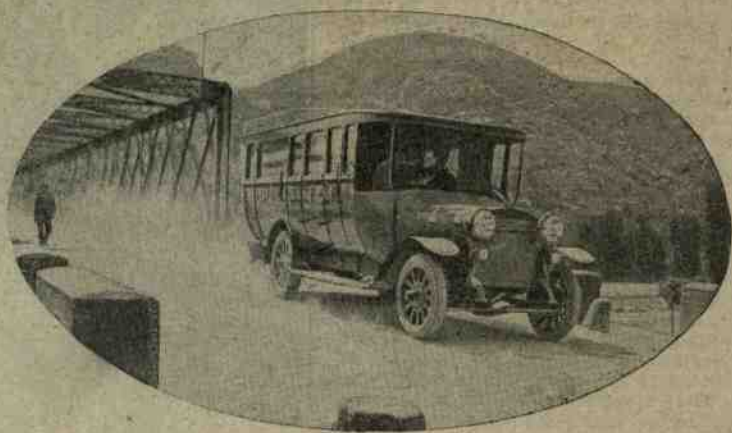


# Le Grandi Prove Automobilistiche del 1920

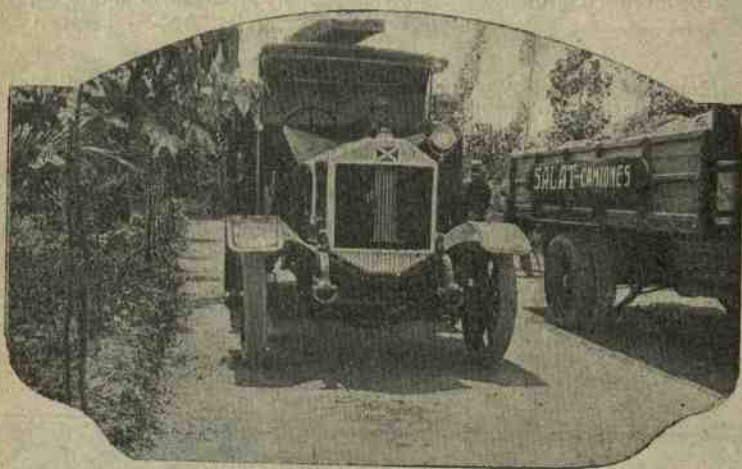
## Il Concorso Internazionale d'Autocarri Barcellona-Madrid



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



*Il Concorso spagnolo di autocarri.  
Un camion di 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 PIRELLI**



## I campioni italiani destinati ad Anversa.

Riteniamo interessante elencare qui sotto per categoria tutti i campioni prescelti per le Olimpiadi di Anversa, i quali, in parte, sono già partiti, ed in parte stanno per lasciare l'Italia. Lo sport italiano tutto, attende per il loro merito il trionfo del vessillo nazionale sul campo sportivo mondiale. Il nostro direttore è partito giovedì per Anversa, per seguire da vicino i nostri campioni ed informare i nostri lettori sullo svolgimento delle VII Olimpiadi. (N. d. R.).

**Tiratori:** Cammus, Isnardi e Micheli di Torino; Galli di Milano; Preda di Faenza; Boriani e Federzoli di Bologna; Ticchi di Livorno; De Ranieri di Viareggio; Frasca di Napoli.

Il gruppo sarà capitanato dal veterano cav. Dada di Milano, oltre del cav. Vitali, i quali seguono la squadra quali facenti parte del Comitato olimpionico.

**Podisti:** 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 400 ostacoli: Bernardoni Giuseppe. — Corsa 3000 metri ostacoli: Ambrosini Ernesto, Martinenghi Carlo, Speroni Carlo. — Marcia 3000 metri: Frigerio Ugo, Pavese Donato. — Marcia 10.000 metri: Frigerio Ugo, Pavese Donato. — Velo: Lenzi Aurelio, Tugnoli Giuseppe. — Palla di ferro: Lenzi Aurelio, Tugnoli Giuseppe. — Corsa 3000 metri, squadre: Ambrosini Ernesto, Martinenghi Carlo, Maccario Augusto, Speroni



Eliminatorie olimpioniche sollevamenti pesi.

*Dalla destra a sinistra:* Pesi piuma, 1. Gatti - Pesi minimi, 1. Monti - Pesi medi leggeri, 1. Bianchi - Pesi medi massimi, 1. Maltello - 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 Disma, 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: Calz 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.

**Ginnasti.** — 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 perchè 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 Versata 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.



nova; Costigliolo Carlo della Colombo di Genova;  
 levati Ambrogio, dell'Ardita di Milano; An-  
 geli 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;  
 Bonatti Ferdinando della Sampierdarenese; Savio  
 Ferdinando, della Sampierdarenese; Tubino G. B.,  
 della Sampierdarenese; Rosselli Enzo della Pro-  
 letaria di Spezia; Aldi Luigi, dell'Ardita di Mi-  
 lano; Sellotto Ettore, dell'Ardita di Milano; Ma-  
 rulli Antonio, della Voluntas di Milano.

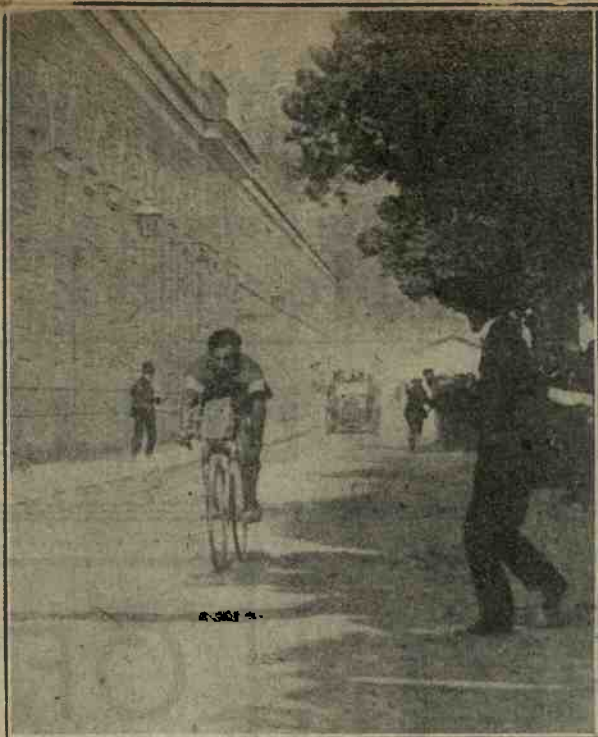
per le gare artistiche individuali. — Zampori, Castigliolo, Maiocco, Cambiaso, Lucchetti e Ghin-  
ni; supplenti: Bianchi e Zorzi.

...no; supplementi: Bianchi, C. Lorenzini, **Gioco del calcio.** — La Commissione tecnica, arrivata più tardi all'Hotel Concordia, ha fatto sapere definitivamente la scelta sui seguenti calciatori da inviarsi ad Anversa. Eccone l'elenco per ordine alfabetico: Ara, Badini II, Baloncieri, Barlaudo, Brezzi, Bruna, Campelli, De Marchi, De Nardo, De Vecchi, Ferraris, Forlivesi, Giaroni, Lovati, Marucco, Meneghetti, Parodi, Reynaldi, Roggero, Rosetta, Santamaria e Sardi. L'allenamento collegiale sarà iniziato nella prima quindicina del corrente mese in Vercelli.

**Autori.** — Massa Mario, Blasich Roberto, Frassinetti Agostino, Bisagno Gilio, Quarantotto Antonio, Bajardo Davide.

I giocatori di palla a nuoto sono: Banico Gio. Battista, Berretta Amilcare, Boero Ercole, Boero Mario, Burlando-Luigi, Cabella Salvatore, Duacchi Luigi, Lungavia Umberto, Luè Ignazio, Maccella Italo, Olivari Achille, Pasteur Enrico, Vassallo Augusto. Sono nominati arbitri per il gioco della palla a nuoto pel 1920: Vagge, dell'Andrea Doria; Bertoli Luigi, della Sampierdarenese. Cronometristi ufficiali sono nominati: Acquati Leonardo, di Milano; Maccolazzi cav. Achille, di Milano; Haag Rodolfo, di Genova; Bitetti, di Roma.

lino: Haag Rodolfo, di Genova; Intelli, di Roma.  
*Schermitori*. — *Per il fioretto*: Balbi, Aldo Nadi, Nedo Nadi, Puliti, Olivier, Special, Terlizzzi, Allocchi e Cesarano; *Per la sciabola*: Balbi, Cesarano, Gargano, Aldo Nadi, Nedo Nadi, Puliti, Intelli, Urbani, Rusconi, Terlizzzi. *Spada*: Bozzani, Canova, Costantini, Aldo Nadi, Nedo Nadi, Olivier, Tahon de Revel, Urbani, Allocchi, Marazzi. Sarà capo della squadra degli schermitori il capitano Nedo Nadi.



La corsa ciclistica Torino-Genova vinta da Girardengo (a sinistra)<sup>b</sup>, 2° arrivato Petiva Emilio.  
(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

## 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

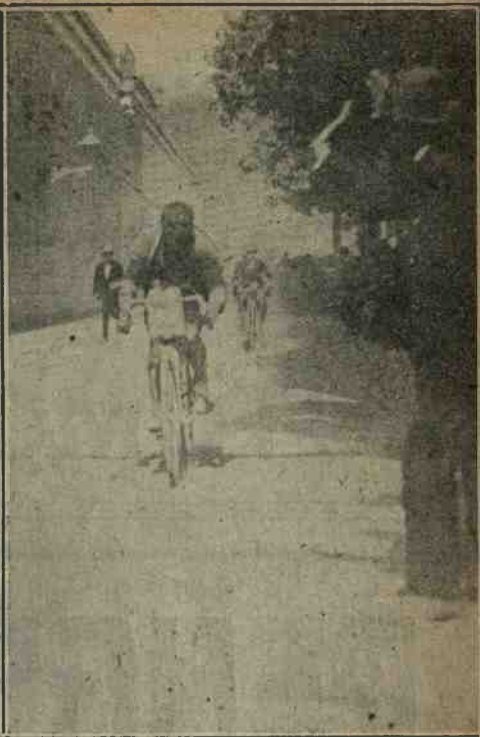
estazione sportiva. Al girone di fioretto parteciparono 14 tiratori e fecero un girone unico indimenticabile. Nedo Nadi vinse superbamente; classico come Agesi-lao Greco, efficace come Eugenio Pini, il grande campione olimpionico riconfermò, se pure ce n'era bisogno, la sua grande classe. Aldo Nadi fu ottimo secondo, velocissimo, intelligente, pronto a tutte le sorprese, egli tirò meravigliosamente. Terzo il dott. Sost. 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 iniziirla. Il Campione veneziano si guadagnò il terzo posto con uno sforzo veramente ammirevole. Quarto il dott. Costantino; quinto Puliti; due ottimi tiratori che hanno sempre ottenuti dei bellissimi risultati. Di seguito: Urbani, Norvak, sempre fine ed intelligente, Gargano, Terlizzi, Carniel e Baldi. Ritirati per indisposizione Cesarano, Carniel Antonio e Belloli.

Il 23 luglio si svolse il girone unico di spada da terreno. Nedo 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 Nedo Nadi si delineava sicura, anche Aldo deve lottare per il secondo posto, poichè le vittorie di Macerata si susseguono in modo assolutamente impreveduto. Solq all'ultimo momento due colpi doppi lo mandarono terzo ed i due fratelli Nadi sono primo e secondo.

\* \* \*

Bellissimo, straordinario, il grande girone di sciabola; l'*équipe* del maestro Giuseppe Nadi di Livorno trionfa. I Nedo-



La corsa ciclistica Torino-Genova vinta da Girardengo (a sinistra)<sup>b</sup>, 2° arrivato Petiva Emilio.  
(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

Nadi, Aldo Nadi, Baldi, Puliti, Urbani, cinque magnifici sciaboratori, un gruppo come nessun maestro italiano seppe portare in un torneo. 6. Gargano, velocissimo, eccellente; 7. Santelli, pesante ma efficace; 8. Norvåg, sempre intelligente, 9. Rusconi, bel tiratore fiorentino, bello e completo, e 10. Terlizzi, che ben presto col lavoro si piazzerà 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. I. G. A.

per velo ed auto.

Le migliori e le più convenienti

*In vendita*

**presso i primari Negozianti e Garages**

[illegible]

**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 LUSO 35 HP

# PEUGEOT

Cicli - Automobili



Camions - Catene

La Marca di gran Lusso

*Rappresentante generale per l'Italia:*

**Ditta G. e C. F<sup>lli</sup> 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 sezione che conta poco più di un anno di vita — hanno compiuto un magnifico *raid* che merita di essere illustrato. Con una *yoletta* 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. L'arrivo nel pomeriggio di sabato, 17 luglio, hanno raggiunto Venezia alle ore 19 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 mèta, 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 impreveduto.

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, arenatasi sulle arenelle 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* deve anzitutto alla buona preparazione. Il comandante (l'«amiraglio» 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 li più vivo entusiasmo. Li divise in due squadre; una, la più forte, riservata ai più duri tratti del percorso e a più ore di navigazione quotidiana; l'altra, quella composta con elementi giovani e meno resistenti, destinata alle ore di navigazione più tranquilla.

Ricordiamo, ed è doveroso, 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 (*Cavallo 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 minutamente 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 rivelò 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



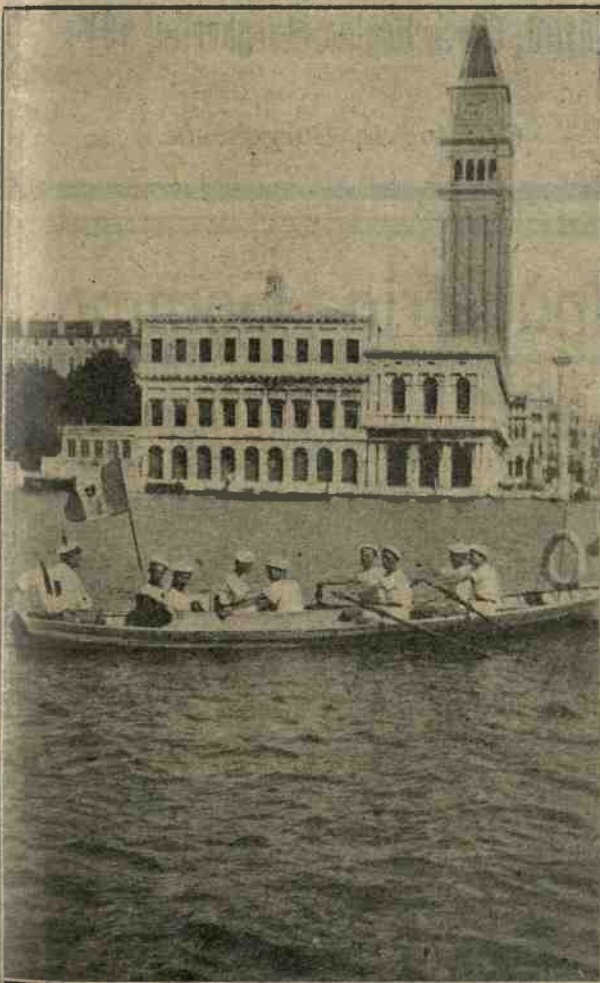
La *Dandolo* approda alla Sede della Bucintoro.

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

Dopo Casale, la fatica divenne lieve, come prova 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 mezzogiorno. 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 Confienza, 2 - Tel. 87-25

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

... Palloni per gioco del calcio ...

MERLO CLEMENTE, Rappresentante  
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP



ESIGETE OVUNQUE

IL  
**LION  
NOIR**CREMA PER  
CALZATURELa **GRAN MARCA**

MILANO - Via Trivulzio 18

**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 anticipata 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 sperimentare i campioni di  
Agon ottenendone un insperato successo in un caso  
di blenorragia che durava da oltre 10 mesi.Dott. B. POLLANO  
Ivrea. Medico Chirurgo Ostetrico.**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 28-90Fabbrica: Anelli di gomma piena per camions ed omnibus automobili - Impermeabili -  
Tacchi di vera gomma - Tessuti gommati - Articoli di gomma per igiene e chirurgia

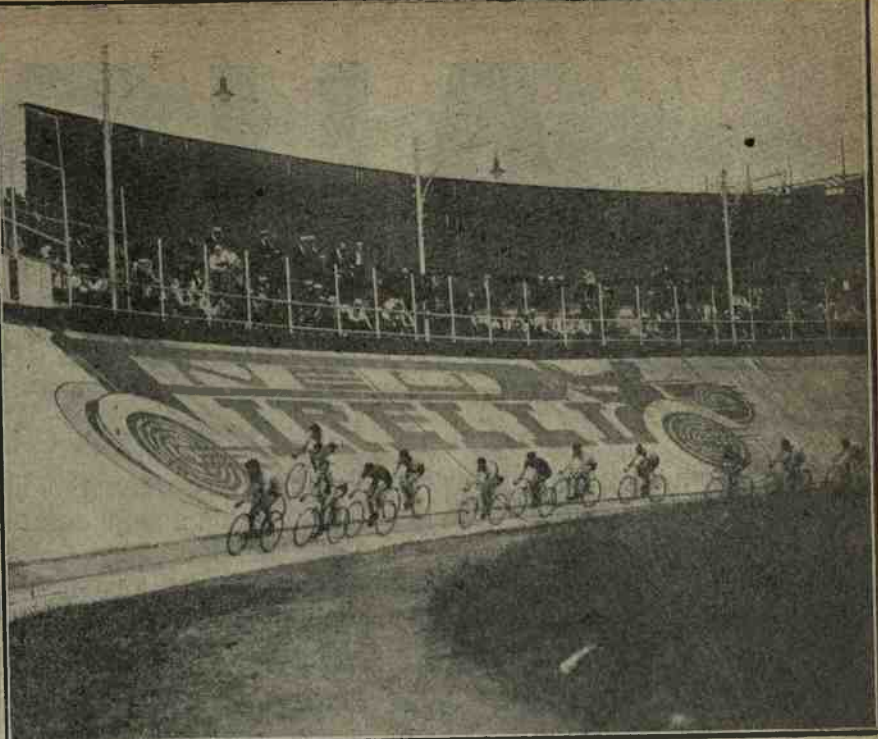
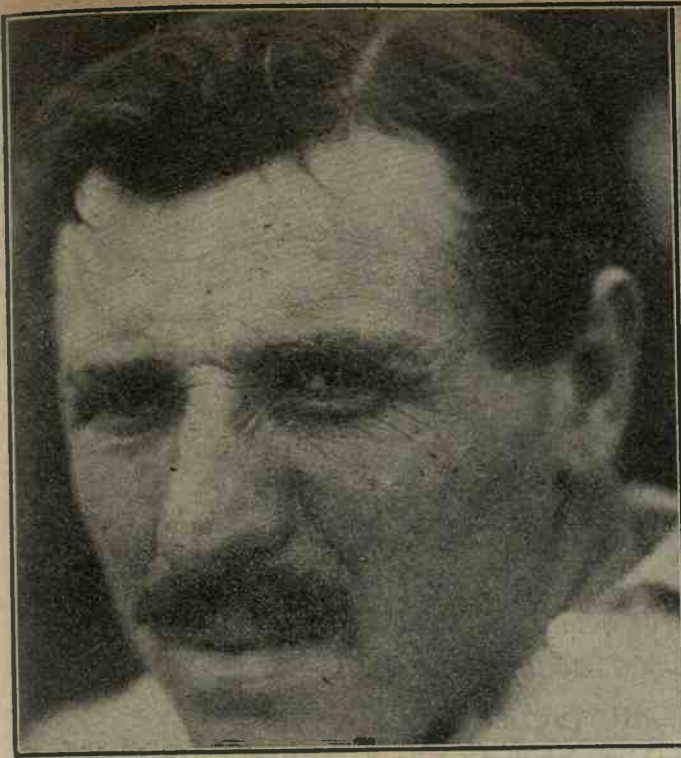
( Fornitori del Governo Italiano )

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 AVIAZIONE

TIPO DAIMLER DUE D'API TUBI QUADRI SENZA SANGUINAZIONE  
RIPARAZIONI**P. COTTINO & C.**CASA FONDATA  
NEL 1896**FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA**  
TORINO - Via Monti, 24 - TEL. 22-75 - TEL. COTTINRADIO





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).

Settecentrale, 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. Nè 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 surrogli 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 responso 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.

Or dunque 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 sosteniamo 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 crearne 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 dappochè 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 eligendo 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. Rancone, 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 se stessa, ma deve avere tutta la considerazione dei veri uomini di sport militanti nella Lega... almeno così a noi pare.

Lo scamicciato.

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 giuocatori.

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





# AUGEA

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

## VANTAGGI:

- 1° È economico perchè conserva il suo potere detersivo fino ad esaurimento del filato.
- 2° Contiene in sè 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 detersivo 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 - FRESIA 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

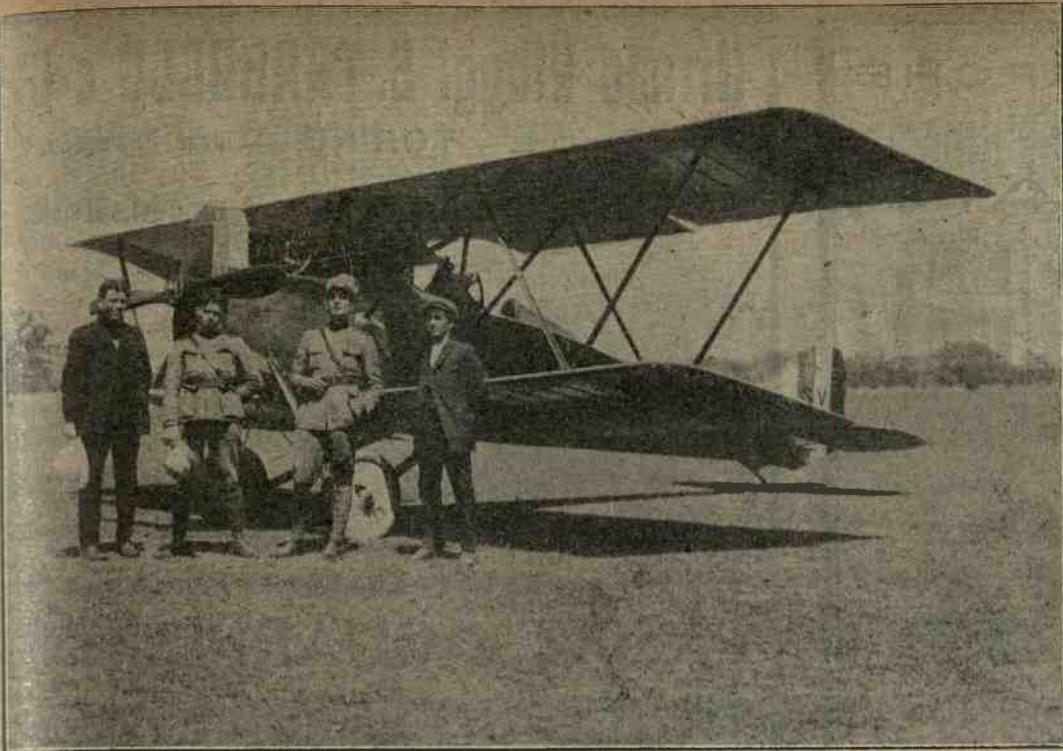
≡ TORINO ≡

AVTOMOBILI  
CHIRIBIRI & C  
TORINO



VETIVRETTA  
12 HP





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

## 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 Soragna 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 fiorente 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 precorrere, 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 all'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 pel 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 chiaramente detto 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, poichè 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 bilancio 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 collaudo può ottenere.

E' qui, on. Bonomi, dove si deve ricercare il male dell'aviazione italiana. Premiamo e incoraggiamo 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 serenamente affrontare la questione. Il suo discorso fatto dimanzi 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

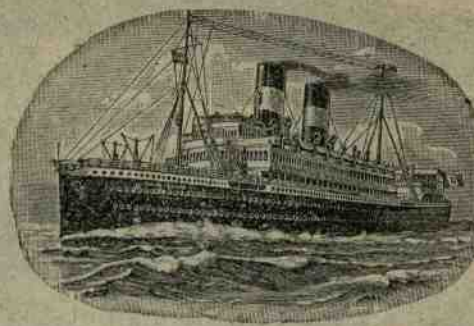
Ing. M. FERRARIS - MILANO

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<sup>o</sup>

Telefono int.<sup>le</sup> N. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2



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

Listino partenze, prezzi  
informazioni a richiesta.

## 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'idrovolanti

per la

coppa Schneider - 1919  
BOURNEMOUTH

Record Mondiale Velocità  
Idrovolanti su circuito  
di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE

AMSTERDAM

con passeggero - attraverso

le Alpi, la Svizz. in 6 ore 30'

Raid AMSTERDAM

COPENHAGEN

STOCKHOLM

con passeggero

Raid SESTO CALENDE

GINEVRA con passegg.

attraversando il Sempione

Raid STOCKHOLM

HELSINGFORD

con passeggero.

Idrovolanti "SAVOIA" - Tipi militari

Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovolanti "SAVOIA" - Tipo commerciale

per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA" - Per servizio trasporti

Posta e Messagerie

Rivolgersi alla

:: Società Idrovolanti Alta Italia ::  
Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

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



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

**PIRELLI**  
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, trattrici agricole).

**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, nè provengono da aste di materiale bellico.*

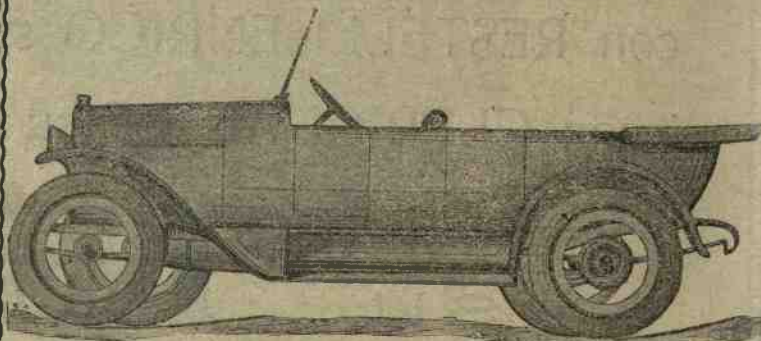
PONZO GIOVANNI, Gerente responsabile.

**CARROZZERIA**

**Fratelli SOLARO**

Via Petrarca, 31 - **TORINO** - Via Petrarca, 31

Telefono 40-16 — Telegr.: Carrozzeria SOLARO



Torpedo

Si assumono grandi lavorazioni  
in serie per consegne rapide

La Stampa Sportiva viene stampata dalla Tipografia Silvestrelli e Cappelletto.