

LA STAMPA SPORTIVA

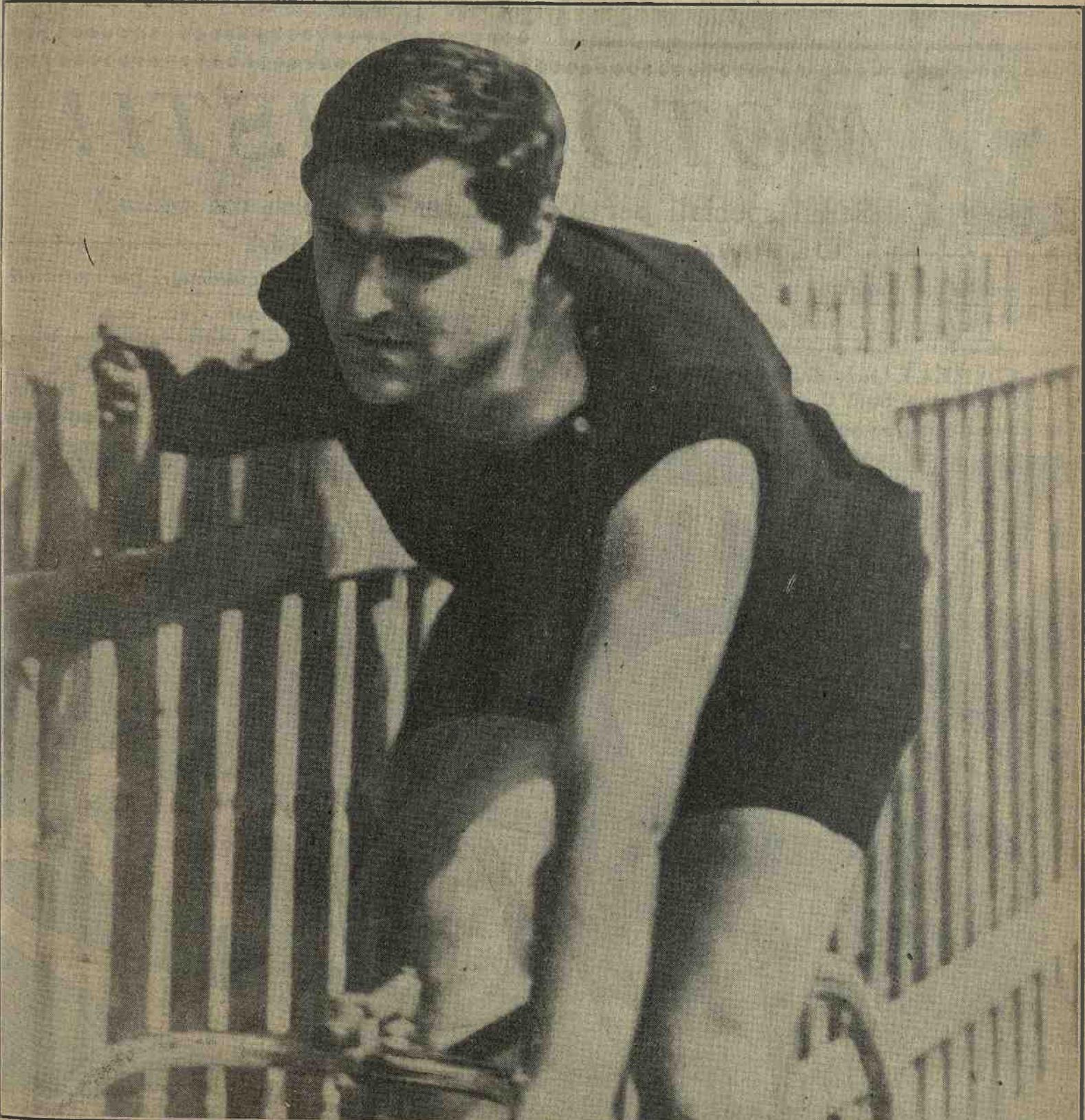
Ippica - Atletica - Scherma
 Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
 Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Aerostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

ABBONAMENTI		ITALIA	ESTERO	Direttore: GUSTAVO VERONA	PREZZO DELLE INSERZIONI
Anno		L. 15	L. 25		Una pagina . . . L. 200 Un quarto di pagina . . . L. 50
Semestre		> 8	> 13	Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO	Mezza pagina . . . L. 100 Un ventesimo di pagina . . . L. 10

(Conto corrente colla Posta).



I GRANDI SPRINTERS DELLO SPORT CICLISTICO ITALIANO. Il forte Messori che ha ultimamente compiuto delle ottime prove sulle piste di Milano, Torino e Bologna.

(Clichés eseguiti dalla Ditta Carlo Crespi, Corso Casale, 91 - Torino).

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.



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

Gli articoli e gli abbigliamenti

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

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

Già Negozio VIGO

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

ANZITUTTO UN
Grazie

Giuoco del Calcio

Novara F. C. batte Torino F. C.: 3-1

(Torino - Campo Torino: 10-10-1920).

Il tempo piovoso non ha impedito che anche oggi sul campo del « Torino » affluisse una notevole quantità di appassionati: nelle previsioni infatti ognuno poteva ripromettersi che l'incontro fra i *granata* e gli *azzurri* novaresi avrebbe dato luogo ad una interessante contesa, anche se la squadra del « Torino » non si presentasse in una forma che, date le precedenti prove, lasciasse prevedere una sia pur disputata rivincita dalla partita svolta a Novara per la disputa della Coppa Negretti.

Invece la squadra dei *granata* lasciò il pubblico piuttosto deluso ed ancor più in quanto dalle prime battute sembrava veramente che gli uomini del « Torino » fossero sulla buona strada per battere gli *azzurri*. Vana speranza! Ben presto si rivelarono in tutta la loro pienezza le defezioni delle due linee, mentre a mano a mano più possente, più salda, più omogenea veniva risaltando la compagine degli uomini di Meneghetti. Cosicché la prova fatta oggi dal « Torino » è stata la più infelice di tutte le altre sostenute in questo principio di stagione, né valsero i nuovi rimaneggiamenti a migliorare la squadra che aveva tuttavia sostenuto unrevolvemente le precedenti prove.

Il « Torino » deve la sua sconfitta essenzialmente alla prima linea che non è esistita letteralmente durante tutta la gara, salvo pochi minuti all'inizio. Tre uomini furono sostituiti fra gli avanti: Calvi, Crotti e Romano, ma nessuno dei nuovi elementi, Mosso IV, Martin III e Furbatto, furono al di costituire, almeno per ora, una buona speranza per l'avvenire, sicché la composizione definitiva della squadra *granata* non è ancora trovata. Audace fu la riforma iniziata dal sig. Pozzo, ma, evidentemente, oggi, nel « Torino », non vi è alcuno che sappia all'audacia dei provvedimenti contrapporre i rimedi necessari perché tali provvedimenti lascino almeno sperare in non lontani benefici frutti. Scartare gli uomini che sembra non vadano, senza badare a simpatie personali o ad altre pregiudizievoli considerazioni è ottima cosa, ma bisogna saper scegliere anche quelli nuovi. La quadratura delle prime gare; quella voluta dal *maestro granata*, avrebbe potuto dare buona prova, a evidentemente al momento opportuno le mancò di tempo. Per vero dire a noi sembra che nel complesso manchi la fede di vincere, la fermezza della fede negli uomini del « Torino », e ci sembrò appunto che giocassero senza convinzione, senza simma, con l'unica preoccupazione di salvare se stessi individualmente dalla collettiva poco buona ova fornita.

Comunque, noi non vogliamo dire così senz'altre che siano da scartare i nuovi elementi: Mosso IV, ad esempio, non è da trascurare, e Martin III, troppo giovane, potrà anche prossimamente rnar utile ai suoi colori.

Slegata così come fu la prima linea, dove nemmeno Tirone, l'unico che cercò di fare pur senza convinzione, si salvò, l'aggravio della partita tutto per la seconda e la terza linea. Ed è naturale che maggiormente ricercassero e i Bachmann ed i Peruzzi di premere un po' più di peso di capacità, onde arginare l'incalzante attacco novaresi. Cosicché anche la salda seconda linea *granata*, al confronto di quella *azzurra*, andò a mano a mano impallidendo, nè valse tutta la buona volontà di Valobra a trattenere le frequenti fumate dell'ala affidata alla sua custodia.

Dei terzini migliore fu Martin II, buono nei fatti se pure non del tutto provetto nella posizione, mentre Morando manca ancora di molte qualità, sebbene non gli si potessero imputare errori sensibili e che abbiano comunque apportato conseguenze gravi. Egli ha bisogno di affilare maggiormente il suo gioco con quello del compagno e d'andar così più d'intesa con lui sia nel fare gioco avanti che nelle fasi di stretta difesa sotto porta. Mosso I, il buon « Cisco », fa quello che può e pur non essendo un portiere di classe nè d'altezza di una prima squadra non ebbe almeno certezze compromettenti. Certo è però che i novaresi l'avevano compreso bene e tentavano spesso segnare anche con tiri da lontano.

Il mancando forza di coesione fra gli elementi delle singole linee, mancò fusione fra le varie li-

nee, nè vi fu quindi il minimo accenno ad un sistema di gioco.

Inespllicable ci sembrerebbe perciò il meraviglioso inizio avuto dai *granata*, ma è logico pensare che gli *azzurri* al momento furono sorpresi e poi con maggior ponderatezza han saputo frustare e render nulla quell'effimera foga.

Il « Novara » mancava oggi di Degara. Non i risentiti eccessivamente e la sua compagine nell'oggi incontro apparve una delle più forti. Gli *azzurri* s'accorsero di essere superiori e non ne vollero soverchiamente approfittare, chè, a nostro avviso, con maggiore impegno i punti al loro attivo avrebbero potuto essere più numerosi. Rileviamo anzitutto con vivo compiacimento, che il loro modo di giocare è corretto: pur essendo tutti di prestante costituzione fisica, giocarono sempre sulla palla e le loro azioni si basarono specialmente sull'abilità dei singoli individui, sulla sicurezza con cui prendevano e giocavano il pallone, sulla precisione dei passaggi. Una vera costante intesa nemmeno i novaresi l'ebbero, ma molte azioni condussero però con buon affiatamento sia fra gli uomini di una stessa linea che fra le diverse linee fra di loro. Il che significa che in prosieguo di tempo essi facilmente giungeranno all'attuazione più perfetta del loro chiaro e preciso sistema di gioco che si ricollega all'antico e pur classico attacco fatto per mezzo delle ali.

La prima linea ottime appunto ha le due estreme, il Migliavacca e Marucco, meno possente il trio centrale, spesso un po' faragginoso e non ancora completamente amalgamato.

La linea di sostegno è certo fra le migliori che oggi abbia squadra italiana. Meneghetti ci parve assai più esperto nell'equilibrar le sue forze per tutta la partita: più accorto nel distribuire il gioco, più proficuo nel sostenere gli avanti e opportuno nell'intervento come ausilio ai terzini.

Reynaudi, in meraviglioso progresso di forma, elegante nel gioco, fine nel condurre a termine ogni sua azione, fece oggi un'ottima partita. Fare tenne onorevolmente il suo posto. Buona la difesa estrema ed anche Terzi che pure, forse per la sua troppa calma, rischiò di farsi alcuna volta giocare.

L'inizio della gara, arbitrata dall'avv. Scamoni della « Juventus », vede i *granata* all'attacco e la loro pressione sulla difesa novaresa, incerta a mettersi in azione, perdura fino a che, al nono minuto, Mosso IV, riesce a condurre a termine una brillante azione, marcando un bel punto, su pas-

saggio di Furbatto. Ma subito dopo sono gli *azzurri* che serrando le file sotto la porta avversaria, con rapido risveglio, conducono il gioco a loro piacimento. Nè tarda il pareggio, chè, infatti, Migliavacca, profitando di un errore di Martin II, segna irresistibilmente. Gli attacchi si susseguono, nè i *granata* riescono a ricondurre il gioco nel campo avversario. La salda difesa novarese nutre abbondantemente e con assennati passaggi i suoi avanti, pur non tralasciando ogni tanto di mettere direttamente in azione il portiere torinese.

E' Meneghetti che dà lo spunto per il secondo goal con un potente tiro del pallone che, battuto il palo, ritorna ad un avanti novarese, il quale regolarmente segna, sorprendendo Mosso I.

Il primo tempo si chiude senza altre fasi coronate da successo, sotto un'abbondante caduta di acqua.

Nel secondo tempo, nemmeno con Peruzzi spostato in prima linea, il « Torino » riesce a trovare la via della porta. Qualche scappata inconcludente, opposta all'incalzante foga dei novaresi, i quali ad incitamento del loro capitano cercano studiare il modo di fare un bel punto. Invero i loro sforzi sono coronati da successo quando Migliavacca riesce a centrare da difficile posizione quasi sulla linea di fondo, sicché Tomaselli, pur essendo stretto dalla difesa avversaria, con forte tiro segna.

La partita termina essendo la squadra *azzurra* ancora all'attacco.

Lo Sparviero.

Convocazione del Consiglio Federale della Fed. Ital g. J.

La Presidenza federale, pur avendo vagliato la opportunità di convocare il Consiglio a Milano o a Genova, in relazione anche a quanto venne stabilito nell'ultima adunanza consigliare, per ristrettezza di tempo non ha potuto esperire le pratiche per la scelta di locale adatto. Il Consiglio pertanto è convocato in seduta plenaria per la sera del 16 corrente a Torino, ore 21, nei locali della sede federale, via Carlo Alberto, n. 9, per deliberare sul seguente ordine del giorno: 1) lettura ed approvazione del verbale seduta precedente; 2) reclami di giocatori e denunce di Società circa i nullaosta sportivi; 3) inchiesta «Coppa Palli»; 4) richiesta U. S. Milanese; 5) approvazione Regolamento «Palla Bernocchi» «Legnaro» F. C.»; 6) Norme generali circa la disciplina sui campi di gioco e la disciplina dei giocatori; 7) richiesta U. S. Intrese; 8) approvazione norme Campionati promozione e terza categoria; 9) istituzione Campionati «Allievi»; 10) istituzione Comitati sezioneali di propaganda e Commissari federali permanenti; 11) relazione sulla costituzione del Comitato Regionale Campano; 12) Sistemazione personale Segreteria Federale; 13) Assunzione stenografo; 14) varie.



Donne italiane al volante in corsa. — La signora Avanzo 3^a classificata nella corsa dei Tre Circuiti.

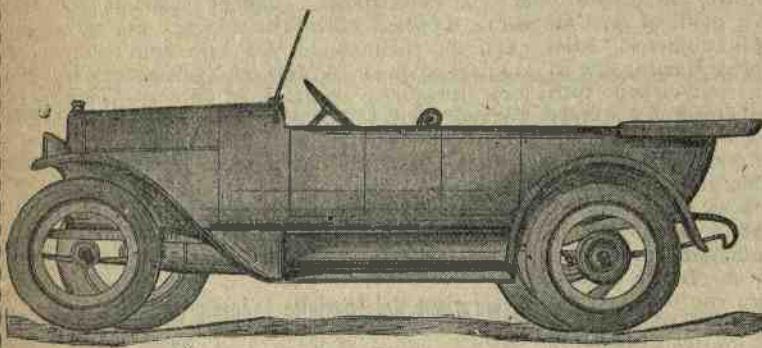
(Fot. D. Biondi - Roma).



CARROZZERIA Fratelli SOLARO

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

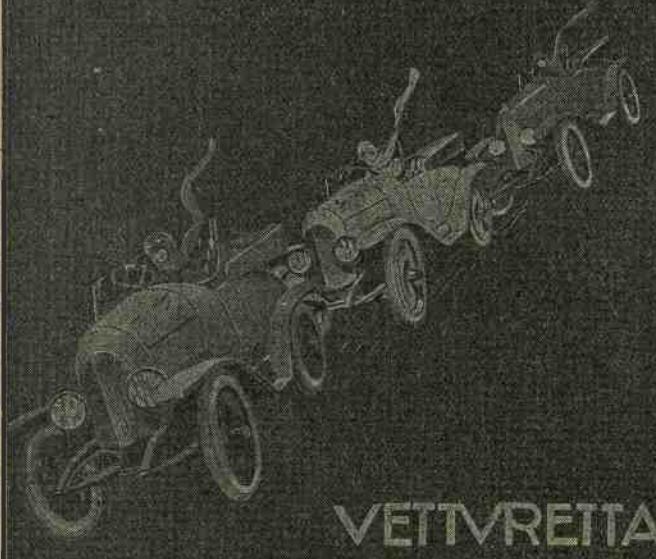
Telefono 40-16 — Teleg.: Carrozzeria SOLARO



Torpedo

Si assumono grandi lavorazioni
in serie per consegne rapide

AUTOMOBILI
CHIRIBIRI & C
TORINO



VETTURETTA
12 HP

Dopo una magnifica serie di vittorie

i Pneumatici

**BERGOUGNAN
& TEDESCHI**

chiudono brillantemente la stagione motociclistica 1920

classificandosi nel

Circuito di Brescia

(Km. 303,725)

una fra le più difficili e classiche prove dell'anno, malgrado il tempo poco favorevole e di fronte ad un poderoso lotto di partecipanti:

Primi con
Musso Emilio

nella categoria 350 cmc.

Secondi con
Bordino Pietro

nella categoria 1000 cmc.

SOCIETÀ ANONIMA
BERGOUGNAN & TEDESCHI
TORINO - Strada di Lanzo, 316 - TORINO

FILIALI ED AGENZIE: Milano, Bologna, Roma, Napoli, Palermo,
Genova, Firenze, Bassano, Padova, Biella, Trieste.

Dalla Gordon Bennet alla Coppa Schneider.

Il trofeo offerto dal mecenate americano Gordon Bennet per far progredire l'aviazione, nel senso della velocità è stato rimesso in competizione. E' la sesta volta che la coppa Bennet d'aviazione si è disputata. Fino ad ora è stata detenuta dagli americani Glen Cutiss e Weymann; da un inglese Grahame White, e da due francesi Giulio Vedrines e Prevost. La Francia è la detentrice attuale. Per il fatto che l'America e la Francia contavano ciascuna vittorie e che, in caso d'un terzo successo, la coppa sarebbe andata al vincitore, l'interesse della prova prendeva delle proporzioni formidabili.

Un mecenate americano ha fatto dono della somma di 100.000 dollari, il che rappresenta con il cambio attuale quasi due milioni di lire.

Il 28 settembre, con una bella giornata autunnale, ebbe luogo la finale della Coppa.

I concorrenti, oltre ai tre francesi classificati nelle eliminatorie, erano: il maggiore Schroeder (Stati Uniti), su biplano Verville-Packart; M. Rinckart (Stati Uniti) su monoplano Dayton Wright; Haynham (Inghilterra) su biplano Martynside. I concorrenti avevano diritto ad una sola prova da disputarsi dalle 8 del mattino alle 18 del pomeriggio.

Nella mattinata nessun concorrente tentò la prova. Nel pomeriggio alle 14,8 Sadi Lecointe partì per il primo. Egli è seguito dall'americano Rinckart, poi ancora da De Romanet e da Kirsch. Ma Kirsch ritorna subito indietro ed abbandona. Anche Rinckart abbandona poco dopo a causa di una panne del motore.

Rimangono quindi in gara soltanto Sadi Lecointe e De Romanet. Sadi Lecointe compie i 300 km. del percorso in ore 1,6'17" 1/5, alla media oraria di km. 273 (record del mondo). De Romanet compie il percorso in ore 1,30'50". Nessun cambiamento essendo avvenuto prima delle ore 18, Sadi Lecointe è dichiarato vincitore e alla Francia resta definitivamente aggiudicata la Coppa Gordon Bennet.

Il giorno 5 ottobre si è riunita la Commissione Sportiva Centrale della Federazione Aeronautica Nazionale Italiana per la omologazione dei risultati della Coppa di Aviazione Marittima Jacques Schneider disputata in Venezia nei giorni 18-21 settembre corrente anno.

Preso conoscenza della relazione presentata dai Commissari Sportivi e degli allegati annessi, la Commissione Sportiva Centrale, dopo avere ricordato che la prova si era svolta nelle precise condizioni volute dallo speciale regolamento e dai regolamenti della Federazione Aeronautica Internazionale ha dichiarato vincitore della Coppa il tenente di vascello cav. Luigi Bologna che ha compiuto su apparecchio S.I.A.I. l'intero percorso fisato in ore 2, minuti 10, secondi 35, mantenendo nel circuito la velocità oraria media di km. 172 e 561 metri.

Al tenente Bologna viene assegnata la medaglia aeronautica e gli verranno pagati, oltre al premio di 25.000 franchi, annesso alla Coppa anche i premi addizionali che ammontano alla somma di franchi 6.750, pari a lire it. 45.694. Alla Casa S.I.A.I. sarà rilasciato un diploma d'onore.

La Commissione Sportiva Centrale ha poi votato vivo plauso all'organizzatore della Gara, comendatore Arturo Mercanti, assegnandogli la gran medaglia, nonché ai Commissari Sportivi che presiedettero. Ha pure votato un voto di plauso di ringraziamento al comm. Aldo Jesurum, presidente del Comitato cittadino di Venezia, al Comitato stesso, al Comando in Capo della Piazza Marittima di Venezia e a tutti quanti gli Enti e le persone che direttamente o disinteressatamente concorsero alla splendida riuscita della Gara asse-

gnando al comm. Jesurum la medaglia d'oro dell'Aero Club d'Italia.

La Commissione ha poi discusso su proposta del comm. Mercanti i principi ed i criteri coi quali dovrà essere svolta la Coppa Schneider nell'anno venturo ed ha approvato che si debba proporre alla Federazione Aeronautica Internazionale alcune sostanziali varianti all'attuale regolamento intese specialmente a far sì che la Nazione che dovrà organizzare d'ora innanzi la grandiosa Gara possa avere abbastanza conoscenza della partecipazione o meno degli apparecchi esteri alla Gara, abbastanza in tempo, perché non debbano farsi inutili spese di organizzazione, e soprattutto perché non si ripeta il caso di quest'anno in cui soltanto otto giorni prima dello svolgimento della gara i Commissari Sportivi delegati per la Coppa Schneider hanno potuto sapere con sicurezza quali e quanti apparecchi avrebbero preso parte alla Gara.

M.I.C.S.

Manifattura Italiana
Calzatura Sportiva ::
TORINO
Via Confidenza, 2 - Tel. 87-25

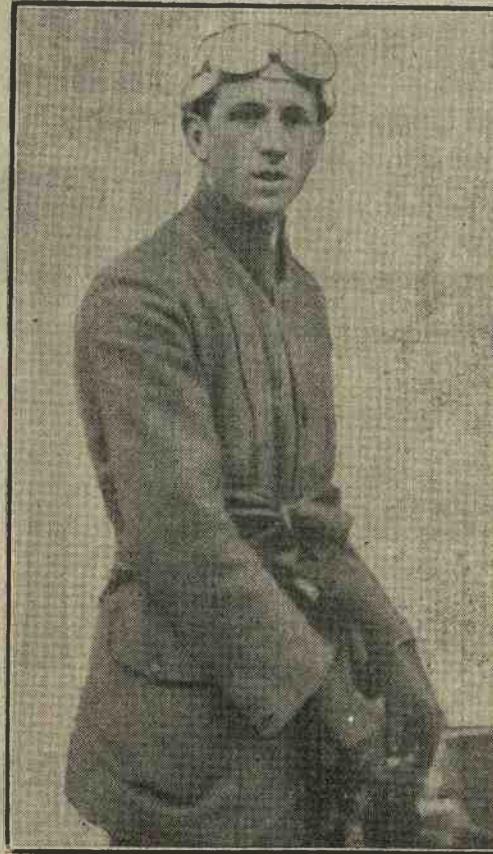
Calzature speciali per Foot-Ball - Ciclismo - Podismo, ecc.
::: Palloni per gioco del calcio :::

290 chilometri e 322 metri all'ora!

Il "record" della velocità di volo.

All'aerodromo di Buc, l'aviatore De Romanet ha percorso un chilometro nei due sensi in dodici secondi: ciò che rappresenta una velocità di 290 chilometri e 322 metri all'ora, battendo così il record tenuto finora dall'aviatore Casale, con 283 chilometri e 464 metri.

Il Circuito Motociclistico di Brescia.



Aldo Finzi



Musso Emilio

Categoria 350 cmc. — 1. Musso Emilio (Della Ferrera) in ore 5,4'41" 2/5; 2. Garanzini Francesco (Verus) in 5,5'13" 1/5; 3. Tassinari Renato (Precision) in ore 5,22'28".

Categ. 500 cmc. — 1. Ricci Giuseppe (Triumph) in ore 4,39'4" 3/5; 2. Marcoli Aldo (id.) in ore 4,46'58" 3/5; 3. Coletti Achille (Frera) in 4,51'22" e 2/5; 4. Zanchetta Gino (Gilera) in 4,54'20" 2/5; 5. Canali Ettore (Triumph) in 4,57'50" 3/5; 6. Bianchi Gino (Gilera) in 5,1'30" 3/5; 7. Finzi Aldo (Rudge) in 5,6'5" 2/5; 8. Rossi Achille (Motosacoche) in 5,6'11" 2/5; 9. Acerboni Mario (Frera) in 5,13'16" 2/5; 10. Gilera Luigi (Gilera) in 5,23' e 48" 1/5; 11. Baj Enzo (Gilera) in 5,28'28" 2/5; 12. Agostini Giuseppe (Frera) in 5,28'34" 4/5; 13. Rampini Felice (B.S.A.) in 5,32'45" 3/5; 14. Duina Riccardo (Frera) in 5,33'54" 3/5; 15. Nosengo Prospéro (Della Ferrera) in 5,46'6" 2/5; 16. Gnesa Ernesto (Motosacoche) in 6,11'29" 2/5; 17. Dall'Olio Ottorino (Frera) in ore 6,23'21" 2/5; 18. Santantonio Angelo (Frera) in 6,30'11" 1/5.

Categoria 1000 cmc. — 1. Malvisi Domenico

(Harley Davidson) in ore 4,0'38" 1/5; 2. Bordini Pietro (Harley Davidson) in 4,11'20" 3/5; 3. Vissioli Ernesto (New Imperial) in 4,24'56"; 4. Contarini Celeste (Harley Davidson) in 4,34'17" 4/5; 5. Nuvolari Aristide (Harley Davidson) in ore 4,37'42" 1/5; 6. Mantovani Pietro (Indian) in ore 4,40'24" 3/5; 7. Winkler (Harley Davidson) in ore 4,57'3" 3/5; 8. Maggi Pierino (James) in 5,38'34" e 2/5; 9. Vigliani Egidio (Harley Davidson) in 5,53'48" 3/5; 10. Martinelli Giulio (Indian) in ore 6,6'14"; 11. Moroni Guido (Gilera) in 6,14'43" 4/5.

Categoria Sidecars. — 1. Contratti Carlo (Harley Davidson) in 1,54'36" 2/5; 2. Mangarotti Umberto (Excelsior) in ore 2,31'4" 4/5; 3. Cesati Franco (Excelsior) in 3,14'20" 1/5; 4. Bonifazi Alessandro (Indian) in 4,0'45" 1/5.

Le velocità raggiunte furono: Media del 1. arrivato categoria sidecars km. 63.603; id. del 1. id. id. 1000 cmc. km. 63.002; id. del 1. id. id. 500 cmc. km. 65.298; id. del 1. id. id. 350 cmc. chilometri 47.845.



"È un futuro vincitore di Gare perché usa il Cacao Talmone,"

Attorno allo sport

Siamo in tema di Corse di Cavalli.

Le corse di cavalli così, come sono oggi, esistevano già in Inghilterra nell'anno di grazia 1100. Non si trattava di strascichi di Circhi massimi e di bighe romane; ma era qualcosa di eminentemente *moderno*, con tutte le caratteristiche speciali dei nostri ippodromi e delle nostre scuderie.

A Londra nel XII secolo esisteva già un maneggio (*race course*) per questa sorta di sfide. Qui si costituivano premi in danaro per il cavallo vincitore, qui si usava già la cosiddetta *corsa a vendere* in cui il poledro fortunato veniva messo all'asta coronato di lauro. Caratteristiche speciali d'un popolo! A Roma si coronavano di lauro i poeti in Campidoglio, a Smithfield i cavalli.

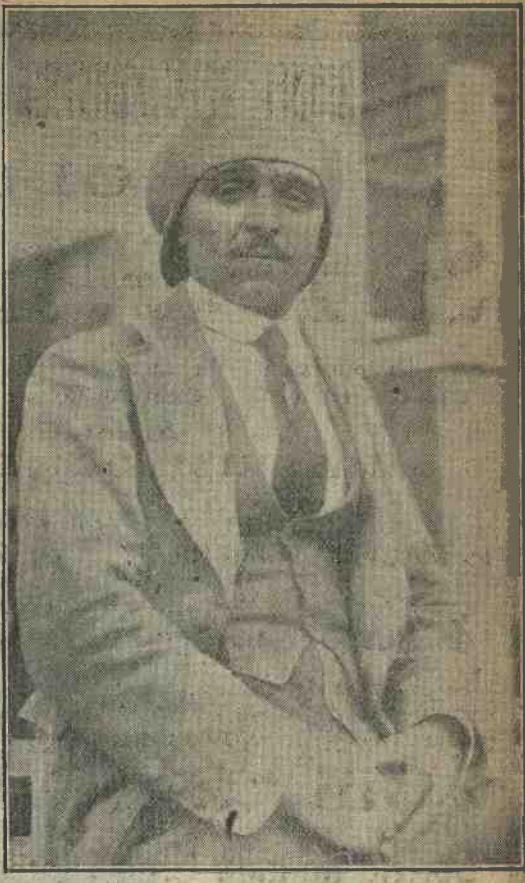
Un testimonio oculare d'allora, un pittore che forse era un po' bottegaio, il Fitzstephen ci lasciò un quadro animato di questa prima infanzia del *turf*; ci descrisse l'emulazione dei cavalli, l'inte-

chi, si accese di entusiasmi folli per quegli spettacoli goduti all'aria, in campagna, lontano dalle cure gravi della vita.

Ma l'educazione del cavallo inglese fu un'opera lenta, successiva, metodica; essa cominciò cogli antichi Bretoni e continua tutt'oggi.

Insieme coi cavalli e colla purezza del loro sangue gli inglesi ebbero in tutti i secoli un'altra dolcissima preoccupazione. Il « jockey ». Nei primi tempi delle corse questa specialità d'uomini non esisteva, o almeno non era così catalogata e riconosciuta come oggi. La regina Anna, questa pallida e soave creatura che seppe vincere il cuore di Luigi XIV, si slanciò più volte al galoppo nelle corse chiuse di Doncaster, mentre il popolo entusiastico l'applaudiva. Un'altra donna — la bella mistress Thornton — apparve molte volte alle stesse corse, le redini alla mano, un frustino fra i denti, e il corpo serrato in una tunica color pelle di leopardo, abbastanza corta per lasciar vedere la piccolezza del piede e la ricchezza delle sottogonne.

Ma, a un dato momento, la vera e genuina razza dei « jockey » cominciò a germogliare. Mano mano



Malvisi Domenico (Harley-Davidson - Pirelli).
(Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

1783 km. in 24 ore, su motocicletta 600 cmc!

Su di un circuito di 40 chilometri nei dintorni di Melbourne (Australia) il motociclista Parson, con una macchina di 600 centimetri cubi di cilindrata, ha battuto il *record* del mondo delle 24 ore su strada, percorrendo 1783 chilometri. Questa distanza batte di 400 chilometri il *record* del mondo nella categoria dei 600 centimetri e di 140 il *record* del mondo assoluto.



I concorrenti al circuito motociclistico di Brescia.

(Fot. Strazza - Lastre Cappelli)

resse degli spettatori, l'ardore dei *jockeys* eccitanti le loro cavalcature col frustino, colle speronate, colla voce.

Più tardi si organizzarono le corse annuali in molte città dell'Inghilterra e dalla Scocia. La maggior parte dei re, a partire da Giacomo I, esercitarono un patronato molto efficace su questa specie di diletti nazionali. Il periodo dei quattro Giorgi u l'età dell'oro dello Sport. L'aristocrazia inglese egli subito l'esempio dei regnanti. Essa si dirigeva ai campi chiusi delle corse in gran cerimonia, in berline tirate da sei magnifici cavalli, con una coorte di valletti gallonati.

Il popolo a poco a poco seguì l'esempio dei ric-

che i cavalli da corsa acquistavano i loro speciali caratteri, anche gli uomini che li avvicinavano acquistavano i loro.

Erano piccoli, magri, rachitici: esseri tormentati da un bizzarro destino che forse li aveva chiamati all'ufficio degli antichi giullari, e a cui essi non avean voluto obbedire. Ad ogni modo essi seppero trovare i loro uomini e la loro epoca.

L'Esquirol va in visibilio parlando del famoso Sem Robinson: il « principe dei « jockeys » — il quale seppe vincere delle corse con cavalli sprezzati da ogni buon *betting man* — ed esclama: « dove troverò io ancora un Buckle, un Samuele Chifney, uno Scott, un William Clift? »

Chi sono, dite voi? Sono vecchi fantini, gloriosi e defunti del secolo scorso. Morirono forse in un ippodromo o in una scuderia. Chi li piange? Nessuno. Ma le loro vittorie non sono morte del tutto.

Ciò che è certo si è che i fantini trovarono subito il loro posto, ebbero subito il loro linguaggio: una specie di gergo che non manca né di energia, né di pittresco. Si innestavano come una razza di Illipuziani — nel gran ramo della madre patria. Ce ne furono dei ricchi e dei poveri, dei furbi e degli sciocchi. Crockford però (un facoltoso sportsman inglese del '700) diceva: « Vedo più argenteria sulla tavola de' miei « jockeys » che sulla mia ».

L'Esquirol trova naturalissima la loro ricchezza, visto ch'essi sono uomini speciali, dotati di virtù e di coraggio singolare. Conclude: « I grandi scrittori d'un paese non rappresentano forse la superiorità del paese stesso? Chi negherà che la perfezione della razza cavallina costituisce sempre un tipo di bellezza fisica e che i « jockeys » contribuiscono a formarla? ».



Ricci Giuseppe.

(Fot. Strazza - Lastre Cappelli)



Fabbrica Automobili LANCIA & C.

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

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

AUTOMOBILI DI LUSSO 35 HP



FABBRICA RADIATORI BREVETTATI
PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER-DODGE DAPI TUDI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

F. COTTINO & C.

**CASA FONDATA
NEL 1898**

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA
TORINO · Via Monti, 24 · TEL. 22-75 · TEL. COTTINRADIO



SPA

Società Ligure-Piemontese Automobili

Verso una soluzione pratica dell'Aviazione civile.

Di questi giorni abbiamo trovato un amico, un chè il generale De Siebert si accontenterà di vero ardito dell'aria, uno fra i maggiori assi dell'aviazione militare. Scambiato un primo cordiale saluto con lui, il discorso entrò subito in argomento di aviazione.

Domandammo all'aviatore che cosa si pensa a Roma di farne di lui e dei suoi colleghi.

— Vedrete, cari amici — rispose il capitano — che presto la Stampa Sportiva avrà ragione. Giustizia sarà fatta. L'inchiesta sul raid di Tokio è a buon punto e dovrebbe mandarne... in galera parecchi. Ho fiducia nel Ministro Bonomi, il quale sembra deciso più d'ogni altro a colpire i colpevoli.

— Ma intanto — abbiamo soggiunto noi — che cosa si pensa di farne dell'aviazione?

— Il gen. De Siebert e il colonnello Moizo lavorano per il riordinamento dell'aviazione militare — ci dice l'amico.

— Ma l'aviazione civile?

— Questa langue; è la verità. Nemmeno il min. Bonomi ci pare l'uomo disposto alle novità borghesi. Sua Eccellenza, pensiamo noi, non ha scelto bene il suo coadiutore, quello che vorremmo il dirigente, il propagandista. Il generale De Siebert

non è un aviatore; non è un costruttore; durante la guerra diresse nell'aviazione molto bene il grande comando d'aeronautica (uffici e personale).

Non così si ritiene nel mondo aviatorio l'uomo animatore, quello che furono ai loro tempi i Moris, i Montù, i Montezemolo. Egli è un distinto ufficiale d'artiglieria che il caso volle oggi al posto del massimo comando dell'aeronautica. Noi che sostiamo dire di conoscere bene il mondo aviatorio militare, che vi abbiamo per dovere militato e che ne siamo usciti dentrallizzati di quanto abbiamo potuto osservare, ripetiamo che per salvare l'aviazione militare e quella civile occorre ricostruire tutto ex novo.

Nella ci deve ricordare i sistemi del tempo di guerra; uomini e cose devono essere mutate.

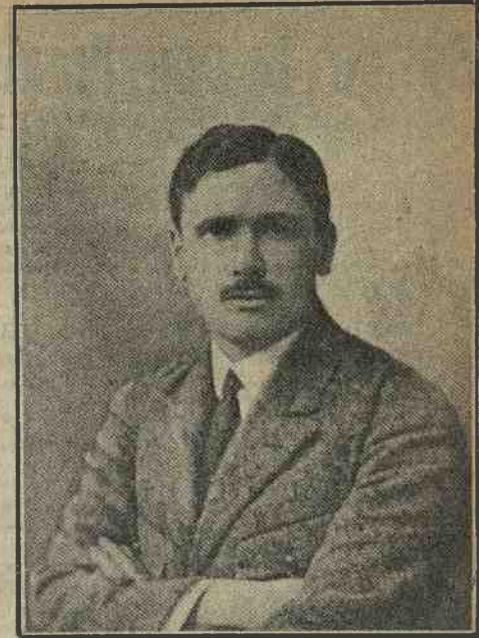
Gli uomini capaci non mancano, l'industria è pronta; i tecnici e gli studiosi non attendono altro. Abbiamo il coraggio di affrontare così il brolo aeronautico e facilmente riusciremo. Ma tri-

Alla Direzione Superiore di Aeronautica si tengono uffici ed impiegati per la compilazione di un bollettino raccoglitore di tutto quanto all'estero si fa per l'aviazione ed attorno ad essa. Ma in questo bollettino che vediamo giungere anche con la data di due mesi addietro, ricerchiamo sempre invano il programma nuovo.

Neppure il ministro Bonomi, secondo noi, sembra il ministro delle innovazioni. Nel mondo borghese tutto ciò — lo sappia l'on. Bonomi — è assai sfavorevolmente criticato.

Rimangono però, di fronte a questa azione negativa dell'autorità dirigente, uniti nello stesso ideale gli uomini borghesi, anziani e nuovi, che invano hanno offerto in passato al ministro Bonomi la loro opera, la loro collaborazione. Quei uomini oggi hanno ideato la «Cooperativa Nazionale Aeronautica», si sono cioè sostituiti loro all'organizzazione governativa. Essi vogliono agire e si presentano al Governo con un programma pratico.

Il ministro della Guerra, on. Bonomi, assistito dal generale De Siebert, ha ricevuto i rappresentanti della Cooperativa Nazionale Aeronautica, costituitasi fra il personale navigante, piloti, motoristi e montatori, che conta oltre cinquecento soci. I rappresentanti hanno esposto al ministro gli scopi morali, sociali e pratici della istituzione che federà la parte intellettuale con quella manuale del lavoro aeronautico, e che intende collaborare al risorgimento dell'aeronautica italiana dalla crisi attuale ed arrivarla alla soluzione dei problemi più urgenti, quali l'allenamento del personale navigante, il mantenimento in efficienza del personale, la organizzazione aeronautica e l'impianto e l'esercizio dei servizi pubblici e delle principali linee aeree. Tali problemi avranno la migliore soluzione col mezzo di un ente che risponda ai concetti moderni della organizzazione del lavoro. Nel colloquio cordiale, durato circa un'ora, sono state gettate le basi degli accordi di massima fra lo Stato e la Cooperativa, per lo sviluppo di tale programma, che è patrocinato dal gen. Moris, dal sen. Conti, e dall'on. Trentin.



L'aviatore De Romanet che è riuscito a battere il record della velocità di volo con 290 km. e 322 m. all'ora.

Il Governo con l'istituzione della Cooperativa non ha più da creare un nuovo organismo burocratico nocivo alla causa aeronautica, deve solo facilitarne il finanziamento, mettere a disposizione di questi nuovi organizzatori i campi attualmente inutilizzati, le scuole spopolate di allievi, tutto ciò che per l'eroico è ancora forma di un gravame.

Speriamo e ci auguriamo che l'on. Bonomi senta tutta la portata di questa iniziativa nuova che parte da uomini di provata azione, da uomini di fede che raccolgono le simpatie di tutti.

La Stampa Sportiva.

Il raid di Tokio

e la Direzione Generale d'Aeronautica.

Leggiamo in un articolo del *Popolo Sportivo* dal titolo «Postuma necessaria al Raid di Tokio» quanto segue:

«In ogni tappa della Cina e del Giappone grandiosi ed eccezionali furono i festeggiamenti ai piloti, ripetute le attestazioni di ammirazione per l'industria del nostro Paese. E furono anzi gli stessi giapponesi a notare più volte che da parte delle nostre Autorità non si attribuiva al volo lo stesso valore e lo stesso significato ch'essi vi attribuivano. A tal riguardo è da ricordare un significativo episodio accaduto alla fine del raid e ci sintetizza, senza commenti, la leggerezza con cui furono fatte e considerate le cose dalla burocrazia dell'Aviazione. Mentre i giapponesi avevano richiesto al nostro Governo i due apparecchi del volo, perché fossero conservati nel principale Museo di Tokio a ricordo della grande impresa, la Direzione d'Aviazione rispondeva invitando la nostra Ambasciata a vendere all'asta, al miglior offerente, i due apparecchi!»

Il raid è stato compiuto per l'audacia, la fede, la tenacia e l'abilità veramente eccezionali dei piloti Ferrarin e Masiere. A disorganizzarlo, ad ingrandirne le spese, a svalorizzarlo dopo compiuto, ha servito la Direzione Generale d'Aeronautica».

Senza commenti!

Leggete e diffondete
“La Stampa Sportiva”

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantane perfette

Massima rapidità e trasparenza

Vendita ovunque Esportazione

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

FANALI per CICLI

Figli di Silvio Santini - Ferrara



L'aviatore Henri Roget che ha compiuto il giro delle capitali d'Europa in aeroplano.

Ritorna al campo di Centocelle.

(Fot. D. Biondi Roma - Lastre Cappelli).

Banca Commerciale Italiana

Società Anonima con Sede in Milano - Capitale Sociale L. 208.000.000 interamente versato.
Riserve L. 83.200.000.

DIREZIONE CENTRALE: MILANO.

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

La Banca Commerciale Italiana, Sede di TORINO, riceve versamenti in Conto Corrente 2 1/2% colta disponibilità di:

L. 30.000 - a vista - L. 100.000 con un giorno di preavviso	Somme magg. con > 200.000 con 3 giorni di preavviso	5 giorni di preavviso
---	---	-----------------------

in Conto corrente 2 3/4% colta disponibilità di:

L. 30.000 - a vista - L. 5.000 con un giorno di preavviso	Somme magg. con > 10.000 - con 3 giorni di preavviso	10 giorni di preavviso
---	--	------------------------

Depositi a risparmio al 3% con Libretti al portatore, colta disponibilità di

L. 1000 - a vista, e di somme maggiori con 10 giorni di preavviso.

Emette buoni fruttiferi a scadenze diverse ed a tassi a convenirsi.

Assume il servizio di Cassa per conto di privati, di Società, e di Amministrazioni pubbliche e private, e s'incarica del pagamento delle imposte.

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

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

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

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

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

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

AGENZIE DI CITTÀ alle dipendenze di questa Sede:

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

Gli Stabilimenti della BANCA COMMERCIALE ITALIANA funzionano come Agenzie dell'Istituto Nazionale del Cambio.

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



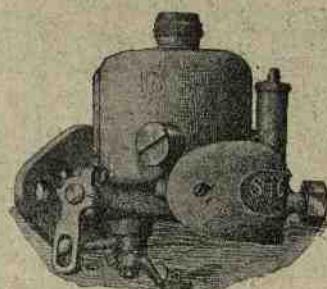
ECONOMIA
DURATA
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILIGAMO - TORINO - Via dei Mille, 24

AUTOMOBILISTI!!!

Provate il Carburatore "EUREKA",
E L'ADOTTERETE



In poche settimane il risparmio di benzina, che raggiunge il 30-40%, RIMBORSERÀ IL PREZZO del Carburatore.

Riprese Istantanee ed Energetiche anche nelle più difficili condizioni.

Aumento di Potenza 10-20% in confronto agli altri Carburatori.

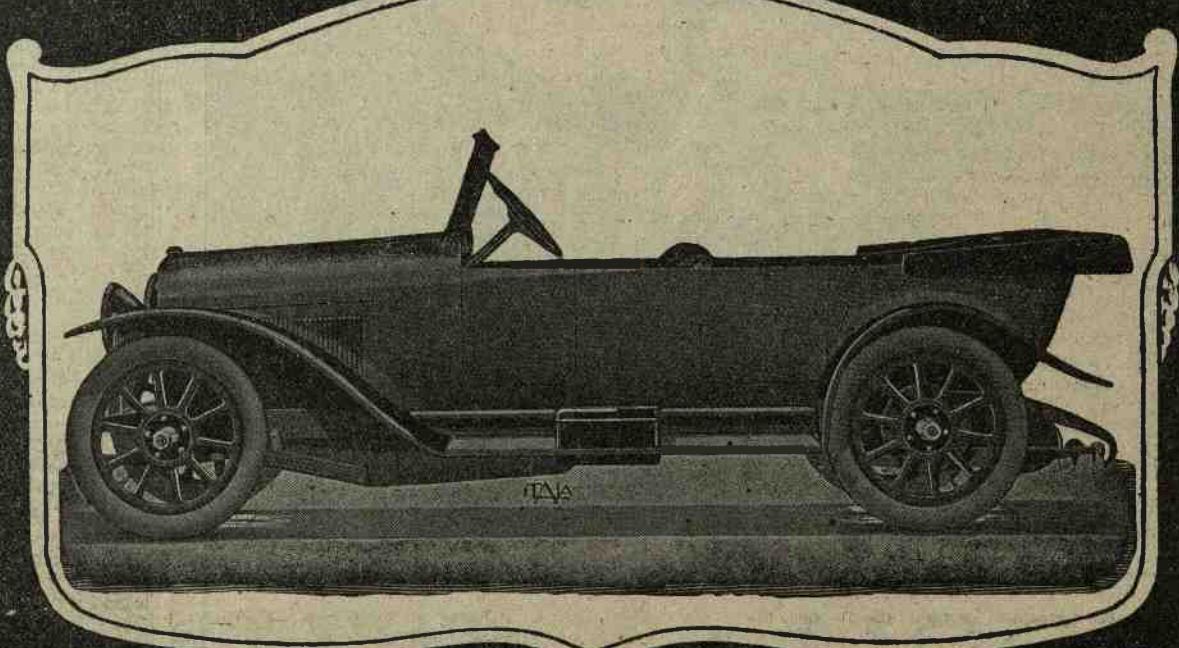
SOCIETÀ ITALIANA CARBURATORI - TORINO - Via Pietro Micca, 18.

Rappresentanza Piemonte-Liguria: Ing. G. AUDISIO - Torino, Via Massena, 4.

Rappresentanza Lombardia-Veneto: Ing. L. ALIVERTI - Milano, Via Maddalena, 5.

ITALA FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO
50



MODELLI PER TURISMO
AUTOCARRI INDUSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE



Le gare a Stresa. La gara canotti. — *Pescino del Sig. Toli che ha vinto la gara.*
(Fotografia Strazza - Lastre Cappelli).

Motori e canotti automobili

Nella primavera del corrente anno è stata ripresa a Monaco la annuale riunione di canotti automobili, interrotta nel 1914 dallo scoppio della guerra. La storia del canotto automobile è parallela a quella dell'automobile a benzina. Ma i più grandi progressi furono realizzati in quest'ultimo decennio, mentre si moltiplicavano le applicazioni sportive ed industriali e la guerra traeva largo partito dei canotti automobili in impieghi importanti e numerosissimi.

Al concorso di Monaco erano ammessi tre tipi di canotti:

1) *Racers*. Canotto automobile la cui caratteristica essenziale è la velocità.

2) *Cruiser*. Canotto automobile atto al trasporto di persone e di cose e la cui caratteristica essenziale deve essere la capacità di navigare.

I *cruisers* erano divisi in due serie, a seconda che lo scafo era lungo più o meno di 10 metri e per ciascuna categoria erano definite le misure limiti, la potenza e la capacità di carico.

3) *Idroplani ad elica aerea*. Erano ripartiti in due categorie a seconda che la portata era superiore od inferiore ad una tonnellata.

Le prove della riunione consistevano in un lungo percorso fluviale e marittimo da Lione a Monaco in tre tappe, ed in un percorso finale di 100 km. nella rada di Monaco ed in prove varie (velocità, durata, *record* del miglio, campionato del mare).

I concorrenti furono 4 *racers* tutti francesi (uno era munito di motore Fiat), 4 *cruisers* e 7 *idroplani ad elica aerea*.

I risultati furono realmente molto notevoli.

Nel percorso fluviale furono superati gli 80 km. all'ora ed in pieno mare i 70 e tutti indistintamente i concorrenti superarono per intero tutte le prove.

Nelle prove di velocità a Monaco un racer Conchiglia Despousols e motore Sunbeam ha toccato per la prima volta sul mare la velocità di 104 km. all'ora.

E' notevole che mentre le potenze massime erano salite nel 1914 fino a circa 800 HP, nella riunione del 1920 la potenza massima fu di 400 HP e mentre nel 1914 si raggiunsero i 70 km. all'ora, nel 1920 furono raggiunti i 104.

In complesso, non solo furono ottenuti dei limiti insperati di velocità, ma le costruzioni dimostrarono di avere acquistata una praticità ed una perfezione grandissima. Il cammino percorso in que-

st'ultimo campo, meno brillante ma di importanza pratica immensa, è meno visibile, ma si delinea in forme semplici e sicure che danno affidamento di un vitale domani.

Alle gare di Montecarlo i nuovi canotti erano tutti dotati di motori d'aviazione. E adesso i racers inglesi e americani, riuniti a Cowes nell'isola di Wight per la coppa Harmsworth hanno addirittura un carico di questi motori a bordo.

L'*International Trophy* è stato vinto da un canotto americano, *Miss America*, che ha guadagnato due prove, e se non ha raggiunto la velocità di 81 miglia all'ora, vantata dal suo proprietario, ha tuttavia stabilito un *record* della corsa con la velocità media di 53,42 nodi all'ora nelle due prove.

Il secondo posto è stato preso dal *Maple Leaf V*, un magnifico battello che ha ben 1800 HP, forniti da motori *Sunbeam*. Evidentemente deve avere 6 motori *Sunbeam* da 300 HP ognuno.

Notiamo ancora il *Maple Leaf VI* provvisto di motori *Roll Royce* per 1000 HP. Nei giri di prova questi due canotti hanno raggiunto i 60 nodi all'ora.

Una notizia recentissima ci reca che al 18 settembre il *Miss America* ha battuto a Detroit il *record* mondiale del miglio in 46' e 2/10, ossia a una velocità di km. 125,266. Cronometrato ufficialmente il *Miss America* avrebbe poi coperto il miglio in 45' e 2/10 ossia alla velocità di km. 128 all'ora.

Anche in Italia non si vuole stare indietro in materia di costruzione di canotti automobili con applicazione di motori a scoppio.

Giorni addietro si è registrata una splendida riuscita navale del motore «Fiat A 10 d'aviazione», applicato su di uno scafo costruito dai fratelli Baglietto di Varazze. Il collega Morassò, che ha assistito al varo ed alle prove del canotto *Rina*, così conclude le sue impressioni:

«Risultato ottimo nell'insieme. Anzitutto l'eccellente funzionamento del motore «Fiat A 10», elastico, preciso, gagliardo, la funzione agile e forte di un organismo sano in tutta la sua piena vigoria.

«In condizioni di lavoro tanto diverse da quelle per cui era stato creato e destinato, trasferito dal volo alla navigazione, dall'ala alla carena questo infaticabile motore «Fiat», arnese di buona temperatura, ha compiuto per intero il suo dovere, ha camminato irrepprensibilmente nel pieno rendimento di tutti i suoi mezzi. Non ha dato una preoccupazione, nè ha accusato una stanchezza. Da questa prova singolare e inaspettata assurge a nuova altezza il valore del motore «Fiat» inviato nel sostener l'ala e nello spingere la carena. In se-



condo luogo l'ottima tenuta di tutto l'impianto meccanico ideato ed eseguito nei Cantieri Baglietto, lavoro arduo e difficile, compiuto sotto la direzione del capo meccanico signor Gestro».

La vittoria di Speroni a Stresa.

Riccoboni ha vinto con facilità i 100 metri davanti al promettente Bonacina, mentre Speroni ha sino dall'inizio preso una trentina di metri a Martinenghi, ed il nero-azzurro non ha in seguito potuto migliorare la sua posizione. Pavesi e Pozzi hanno compiuto insieme il primo giro della marcia, poi il vecchio campione della «Vittoria Excelsior» ha potuto prendere progressivamente un certo vantaggio che ha mantenuto sino all'arrivo. Bottigelli, il promettente vincitore del Gran Premio Juniores, è terminato buon terzo.

Ecco i risultati tecnici:

CORSA m. 100. — 1. Riccoboni Mario, U. S. Cremonese in 11,1'5; 2. Bonacina Ernesto, S. C. Italia in 11,4'5; 3. Fiorina Mario, Arona F. C. in 12; 4. Tavella, 12° bersaglieri; 5. Colizza, id.; 6. Alagna, id.

DOPPIO GIRO DI CORSA (m. 6.300, partenti 18). —

1. Speroni Carlo, Pro Patria Busto, in 10'20"2'5; 2. Martinenghi Carlo, Internazionale F. C. in 10'26"1'5; 3. Speroni Antonio, Pro Patria Busto, in 10'14"; 4. Cattaneo Pierino, id.; 5. Corio Eugenio, id.; 6. Molino, U. S. Intrese; 7. Baita, Pro Patria; 8. Massari, Internaz. F. C.; 9. Pizzi, U. S. Intrese; 10. Brovelli, Arona F. C.; 11. Puglia.

TRIPLO GIRO DI MARCIA (km. 9.450, partenti 24). — 1. Pavesi Donato, Vittoria Excelsior, in 40'50" e 3'5; 2. Pozzi Paolo, S. C. Italia, in 50'25"4'5; 3. Bottigelli; 4. Dell'Angela; 5. Bernelli; 6. Tanzi; 7. Zaffaroni; 8. Mara; 9. Colizza; 10. Volpati; 11. Losio; 12. Losi; 13. Pozzi Giuseppe; 14. Alagna; 15. Agnoletti; 16. Marchi; 17. Bellotti; 18. Merlo; 19. Guenzalini; 20. Zanon; 21. Saverio; 22. Piantoni; 23. Vigo.



Una recentissima fotografia del campione podista di corsa Speroni, vincitore delle gare di Stresa. (Fot. Morano Pisculli - Roma).

PNEUMATICI
PIRELLI
 per **AUTO**
VELO
MOTO
AEREO

Gomme piene per camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio

PEUGEOT

Cicli - Automobili

Camions - Catene

La Marca di gran Lusso

Rappresentante generale per l'Italia :

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

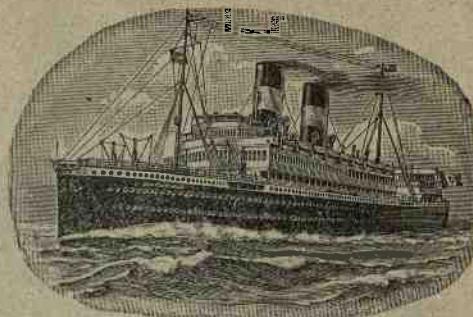
DI

CESARE PICENA

TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO

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.

Carburatori FEROLDI
i migliori per tutti i motori

TORINO, Corso Regina Margherita, 46^{bis}

Officine in Borgosesia

OFFICINE
 — **DI** —
Villar Perosa

Cuscinetti a sfere
Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA
 (Pinerolo)

11-12 MAGGIO - 1913



MAZZARO
VINCITORE

Alla vigilia dell'XI Targa Florio.

Con la riunione motociclistica di Brescia il ciclo delle grandi manifestazioni del piccolo motorismo è chiuso.

E' stata quella di domenica il *clou* della stagione sportiva del 1910, come la prova per la Targa Florio sarà il 24 ottobre la riunione automobilistica più interessante. A causa degli eventi politici la data dell'XI^a prova siciliana è stata prorogata, ma non perciò riteniamo sarà sminuita della sua importanza.

Il bel cielo di Sicilia riserva a quelle fortunate popolazioni splendide giornate anche in autunno per cui il tempo non deve trattenere alcuno.

Vincenzo Florio, l'animatore dello sport di quella ertile isola non si è scoraggiato anche di fronte alla spiegata assenza ufficiale delle fabbriche italiane ed ha raccolto l'adesione di numerosi *gentlemen* che si presenteranno alla partenza al volante di macchine italiane e straniere.

La Targa Florio che è una corsa su vera strada, su una strada che offre tutte le contingenze di una strada ordinaria, mostra coi suoi risultati il buon fondamento del nostro asserto.

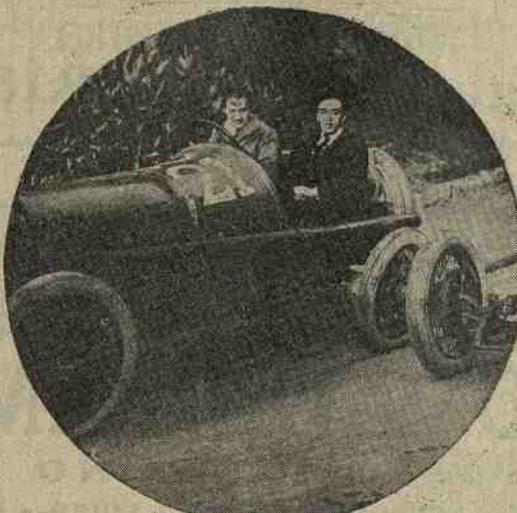
Ecco infatti nel 1908 il meraviglioso record dell'Isotta Fraschini (motore di 130 mm. di alesaggio) di 7 ore 40' e 26" che con la sua media di km. 59,940 è rimasto imbattuto fino ad oggi, e non fu superato neanche l'anno scorso dalla velocissima Peugeot di Boillot che su un percorso inferiore di 12 chilometri impiegò 7 ore, 51'1" a una media di chilometri 55,026.

Altro rilievo è quel prodigioso Giro di Sicilia compiuto da Ernesto Ceirano sulla Scat (motore di medio alesaggio e corsa lunga) in 16, 51'31" a una media di km. 62,280 — un guidatore eccezionale su una vettura di eccezionale tempra.

E per ultimo una rimarchevole ricorrenza. La Targa Florio si inizia nel 1906 con la vittoria dell'Italia che prende il 1^o e il 2^o posto. Tredici anni dopo l'ultima Targa del 1919 trova ancora l'Italia l'illustre Casa tra i vittoriosi, prima della sua categoria, prima delle vetture da turismo, seconda della classifica generale.

In attesa di dare nel prossimo numero l'elenco completo degli iscritti, citiamo oggi le prime sicure partecipazioni: 1. Restelli — Restelli; 2. X — Nazzaro; 3. Ferrario C. — O. M.; 4. Tarabus — Scat; 5. X — Scat; 6. Campari Gius. — Alfa; 7. Ferrari Enzo — Alfa; 8. Meregalli Guido — Nazzaro.

L'intervento di valiosi campioni del volante alla classica prova, eleva, di colpo, il tono dell'XI^a disputa della gara stessa, assicurandone il successo. Il vincitore della Parma-Poggio e del Giro del Mugello è, infatti il più quotato pilota automobilista del momento; e Ferrari è ben degno di star gli vicino, così per le prove fornite in questa stagione come la conoscenza non comune che egli possiede del circuito siciliano. Anche l'intervento di Meregalli sembra vicino; e Restelli si trova già da tempo sul percorso. Si spera anche nell'intervento di Masetti. Poiché di Francia certamente



Il vincitore della Targa Florio 1919, Andrea Boillot, al volante della sua Peugeot, la grande marca francese, rappresentata in Italia dalla Ditta Cesare Licena.

alcuni tra i migliori scenderanno tra noi (si dà per certa la partecipazione di 3 Bugatti e della Peugeot di Reville), la lotta assumerà l'appassionante carattere di una disputa internazionale, nella quale la industria e lo sport italiano cercheranno un'attesa rivincita della Susa-Moncenisio.

Dopo la concorrenza americana anche quella germanica.

Abbiamo visto qual'è il proposito degli americani: la Casa Ford ed altre potentissime, intendono inondare il mondo colle loro automobili a buon prezzo, ponendo ancor di più in imbarazzo la nostra industria automobilistica che le maestranze inconscie hanno già portato sull'orlo del fallimento. Oggi s'avanza il proposito, sempre tenace, degli

industriali e delle maestranze tedesche a minacciare il colpo di grazia. In Germania in questi ultimi tempi una quantità considerevole di capitali affluisce attualmente nelle diverse imprese automobilistiche. Questo fatto è reso necessario dal deprezzamento del marco e dall'aumento dei prezzi delle materie prime e dei salari. Ma è soprattutto dovuto alla volontà di mettere l'industria in condizioni di sostener la concorrenza americana, non solamente sul mercato tedesco, ma principalmente sul mercato mondiale. A tale scopo si è venuta attuando una grande concentrazione delle industrie automobilistiche tedesche al fine di poter produrre per il mercato interno vetture in serie, a buon mercato, e per il mercato mondiale delle ottime vetture di lusso. Si spera in tal modo di poter raggiungere risultati eccellenti da porre nell'imbarazzo le industrie americane stesse.

Il più lungo volo in idrovolante.

Con Idrovolante «Savoia» 16, n. 2503, portando a bordo come passeggero il pilota Guido Mattioli, dopo aver compiuto il volo Sesto Calende-Stokolma, ha eseguito per primo il giro delle coste del Baltico, con l'itinerario Stokolma-Riga-Revel-Helsingfors-Isole Aland-Costa Svedese, percorrendo oltre 4300 chilometri.

E' il volo più lungo eseguito finora con idrovolante e costituisce un vero *record* mondiale, che l'Aero

Club d'Italia, plaudente, sottoporrà per l'omologazione alla Federazione Aeronautica Internazionale non appena gli saranno pervenute le più dettagliate relazioni necessarie, nella speranza che per quanto i regolamenti internazionali non contemplino il caso di un volo in distanza senza ritorno allo scalo di partenza, voglia eccezionalmente riconoscere la bella *performance* del nostro Maddalena.

Intanto vivamente ci congratuliamo con la benemerita Casa «Savoia», che già fece vincere all'Italia nei giorni scorsi la Coppa Schneider e che oggi merce l'eccezionale prova fornita dal pilota Maddalena ha portato trionfanti i nostri colori

COSE LIETE.

Congratulazioni sentitissime ed auguri vivissimi esprimiamo:

— al neo cavaliere della Corona d'Italia Gigi Michelotti, l'insuperabile segretario dell'Associazione della Stampa Subalpina;

— al collega Piero Negro (*Pierre la Pipe*) che a Diano Marina ha sposato la gentile signorina Irenetta Viale;

— al comm. prof. Luigi Ambrosini, chiamato da S. E. l'on. Giolitti a capo dell'ufficio stampa del Ministero dell'Interno;

— all'ing. comm. Marchesi per il matrimonio della sua terza figliuola signorina Giulia col marchese Brichieri-Colombi Paolo.



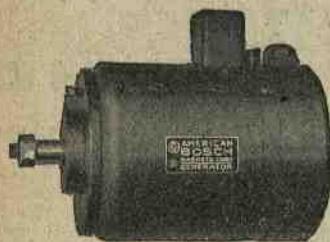
Ernesto Ceirano vincitore nel 1914.

1920

AMERICAN **BOSCH**

1920

ILLUMINAZIONE ED AVVIAMENTO ELETTRICI



i migliori
i più semplici
i più sicuri



Completi con Amperometro Weston, relay, quadro, interruttori, cavi e batterie

CONSEGNE IMMEDIATE

36, Via Canova - MILANO
Telef. 10-994 - 10-363

Ing. M. FERRARIS
—AGENZIA ESCLUSIVA—

TORINO - Corso Re Umberto, 25
Telef. 96-62

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.



DORANDO

il tacco di vera gomma più ricercato

DORANDO

la migliore crema per calzature

DORANDO IMPORTING COMPANY - Torino, Corso Siccardi, 12^{ter}

= 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.

ESIGETE OVUNQUE

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

.. MILANO - Via Trivulzio 18 ..

MERLO CLEMENTE, Rappresentante
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO

PNEUS DUNLOP

Camere d'aria

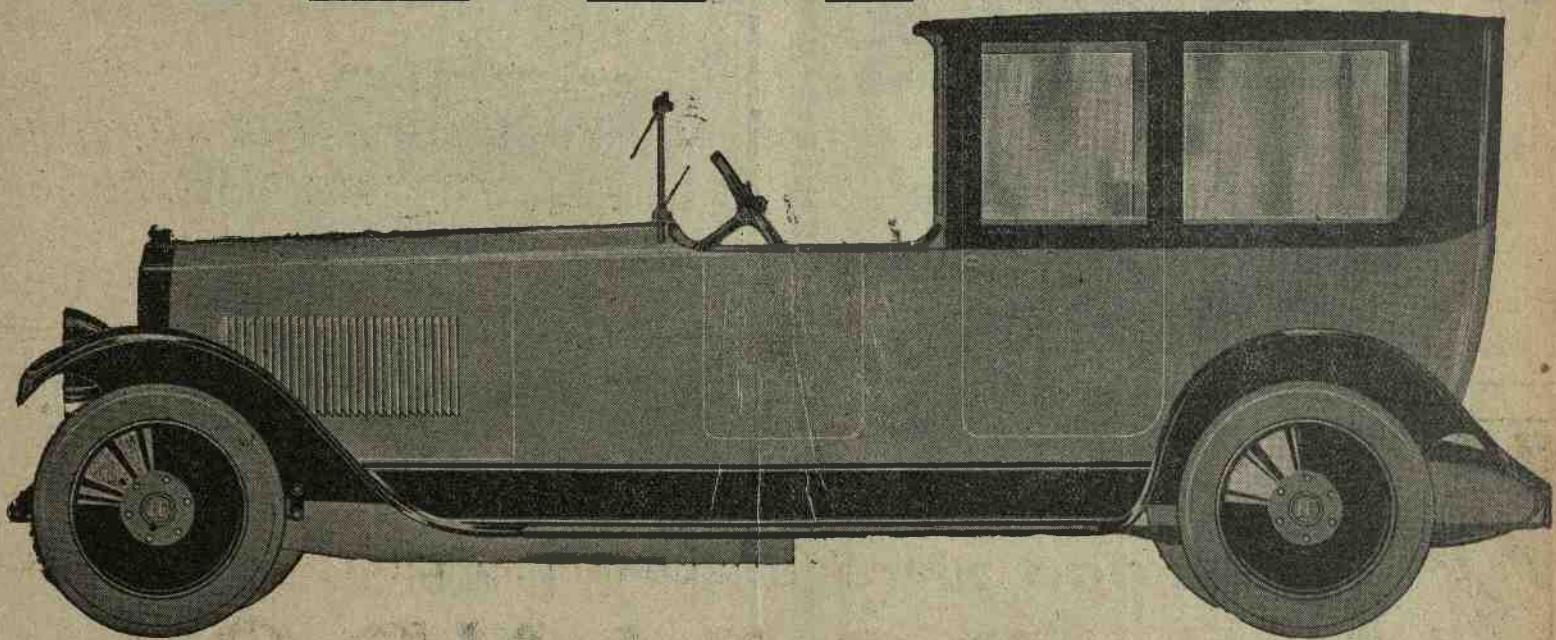
S. P. I. G. A.

per velo ed auto.

Le migliori e le più convenienti

In vendita
presso i primari Negozianti e GaragesLa nuova vettura **ISOTTA FRASCHINI**

per Turismo, per Sport, per Città



TIPO UNICO - OTTO CILINDRI IN LINEA - TUTTI GLI ULTIMI PERFEZIONAMENTI

Autocarri della portata utile di quattro tonnellate.

Motori da Imbarcazione da 30 HP a 400 HP.

Motori d'Aviazione - tipo da 310 HP.

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - Via Monferrato, 79.



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).

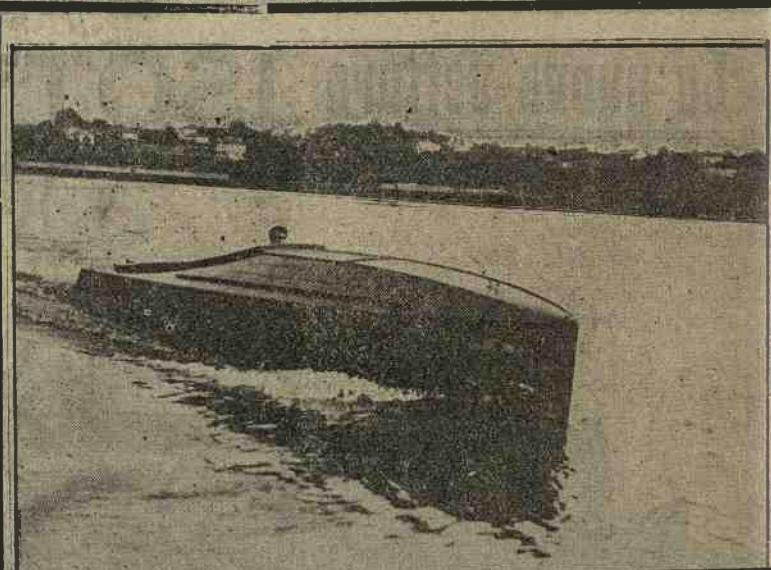
LA FIAT fabbrica anche aeroplani, motori per aviazione, motori per imbarcazioni, gruppi motori per ogni applicazione, materiale ferroviario, acciai speciali, ecc. ecc.

CORA

la classica Marca
del Vermouth

Amaro Cora

Casa fondata nel 1835
≡ TORINO ≡



Motoscafi "SAVOIA",

con gruppo marino FIAT tipo 53 A, 25 HP

TIPI DI LUSSO, con e senza cabina

CONSEGNA PRONTA

Cataloghi a Richiesta

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA

Via Monforte, 42 - MILANO - Telefono 12, 645

Cantiere e Amministrazione:

SESTO CALENDE (Lago Maggiore) ::