

LA STAMPA SPORTIVA

e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 3.000	L. 4.000
SEMESTRE	L. 1.500	L. 2.000
TRIMESTRE	L. 750	L. 1.000

La copia cent. 10, arretrato 0.20

RIVISTA SETTIMANALE

Direttore:
GUSTAVO VERONA

REDAZIONE - PUBBLICITÀ

AMMINISTRAZIONE

Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

Gli Sports invernali.



La ripresa degli Sports invernali a Saint-Moritz.

TENDE DA CAMPO  **COPERTONI IMPERMEABILI**



ETTORE MORETTI - MILANO
FORO BONAPARTE 12

Le mie Tende da Sport si trovano pure in deposito a Torino presso:
A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta della Chiesa - Telefono 30-55.

PNEUMATICI PIRELLI

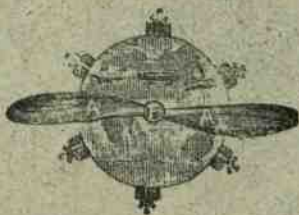
per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

OFFICINE A. G. F. A.

FABBRICA
NAZIONALE
Aviazione



ACCESSORI
MATERIALI
Aeronautica

ELICHE "AGFA"

usate dalle principali fabbriche di AEROPLANI e IDROVOLANTI

GRANDE DEPOSITO

di tutti gli ACCESSORI, MATERIALI e VESTIARIO
per l'AERONAUTICA e l'AVIAZIONE

AGENZIA GENERALE FORNITURE AERONAUTICHE
(SOCIETÀ ANONIMA)

Direzione ed Amministrazione:

MILANO - Via Principe Amedeo, 11 - MILANO
Telegrammi: AEROS - MILANO. Telefono 81-69.



Cinzano

Vermouth - Vini Spumanti
F. Cinzano & C. Torino

Cantieri BAGLIETTO LIGURIA

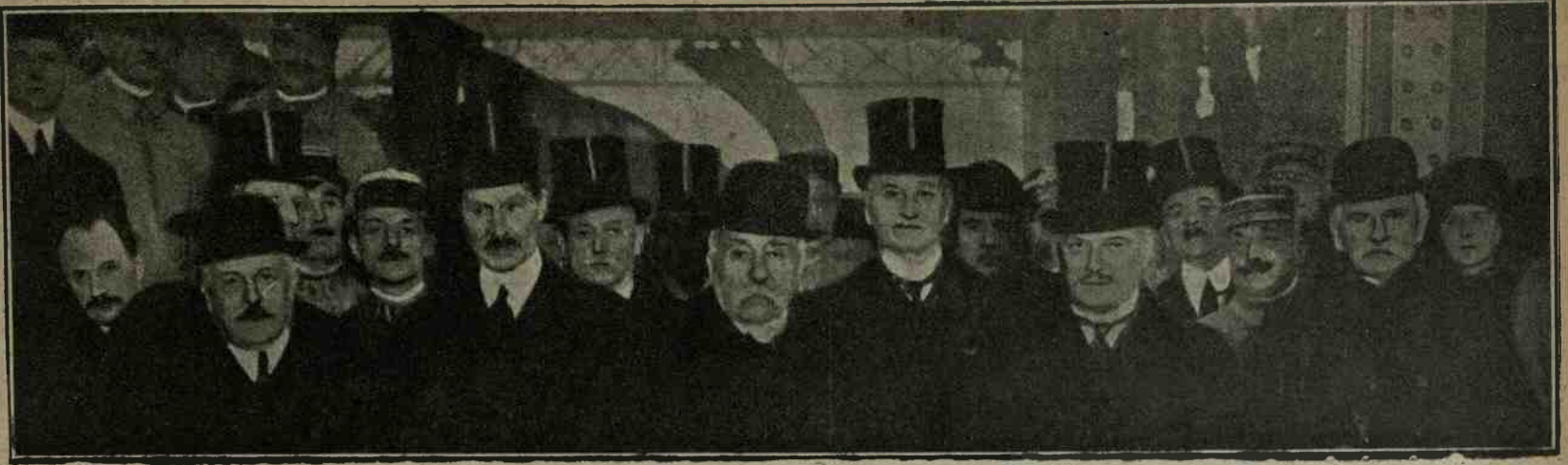
COSTRUZIONI DI YAGHTS ^{a vela}
ed a vapore.

COSTRUZIONI DI GALLEGGIANTI E
PARTI STACCATE PER IDRO-
VOLANTI E DIRIGIBILI.

MOTOSCAFI ANTISOMMERSIBILI
ED ALTRI SERVIZI MILITARI.

Grand Prix Milano 1906.

Grand Prix Torino 1911.



I personaggi che prenderanno parte al Congresso della Pace.
Da sinistra a destra: Orlando, Bonar, Law, Clemenceau, Curzon, Lloyd George e Sonnino.

VARIETÀ

Lettera sull'igiene...

A chi è diretta? A tutti: a ministri, a prefetti, a sindaci — uomini di esecuzione — a deputati, a consiglieri, ad... elettori — uomini di consulenza e di sprone ai ricalitranti. — Ed ecco la lettera:

Noi abbiamo bisogno, noi popoli sparsi per paesi e città, grandi e piccole, di vivere con gioia e tranquillità. Ma l'una e l'altra ci vengono soltanto dalla sicurezza della salute, e questa, a sua volta, ha la maggiore sua sede nell'igiene.

Questa benedetta igiene sembra una cosa da nulla per quei benedetti sordi (essi si trovano in numero strepitosamente grande fra quelli ai quali la lettera è diretta) che non vogliono sentire, come i ciechi che non vogliono vedere, ma invece è una cosa da molto, da moltissimo.

C'è l'igiene del corpo, della casa, della strada, del laboratorio (ufficio od officina), del luogo di ritrovo, di tutte le cose, insomma, che sono il nostro organismo e l'ambiente in cui esso vive, vegeta e si consuma. Con questo solo piccolo elenco ecco che la parola igiene ha acquistata tutta la sua spaventevole importanza, tutto il suo mastodontico interesse. Si fa presto a parlarci di norme igieniche da applicare nelle scuole, nei treni, negli ospedali, nei teatri, etc., quando esse, a mo' di esempio, non sono o non possono essere applicate in casa, nella strada, nelle palestre, etc. Specie poi quando si pensi che in molte, moltissime città, si hanno case che non sono case, mancano le palestre, e le strade servono appena appena per portarsi da un punto all'altro, ed in condizioni disastrose per la parte inferiore dei nostri indumenti e del nostro corpo.

Ecco l'anacronismo della nostra civiltà. Ecco la stonatura di questa grande partita che forma l'opera dell'esistenza dell'uman genere. Libri a milioni, leggi a miliardi, consigli e regolamenti ancora più numerosi delle leggi e dei libri e tutti intonati al perfetto diapason: la vita umana ha le sue norme perchè essa serva bene ad ogni individuo nella perfetta applicazione di una igiene che non ammette diversioni o digressioni; l'uomo pulito e che viva nel pulito, vivrà bene e lungamente; l'organismo che si svolge con i dettami dell'igiene si sviluppa facilmente e maggiormente; questi ed altri piacevoli ammonimenti noi abbiamo letto, scritto e predicato per anni

ed anni, ma in quanto a pratiche applicazioni, poco o nulla.

Perchè? Perchè mancano i mezzi per la generalizzazione dell'igiene pubblica, e quella privata non è sufficiente a garantire, od è distrutta dall'antigiene pubblica.

La legge solo, terribilmente applicata senza eccezioni e senza riguardi, potrebbe darcene la sicura e pronta applicazione.

A che cosa, infatti, potrebbe servirci l'essere puliti in casa, quando, mettendo il piede fuori della porta di essa, dovessimo trovarci in una via che dell'igiene non contenesse i primissimi principii? A che servirebbe mantenere puliti i nostri bambini quando essi poi dalla casa dovessero passare in una scuola, come ce ne sono tantissime, che ce li facesse ammalare? A che cosa servirebbe una casa ed un laboratorio, igienico questo come la prima, se poi a sera dovessimo passare le nostre ore in un luogo di ritrovo, teatro o altra sala di trattenimento, che contravvenisse alle più elementari norme di pulizia, ossia di igiene? Perciò il problema da risolvere — e questo è uno di quei problemi che la società moderna deve pretendere dai reggitori con quanta forza le è possibile e senza indugio alcuno, perchè sarebbe ingiustificato — deve essere risolto nella sua completezza, in tutti i suoi anche minimi particolari e senza riguardi se pur si dovesse recar danno ai pochi, perchè ne va di mezzo la gioia di vivere dei molti, anzi di tutti. Ad ogni uomo nato spetta di vivere senza la preoccupazione di un malanno, e ci è noto come la maggior parte dei malanni dipenda appunto dalla mancata applicazione di quelle severe norme di igiene, che sono come le cure che un giardiniere cosciente... ed interessato ha della pianticella che egli vuol portare al punto di giusto sviluppo e di sicura vitalità.

Noi reclamiamo: case igieniche, strade igieniche, luoghi di ritrovo igienici, scuole igieniche, chiese igieniche, laboratori, uffici, officine, sale di qualsiasi studio o lavoro, obbedienti e tutte le norme dell'igiene; tutto questo reclamiamo ad alta voce, e siccome tra le principali norme dell'igiene trovansi la nettezza... ed il moto, reclamiamo — *dulcis in fundo* — l'applicazione di quelle discipline fisico-sportive che sono per l'organismo umano il maggiore e il miglior motivo di benessere, perchè danno forza e snellezza, e con questa e quella permettono quel lavoro fatto con amore e non, come oggi è in molti casi, con malavoglia e tra una bestemmia e l'altra.

Bisognerà che il ragazzo nello studiare, l'uomo nel lavorare, siano costituiti da una tale armonica costituzione dell'organismo sano e purificato da non aver come peso la fatica, sia essa materiale od intellettuale, ma come diletto, ed anzi come bisogno di esplicazione di quella energia che accumulandosi ama, a sua volta, di disperdersi per dar posto ad una nuova somma di essa che con ritmo ininterrotto si ricostituisce, si rinnova, si ricrea.

Ed è questa la società ideale dell'avvenire, di questo grande avvenire che siamo andati forgiando di secolo in secolo con stenti, con lagrime, con dolori, fino a questo nostro momento nel quale più intensamente feroci furono gli stenti, più dolorosamente abbondanti furono le lagrime, più atrocemente crudeli furono i dolori.

L'umanità ha forse avuto una storia di maltrattamenti, di ingiustizie, di troppa disuguaglianza; è giusto — perchè ha saputo meritarselo con la somma di sforzi e di sacrifici compiuti — che ora incominci a godere dopo tanto soffrire.

E per godere bisogna averne la facoltà da un organismo forte e vitale, e questa forza e questa vitalità non si acquistano se non con un regime di igiene applicata in ogni movimento, in ogni più piccola manifestazione dell'esistenza.

Erpt.



Il presidente Wilson.



BERGOUNGAN & TEDESCHI

I PNEUMATICI

che vinsero

tutte le principali corse dilettanti.

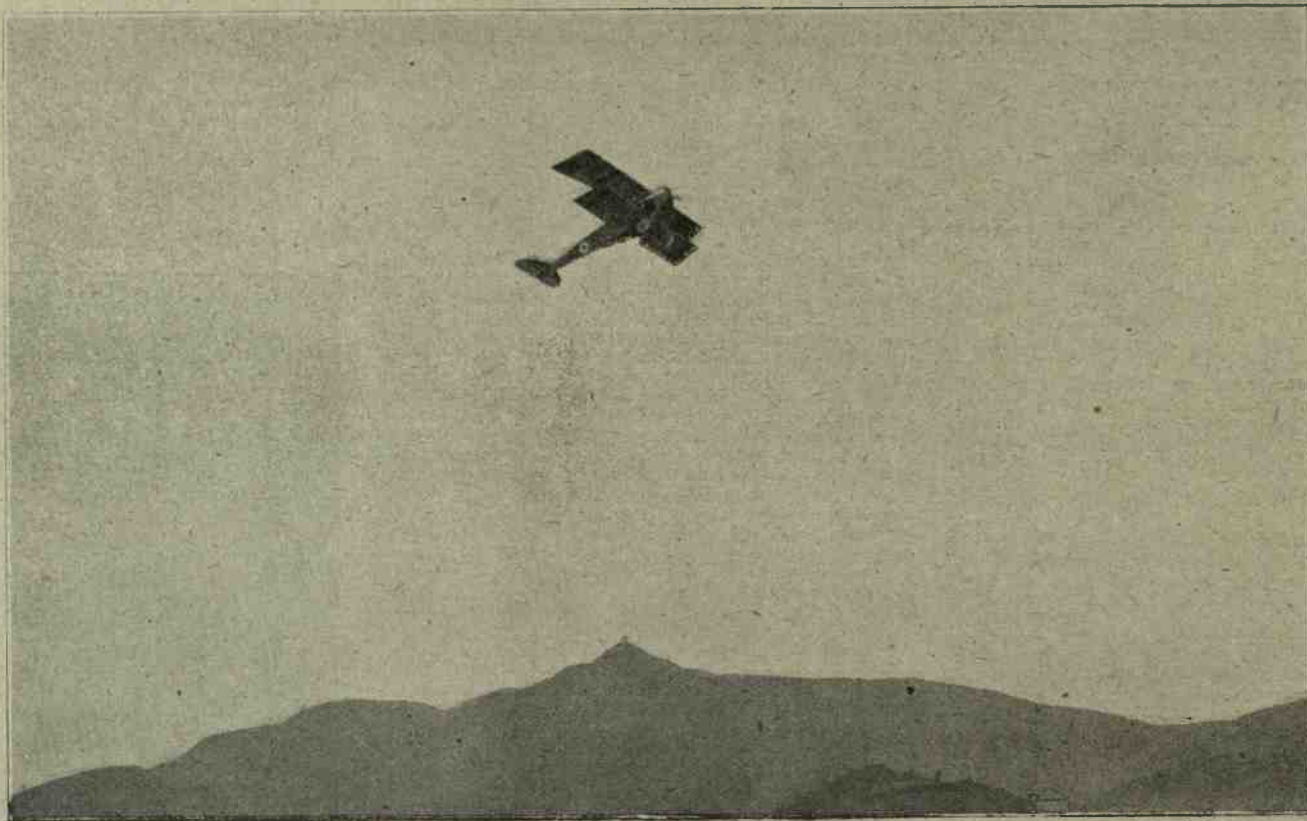
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Gio. ANSALDO & C.

Capitale Sociale: L. 500.000.000 interamente versato.

Sede legale: ROMA.

Sede Amministrativa ed Industriale: GENOVA.



Aeroplano Ansaldo in volo.

Stabilimenti:

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

La Commissione del dopo-guerra nelle sue conclusioni per l'aviazione

I DOGANIERI IN ARIA.

La Commissione del dopo-guerra alla quale fu chiamato a far parte l'on. Montù, ha discussa la navigazione aerea del dopo-guerra ed è addivenuta alle seguenti conclusioni:

Per risolvere rapidamente la situazione dell'industria aeronautica affinché essa possa avviarsi alla conquista dei mercati esteri ed alle più sicure affermazioni nei trasporti e comunicazioni di carattere industriale e commerciale è necessario:

1. Che l'Autorità militare determini al più presto quanta parte degli apparecchi costrutti, in corso di costruzione od ordinatisi ad essa necessaria;

2. Che si provveda alla più rapida liquidazione delle partite e dei contratti conferendo agli organi incaricati della liquidazione tutti quei poteri che valgano a salvare con una pronta decisione la vitalità dell'industria;

3. Che a dare un valido impulso di incoraggiamento l'Amministrazione militare determini, sulla base di prezzi normali, la cessione agli industriali delle materie prime che essi già hanno in deposito;

4. Che per raggiungere la migliore selezione di fabbricazione lo Stato assegni ordinativi di lavorazioni di altro genere a quelle ditte che abbandoneranno le costruzioni aeronautiche;

5. Che lo Stato dia tutto il massimo aiuto per la conquista dei mercati esteri, e che l'autorità militare metta perciò a disposizione dell'industria e per essa dell'Aero Club d'Italia (Federazione Nazionale Aeronautica) quei piloti che la stessa Federazione sarà per richiedere.

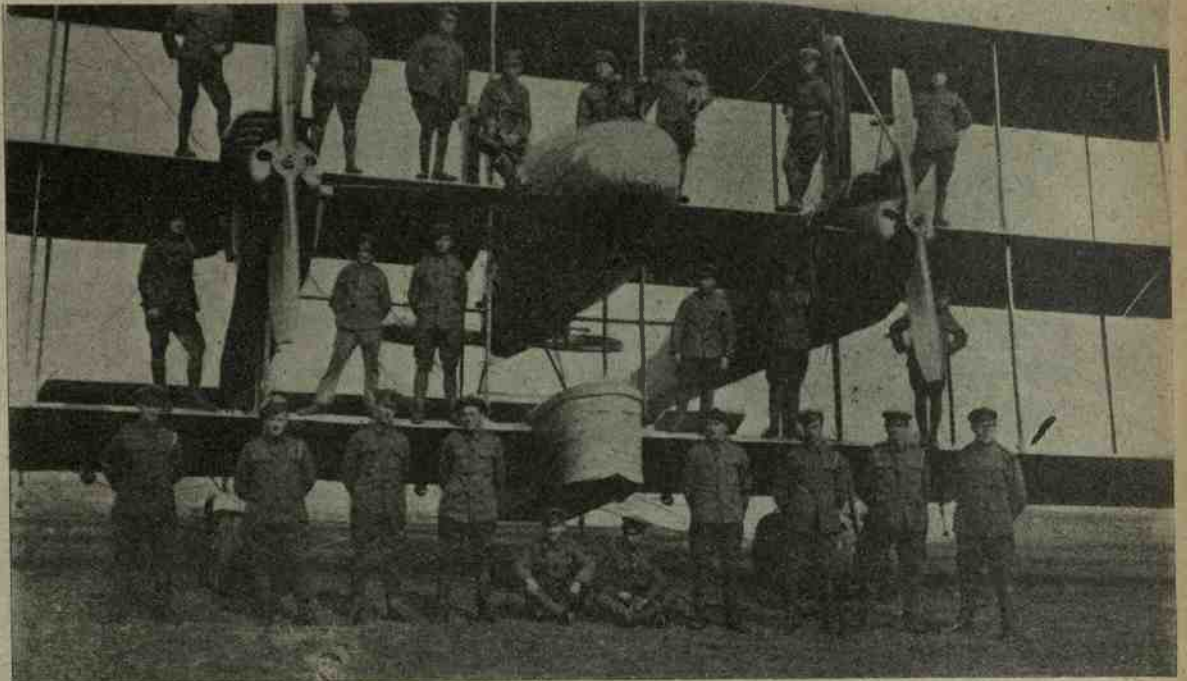
Occorre poi che tutto quanto concerne l'aeronautica civile sia completamente sottratto all'ingerenza militare e venga informato e diretto con ordinamenti perfettamente civili: basta notare, del resto, che l'apparecchio aeronautico per uso civile ha delle caratteristiche completamente diverse dall'apparecchio di guerra e che la navigazione aerea per servizi di trasporto e di comunicazioni presuppone ordinamenti e disciplina ben diversi da quelli di carattere militare.

Tutta la materia concernente l'aeronautica mercantile (civile, industriale, commerciale) dovrebbe poi dipendere esclusivamente dal Ministero dei Trasporti a mezzo di una Giunta esecutiva nominata dal Consiglio Superiore Aeronautico e della quale dovrebbe far parte di diritto il Capo del servizio aeronautico. Occorre inoltre che lo Stato conceda ad imprese private l'esercizio del servizio postale con mezzi aeronautici sempre quando concorrano particolari ragioni di convenienze politiche od economiche.

Al nostro Governo spetta promuovere riunioni coi governi esteri per la conclusione di accordi circa la navigazione aerea internazionale, propugnando il principio della libera navigazione aerea.

Attesa la speciale positura geografica del nostro paese e l'incontestabile primato Italiano nella ideazione e realizzazione degli apparecchi plurimotori, fattore indiscutibile e fondamentale di sicurezza per la navigazione aerea, e affinché tale primato sia conservato e la navigazione aerea acquisti per consenso unanime la massima generalità di impiego, bisogna anzitutto che alla Lega Aerea Nazionale, iniziatrice delle rotte aeree, siano dati i congrui mezzi per completarne la rete e provvedere alla loro manutenzione; e inoltre che siano impiantate stazioni radiotelegrafiche per assicurare le comunicazioni colla terra e fornire le necessarie indicazioni di rotta, e che all'Aero Club d'Italia (Federazione Nazionale Aeronautica) sia demandata come prima della guerra e del resto come dappertutto all'estero la concessione dei brevetti di pilota, di meccanico e di motorista, nonché la regolamentazione, constatazione e omologazione di tutte le prove aeronautiche; e infine che gli apparecchi, prima di essere messi in commercio o adibiti a pubblico servizio vengano sottoposti da organi tecnici competenti ad adeguate prove di collaudo e di volo.

L'esercizio dei vari servizi pubblici dovrà venire affidato all'industria privata e lo Stato dovrà concorrere o con compartecipazioni alle spese di primo impianto o con sovvenzioni di esercizio in modo da incoraggiare gli assuntori dei servizi e di favorirne l'utilizzazione da parte del pubblico. Saranno poi stanziati somme in misura sufficiente



Un triplano Caproni per la scuola degli americani.

per indire gare aeronautiche nazionali ed internazionali, promuovere esposizioni ed assegnare premi per studi, lavori, concorsi ed invenzioni di perfezionamento specialmente per ciò che riguarda la sicurezza della navigazione aerea.

L'incontro col Re del Belgio.

S. M. il Re, lasciando Parigi, volle recarsi a visitare le truppe italiane che combatterono in Francia. Il Re arrivò ieri a Verdun col Principe Ereditario. Era accompagnato dal generale Di Robilant, dal generale Brancaccio, addetto militare a Parigi, da altri generali e dal suo seguito. Alla Stazione erano ad ossequiare il Re i generali Albricci e Ago. Formatosi un corteo automobilistico, questo partì verso il castello del barone Coppe, nel parco di Roumon, presso il confine del Belgio, ove il Re arrivò alle 12,30, ossequiato dal maresciallo Pétain e dai generali Maistre, Guillaumont, Jullien, Gropy, Pitois, che erano venuti per rendere omaggio al Sovrano, in nome dell'Esercito francese.

Dopo la colazione, Sua Maestà il Re, accompagnato dal Re del Belgio, che era venuto a raggiungerlo sul campo, passò in rivista le truppe. E' impossibile descrivere le ovazioni fatte ai due Sovrani e gli «urra» frenetici lanciati dalla popolazione civile, che era accorsa in gran numero. Dopo la rivista, il maresciallo Pétain distribuì decorazioni della Legion d'Onore e di altri Ordini ai generali ed agli ufficiali superiori italiani e numerose croci di guerra ai soldati italiani. Sua Maestà il Re rimise poi varie medaglie al valore militare ed altre decorazioni agli ufficiali francesi e belgi, graduati e soldati del secondo Corpo d'Armata italiano, specialmente distinti nell'ultimo periodo dell'offensiva dell'Aisne. Dopo la distribuzione delle decorazioni, le truppe italiane sfilarono dinanzi alla tribuna reale in modo magnifico, provocando l'ammirazione di tutti e specialmente dei generali e degli ufficiali francesi.

Il Re del Belgio prese allora congedo dal Re d'Italia fra nuove acclamazioni entusiastiche da parte della folla e dei soldati, mentre la musica eseguiva la Marcia Reale e la Brabanconne.

L'Echo de Paris annuncia che una conferenza tra le diverse Potenze alleate avrà luogo a Parigi ai primi del 1919, allo scopo di concretare il futuro regime per la navigazione aerea. Nella conferenza verranno studiati soprattutto i mezzi atti ad impedire che gli areoplani delle varie nazionalità possano sfuggire alle barriere doganali e così pure il modo di impedire agli areoplani postali o commerciali tedeschi di trasformarsi ad un tratto in areoplani da bombardamento. Gli Stati Uniti, l'Inghilterra, l'Italia, il Belgio e la Francia invieranno propri rappresentanti a questa conferenza, le cui

deliberazioni riunite in un Codice dovranno essere accettate nel trattato di pace dalla Germania e dai suoi vecchi alleati.



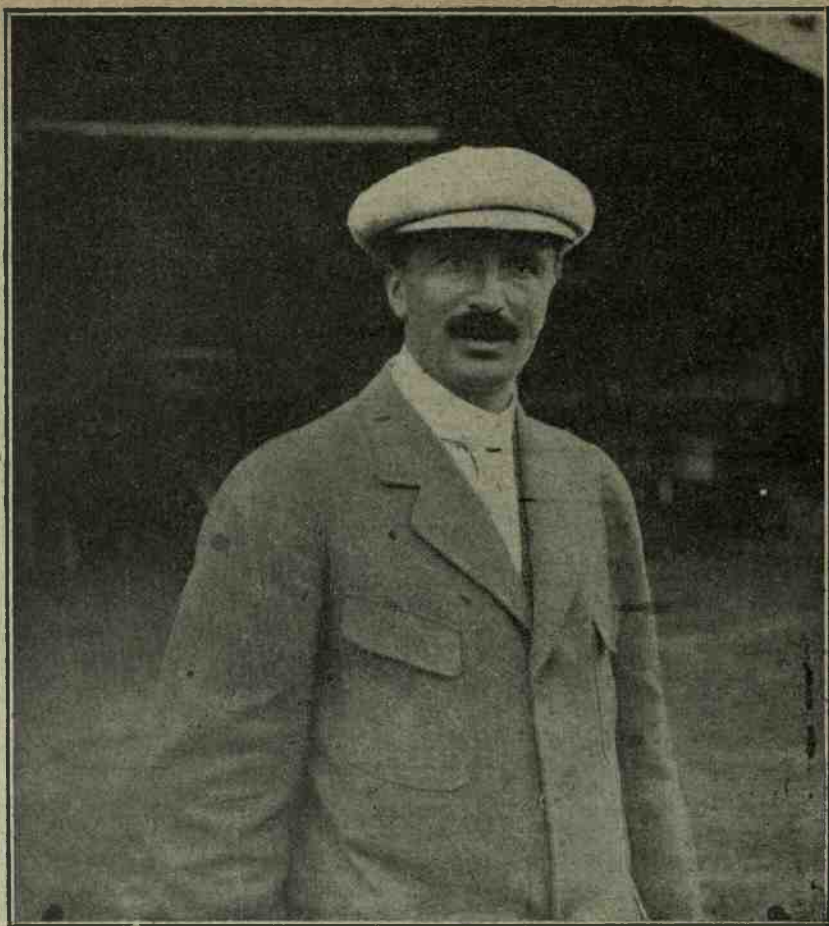
BELLIA & NIGRA

Fabbrica Nazionale Candele per Automobili

(Brevetti NIGRA).

Stabilimento e Uffici: Via Saccarelli, 5bis, 7 - TORINO

Telefono intercomunale 36-71.



Il Capitano Ruggero Eros, pilota di diversi tipi di apparecchi. L'aviatore più anziano degli italiani, il quale in Libia, sul Cu so ed in Francia ha saputo distinguersi, meritando ricompense al valore ed onorificenze.

L'AVIAZIONE ED

rioso di guerra, dà risultati sempre più apprezzabili, dimostrando come e quanto utili saranno i servizi transaerei per il commercio e i traffici del nostro pacifico avvenire.

Quest'ultimo raid, degli aeroplani « Ansaldo » non rappresenta la performance di un pilota il



I nostri aviatori in America. — Il Capitano

In Italia si iniziano i servizi postali aerei.

La scorsa settimana, due apparecchi della 110^a squadriglia, pilotati dal capitano Cesare Bertolotti e dal ten. Gian Maria Ranucci, hanno effettuato, con esito felicissimo, il primo esperimento di posta aerea tra Napoli e Roma. I due velivoli, partiti alle 9,15 da Napoli, sono giunti sul campo di Centocelle alle 10,25.

Il mirabile volo fu eseguito da aeroplani costruiti in quei cantieri aeronautici Ansaldo che, rapidamente, dai grandiosi successi della guerra passano alla realizzazione di uno dei postulati della nuova vita civile. Il primato nel dominio del cielo, deve restare nostro e resterà.

E questa nuova affermazione deve, sopra ogni altra cosa, persuadere il pubblico da noi ancora troppo misoneista. Nelle altre nazioni molto si è già preparato e sperimentato per l'organizzazione ed il funzionamento dei servizi transaerei. Ogni sfiducia deve cadere; l'aviazione deve darci l'express di domani, e tutta una nuova grande rete aerea: Parigi-Roma; Torino-Milano-Venezia;

Nizza-Brindisi; Brindisi-Pola; Civitavecchia-Golfo Aranci; Palermo-Tripoli; Brindisi-Vallona; Milano-Bologna; Firenze-Roma, ecc. Tutta l'Italia sarà legata, unita da questo nuovissimo mezzo di comunicazione.

Pensate il risparmio di tempo! Un direttissimo viaggio alla media di 60 km. all'ora, un aeroplano « Ansaldo » ha una media oraria, calcolando le fermate nelle stazioni intermedie, di oltre 170 km. all'ora, e può raggiungere una velocità di oltre 220 km.

Mentre un direttissimo, sul tratto Torino-Roma, giunge a Genova, un aeroplano « Ansaldo », atterra a Roma.

Inaugurando il primo servizio transaereo Roma-Napoli, con apparecchi « Ansaldo », il prosindaco di Napoli, on. Labriola, inviò all'on. Chiesa un messaggio di cui raccogliamo l'augurio:

«... Io confido il voto e l'augurio che queste ali stesse, spente le fiamme del divorante odio bellico, solchino, con ritmo veloce e sereno a portare, dal cielo di Napoli al cielo di Roma, sublimi ed immortali sorelle, i messaggi che gli spiriti fraterni dei popoli faranno germogliare dal lavoro fecondo e da traffici opimi... ».

Un altro superbo raid riafferma nuovamente le magnifiche doti di questi aeroplani.

« Il mattino del 15 corr., alle ore 10,20 sono giunti in un campo di aviazione di Roma cinque aeroplani « Ansaldo » partiti alle 8 da Genova. Il capitano Landi, uno dei piloti, ha consegnato all'assessore anziano Giovenale il seguente messaggio inviato dal sindaco di Genova alla città di Roma: « I velivoli di Liguria, dalla guerra nati e anelanti alle benefiche opere di pace recano a Roma il saluto di Genova, per quelle vie del cielo che dovranno stringere attorno alla grande Madre le vecchie e nuove città italiane, risorte a gloria e a grandezza ».

Giorno per giorno, ciò che fu strumento glo-

SPORTSMEN !...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

SUO AVVENIRE

quale abbia tentato un volo da Genova a Roma, ma dimostra come tutti gli apparecchi « Ansaldo » — essendo stata una squadriglia completa a compiere il raid — abbiano le doti necessarie per essere giudicati i migliori, per essere utilmente impiegati per i servizi transaerei.



Il pilota Giuseppe D'Annunzio, pilota di Caproni.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).



L'aviatore sergente Stoppani, il capo-pilota dei Cantieri Aeronautici Ansaldo.

L'Inghilterra propugnatrice della più grande aviazione di pace.

Un discorso pronunciato a Manchester dal ministro dell'aviazione Lord Weir, dà le ali a molte fantasie. Egli ha prospettato per la navigazione aerea un futuro prossimo pieno di meraviglie, e, siccome l'oratore è un solido uomo di affari, piuttosto alieno dai voli pindarici, le sue previsioni rivestono un certo valore. Il ministro ha detto che entro quattro o cinque anni sarà altrettanto facile navigare nell'aria, anche durante la cattiva stagione, come sul mare in giorni di burrasca. I servizi di trasporti aerei di ogni genere rivaleggeranno un giorno e forse sorpasseranno quelli terrestri e marittimi. Esistono già oggi macchine meravigliose anche quassù, che portano sette uomini di equipaggio e trenta passeggeri e possono percorrere a cento miglia all'ora milleduecento miglia senza fermarsi. Occorrono tuttavia ancora studi e esperimenti per la tecnica del volo periodico e per la organizzazione dei trasporti aerei. Un primo passo su questa via sarà una formulazione delle norme internazionali per l'aviazione. Da parte sua l'Inghilterra ha già sottoposto agli alleati l'abbozzo di una convenzione aerea internazionale che si spera formerà la base di un accordo da concludersi entro il prossimo giugno. Finché la convenzione non sia stipulata verrà vietata ogni navigazione aerea di iniziativa privata. Subito poi questa avrà libero il campo e potrà giovare delle migliaia di apparecchi militari divenuti superflui, nonché di buona parte dei trentamila piloti che l'esercito inglese possiede oggi. Lo Stato dovrà assistere e regolare le iniziative aviatorie private, creando un apposito Ministero ed adibendo al traffico commerciale aereo gli attuali

aerodromi militari. Queste visioni non più fantastiche devono far sudar freddo i giureconsulti chiamati a disciplinare legalmente l'uso delle infinite vie del cielo, sulle quali è impossibile piantare pietre di confine od insegne di proprietà. Comincia a diventare un poco amena anche la interminabile logomachia sulla libertà dei mari che tanti esseri terrestri proseguono imperterriti.

Le Medaglie d'oro agli aviatori italiani.

Ecco l'elenco preciso delle medaglie d'oro concesse ad aviatori durante tutta la guerra:
Tenente colonnello pilota Piccio cav. Pier Ruggero, S.A.P.
Maggiore pilota Baracca cav. Francesco, S.A.P. (deceduto).
Maggiore pilota Ercole cav. Ercole, S.A.P.
Maggiore pilota Salomone cav. Oreste, S.A.P. (deceduto).
Capitano pilota Ruffo di Calabria Fulco, S.A.P.
Capitano pilota Buttini sig. Casimiro, compl.
Tenente pilota Angillotto sig. Giovanni, compl.
Tenente pilota Baracchini sig. Flavio, S.A.P.
Tenente osser. De Carlo sig. Camillo, compl.
Tenente di Vascello pilota Casagrande.
Sergente pilota Dell'Oro sig. Arturo (deceduto).



Fanali ad olio per Bicicletta

Brevetto "AQUILAS"

F.lli SANTINI - Ferrara

Vendita ai soli Negozianti.

Fortissimi sconti ai rivenditori.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

ALPINISMO

Il risveglio del dopo-guerra

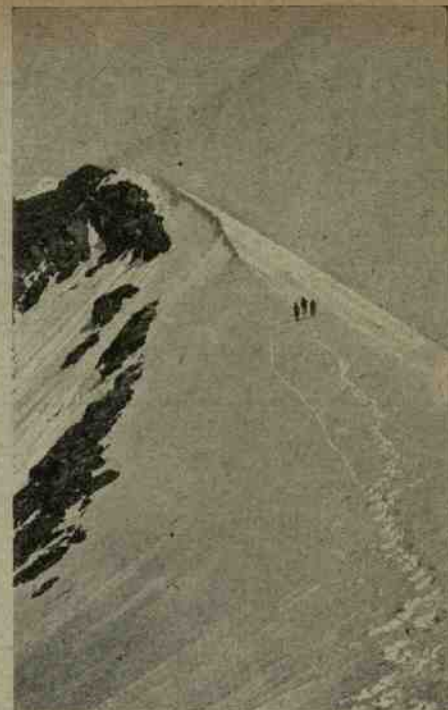
Qualche anno fa, quando godevo, certo senza apprezzarli nel loro giusto valore, i benefici della pace, ogni domenica, ogni periodo di vacanza era per me un difficile problema: « come divertirmi? » Passare una giornata ad un tavolo di gioco? c'era pericolo d'alzarsi col mal di testa ed il portafoglio vuoto. Per uno studente non era prudente. I teatri? risolvevano solo per qualche ora il problema e non sempre divertivano. Ma un giorno, un giorno di gran fortuna per me, mi fu indicata la strada: il salvatore fu un mio compagno di studi. « Prova » mi aveva detto « ad andare in montagna, là troverai la distrazione ed il riposo per la mente, mentre spoltrirai i muscoli che così poco lavorano nella vita della città ».

Io, che per natura ho spirito eminentemente

nando alle loro case ormai abituati al ripido nevato ed alla roccia scoscesa, colla visione viva nella mente di cime meravigliose, non si sentano spinti a visitare le montagne che per tanti anni si sono accontentati di ammirare da lontano, le nostre belle montagne che incoronano Torino in un magico arco. Ed allora? ed allora ecco noi dovremo registrare un incremento dello sport alpinistico.

Questo risveglio si avrà in tutta Italia avendo la guerra fatto conoscere le Alpi a tutti gli italiani; Torino però dovrà essere alla testa di questo movimento alpinistico. Torino è di tutte le città d'Europa quella che maggiormente è stata favorita dalla natura: è la città che ha il maggior numero di vallate alpine, tutte piene di incantevoli bellezze, a poche ore di treno o di automobile. Noi torinesi possiamo dirci davvero fortunati che in una sola giornata possiamo raggiungere vette di oltre 3000 metri, che in due giorni possiamo accedere a gruppi quali il Gran Paradiso, o il Monte Rosa. Ricordo appunto una gita del Gruppo Studentesco S.A.R.I. in cui alle dieci di mattina ancora ero sulla Punta Gnifetti del Monte Rosa a 4559 m. ed alla sera già ero tornato a Torino, pronto a riprendere le mie occupazioni.

Dopo la guerra, ogni domenica, almeno 100.000 persone dovrebbero riversarsi fuori Torino, agevolate naturalmente da razionali servizi di treni e di automobili. Sarebbero 100.000 persone che ritornerebbero al laboratorio, alla scuola, all'ufficio dopo aver purificato i loro polmoni nella puraria della montagna, dopo aver riposato completamente la loro mente, essi riprenderebbero il loro lavoro pieni di nuove energie, e non colla mente intorpidita di chi abbia passato la domenica in gozzoviglia od annoiandosi a morte nella classica processione domenicale torinese di via Po,



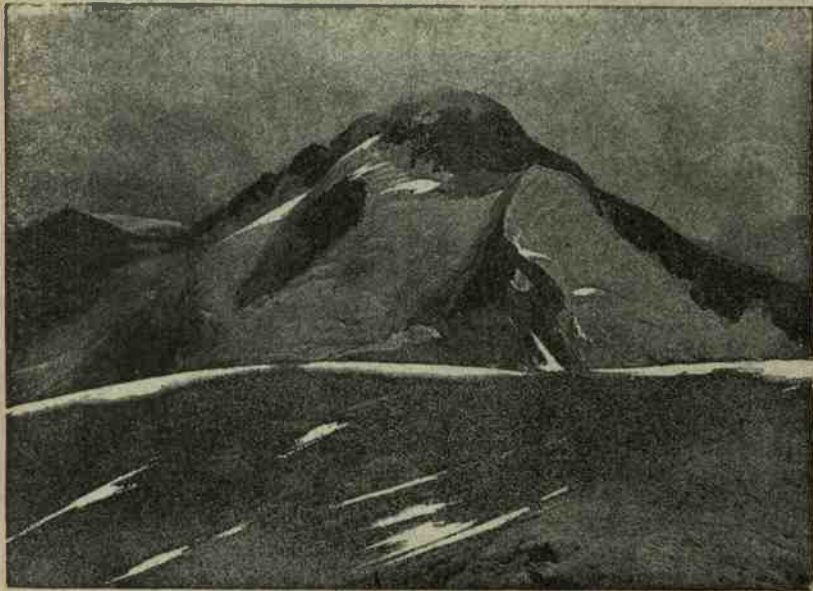
L'Albaron di Savoia.

via Roma e corso Vittorio. Or non è molto tempo, su per una strada del Monte Grappa, m'incontrai coll'amico ch'era stato il mio iniziatore all'alpinismo. Membro della Direzione del Gruppo Studentesco S.A.R.I. della Sezione di Torino del Club Alpino Italiano, egli è sempre intento alla sua opera di propaganda. Ricordammo naturalmente le gite insieme fatte e le varie manifestazioni della nostra SARI.

Le chiassose gite scolastiche con oltre 200 partecipanti, e l'ultimo carnevale in montagna, a Limone Piemonte, dove alla sera, lasciati gli sci, improvvisavamo nella sala dell'albergo allegri veglioni, e le settimane alpinistiche in alta montagna e le numerose comitive condotte sulle più alte vette, dalla gita sociale alla vetta della Bessanese, dell'Albaron di Savoia, dell'Uja della Ci-marella, a quando in oltre 80 gitanti raggiungemmo la Punta Gnifetti del Monte Rosa.

« Ebbene, gli chiesi, torneranno quei tempi? » Ed egli non solo si dimostrò convinto del maggior sviluppo dell'alpinismo dopo la guerra, è del posto notevole che dovrà avere Torino, ma mi spiegò quanto già la Direzione della SARI stava preparando.

Credo di non abusare della confidenza del mio amico e di fare insieme cosa grata a tutti gli studenti, nel dire che il Gruppo Studentesco SARI si propone di approfittare dello speciale stato di



La Ciaramella.

sperimentale, volli provare: partecipai a qualche gita della società alpinistica studentesca a cui il mio amico m'aveva iscritto; conobbi le allegre comitive che alla domenica si spandono per le vallate vicine; tentai qualche escursione più importante sotto la guida di compagni più abili, in breve divenni, se non un provetto alpinista, un alpinista appassionato. Ed insieme al divertimento dei goliardici baccanali carnevaleschi nei lieti convegni studenteschi nei più importanti centri di sports invernali, provai il piacere delle lunghe volate in sci e delle pazzesche corse in bob, quando sembra che il nostro corpo si sia liberato dai vincoli della gravità, e debba da un momento all'altro sollevarsi a volo; conobbi il piacere della lunga organizzazione, dello studio sulle guide di vaste campagne alpinistiche, e la gioia della loro effettuazione contro le difficoltà della neve, del ghiaccio, della roccia.

Come si dorme profondamente anche su poche foglie secche quando si torna da una giornata di lotta colla montagna! E che importa se le mani sono un po' graffiate dagli appigli troppo taglienti della roccia, e se le pareti della *grangia* lasciano passare tra pietra e pietra il vento di tramontana! Vi è la gioia dell'intrapresa riuscita, vi è la volontà nostra fatta più forte.

Quanti erano però quelli che comprendevano e gustavano tali piaceri, quelli che rinunciavano ai magri divertimenti della città per correre all'Alpe, alla grande palestra, che così saggiamente Quintino Sella, il fondatore del Club Alpino Italiano, aveva additato alla gioventù italiana? Pochi, troppo pochi essi erano.

Ma ecco la guerra — la guerra che, combattuta per la quasi totalità del fronte in regione completamente alpina, doveva portare intere batterie e interi reggimenti, tutta la gioventù d'Italia, su ghiacciai e nevati, in picchi rocciosi solo praticati prima da pochi alpinisti.

Ed ora questi giovani che, sia pure attraverso le fatiche della guerra, hanno visto da vicino la montagna, che l'hanno conosciuta, l'avranno certo anche apprezzata. Non è possibile ch'essi, tor-



Panorama della punta Gnifetti verso il Cervino. — Neg. Fratelli Wehrli di Zurigo.

animo dei giovani che tornano dalla guerra, per fare una propaganda più intensa che mai fra tutti gli studenti. Ogni domenica sarà organizzata una gita; inoltre verrà istituita di nuovo la scuola di arrampicamento, le cui gite, ad iscrizioni limitate, naturalmente un carattere più spiccato prendo alpinismo. La Sari, che aveva dovuto sospendere la pubblicazione della propria Rivista Mensile, inizierà poi quanto prima una serie di pubblicazioni e di conferenze destinate a far conoscere speciali regioni alpine e speciali problemi d'interesse alpinistico.

Nel risveglio generale quindi dello sport alpinistico il Gruppo Studentesco SARI è pronto a fare nel campo studentesco quell'opera di propaganda che le altre associazioni svolgeranno fra il resto della cittadinanza, e così Torino, culla del Club Alpino Italiano, tornerà alla testa d'ogni movimento alpinistico nazionale.

g. c.

Il Gruppo «SARI», emanazione della locale Sezione del C. A. I., riassume, si può dire, il movimento alpinistico studentesco torinese. Esso ha dato prova della sua perfetta organizzazione anche durante la guerra, quando non rimanevano attivi pel Gruppo che pochissimi soci. Nell'anno 1916-17 organizzò con successo un Convegno Invernale a Bardonecchia e gite al M. Brunello (sci), alla Rocca Corba, al M. Sapei (sci), alla Colma di Mombarone. Nell'anno 1917-18 oltre all'abituale Convegno Invernale organizzò gite alla P. dell'Aquila (sci), alle Lunelle, al M. Servin, ai Picchi del Pagliaio, ed infine nell'estate alla Croce Rossa.

Non possiamo quindi attendere altro che un ottimo risultato dalle varie manifestazioni con cui la «SARI» intende intensificare la propaganda alpinistica.

N. d. R.



L'avvenire dell'automobile. — La Motoartrice FIAT.

Dal taccuino dello Sportsman.

— Il 13 scorso novembre, terzo giorno delle feste inglesi (rejoicing days) per l'armistizio con la Germania, in Coventry, importante città di Industrie Meccaniche, di circa 200 mila abitanti, il sig. Aliek Hill, proprietario di un grande Stabilimento Meccanico, nonché Sindaco uscente della città stessa, interveniva ad una riunione di operai, in qualità di Presidente onorario del loro Club. Veniva fatta la distribuzione di numerosi premi di valore e di incoraggiamento agli operai che erano riusciti vincitori in gare atletiche e di tiro a segno. Vennero pronunciati discorsi d'occasione, d'impronta patriottica e fraterna. Il sig. A. Hill ricordò ai presenti la grande vittoria Italiana; inneggiò alla fortuna delle due grandi Nazioni, unite oramai indissolubilmente per la libertà ed il bene dei due Popoli. Il torinese sig. Protto Carlo, l'unico Italiano presente alla festa, prese la parola, rispondendo in inglese ai due sovrani ed inneggiando fra gli applausi del numeroso uditorio. Fu quindi intonato da tutti i presenti il tradizionale inno patriottico «God save the King» con raccoglimento profondo e solenne.

— La cronaca degli avvenimenti sportivi di domenica a Milano registra: Gran premio di chiusura di marcia. Ecco l'ordine di arrivo: 1° Cassani Giulio, dei mitraglieri Fiat di Brescia, compiendo il percorso di 17 km. circa in un'ora 30'55"; 2° Pavesi Donato, dell'U. S. M., in un'ora 32'55"; 3° Frigerio Ugo, dell'U. S. M. — Ecco i risultati del Torneo Militare al Velodromo: Squadra 68° fanteria batte Mitraglieri di Porretta con 3 a 4. Squadra aviatori Malpensa batte 42 fanteria con 5 a 1. Squadra mitraglieri Brescia batte 78° fanteria con 4 a 0 ed aviatori Malpensa con 2 a 1. Squadra 24° fanteria batte 68° fanteria con 1 a 0 e aviatori Malpensa con 3 a 1 determinando così la sua completa vittoria. — Nell'antisala del Consiglio comunale si è tenuta un'adunanza delle rappresentanze delle Associazioni sportive allo scopo di prendere accordi sull'attività da svolgere nelle regioni redente. La riunione era presieduta dal comm. Bertarelli e finì dopo una lunga discussio-

ne col convenire della necessità di estendere la attività sportiva oltre al Trentino ed all'Istria anche alla Dalmazia e darle così carattere di propaganda patriottica. Venne demandato ai promotori di costituire una Commissione composta degli Enti e delle Federazioni sportive nazionali allo scopo di coordinare il lavoro.

— Il Criterium Ciclistico Invernale di Sampierdarena ha dato questi risultati: 1° Morselli Angelo, della Sampierdarenese, che impiegò ore 2,30; 2° D'Amico Federico, in 2,34; 3° Lanzoni Ferruccio, a 3 lunghezze; 4° Berardo Giacomo di Savona; 5° Sacco Carlo, della Sampierdarenese. Seguono: Poloni, De Stefani di Savona, Rossi di Pegli, Tubino, Varina e Casari. La Coppa, dono della U. V. I. è stata vinta dalla Società Ginnastica Com. Sampierdarenese. Il premio per il più giovane arrivato fu vinto da Tubino, della classe 1903, della Sampierdarenese.

— Il colonnello G. Douhet, con i tipi della Casa Editrice «L'Eloquenza», ha pubblicato di questi giorni un interessante volume dal titolo: «Come finì la grande guerra - La vittoria alata». L'interessante lavoro è messo in vendita a L. 3,75 la copia. Io so tutto.

CACAO TALMONE

Il re del Cacao  *Il re del Cacao*



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

Gli inserzionisti della STAMPA SPORTIVA e ILLUSTRAZIONE D'ITALIA porgono a mezzo nostro i migliori auguri per l'anno nuovo a tutta la loro clientela.

(Rubrica gratuita)

- ABITIFICIO NAZIONALE — Torino
- AGFA — Mnsocco
- ALA — Torino
- AER — Orbassano
- ATALA — Milano
- AMBROSETTI — Torino
- ANSALDO — Torino-Genova
- BAGLIETTO — Varazze
- BANCO DI ROMA
- BANCA ITALIANA DI SCONTO — Roma
- BANCA COMMERCIALE ITALIANA — Milano
- BELLIA E NIGRA — Torino
- BERTELLI — Milano
- BOSCO E MARRA — Torino
- EDOARDO BIANCHI — Milano
- EMILIO BOZZI — Milano
- CAPPELLI — Milano
- CAPRONI — Milano
- CARELLO — Torino
- CHIRIBIRI — Torino
- CINZANO — Torino
- COTTINO — Torino
- CREDITO ITALIANO — Torino
- DAMIANI — Torino
- DIATTO — Torino
- DUNLOP — Roma
- EMAILLITE — Milano
- FANO — Milano
- FARINA — Torino
- FEROLDI — Torino
- FERRARIS — Torino
- FIAT — Torino
- FORD — Torino
- GALLINARI — Livorno
- GOODRICH — Torino
- HESEMBERGER — Milano
- ISOTTA FRASCHINI — Milano
- ILVA — Roma
- ITALA — Torino
- LANCIA — Torino
- MACCHI — Varese
- MAFFEI — Torino
- MANGIAPAN — Milano
- MAINO — Alessandria
- MARELLI — Milano
- MARCHESI — Torino
- MARTINY WALTER — Torino
- MERCANDINO — Torino
- MICHELIN — Milano
- MORETTI — Milano
- OFFICINE DI VILLAR PEROSA
- OFFICINE « RADIO », — Milano
- OFFICINE SAVIGLIANO
- PICENA CESARE — Torino
- PIRELLI — Milano
- SOCIETA' PRODOTTI CHIMICI — Milano
- SCUOLA AVIAZIONE — Cameri
- SOCIETA' GNOME E RHONE
- SANTINI — Ferrara
- SCAT — Torino
- SCUOLA MOTORISTI — Torino
- SAVOIA — Torino
- SIA — Torino
- SIAM — Milano
- SPA — Torino
- TALMONE — Torino
- TALAMONA — Torino
- TEDESCHI E BERGOUNGAN — Torino
- TORTA — Torino
- TRABUCCO — Torino
- TRAFILERIE E FONDERIE VALCERUSA
- ZUST — Milano
- ZENITH — Milano - Torino.

Società Geirano Automobili Torino

Vetture da Turismo per il 1917

12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Reparto vendita: TORINO - Via Madama Cristina, 66.

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

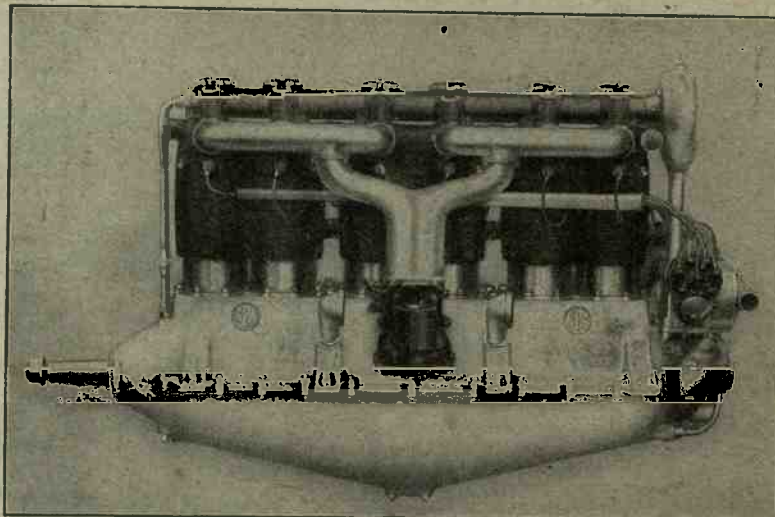
DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

TORINO SPA GENOVA

Capitale L. 10.000.000.

Produzione di guerra

Camions militari.
Affusti automobili.
Autoambulanze.
Autocarri speciali.
Motori p. aeroplani.



Produzione normale

Automobili da turismo.
Camions industriali.
Omnibus per servizi pubblici.
Autocarri speciali.
Motori per imbarcazioni.

Il Motore d'Aviazione " **SPA** „ ha al suo attivo, oltre ai massimi Records di velocità-distanza, i Raids di guerra: Friedrichshafen, Innsbruck, Zagabria, Pola, Vienna, Franzensfeste.

SOCIETÀ LIGURE-PIEMONTESE AUTOMOBILI.

FABBRICA

RADIATORI

BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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

A. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TEL. 22-75 · TEL. COTTINRADIO

IL LEONE SI RISVEGLIA E RUGGISCE

Quando corre

PEUGEOT

VINCE

Fabbrica Italiana **Cicli PEUGEOT**

Ditta G. e C. F.lli Picena di **CESARE PICENA** - Torino

Prima Fabbrica Italiana di Catene per Cicli.

BOSCO & MARRA

Fabbrica Italiana

ARTICOLI e ABBIGLIAMENTI SPORTIVI

Fornitrice delle principali Società Sportive
e dei Campi Sportivi al fronte.

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

— Già **Negozio VIGO** —

Officine **“Radio”** Milano

CANDELE DI ACCENSIONE

per Motori di Aeroplani, Automobili, ecc.

Officine: Via Bezzecca, 2 (**Gorla 1°**) - Telef. 214-24.

Amministrazione ed Ufficio Vendite: Via Bocchetto, 8 - Telef. 85-41 - **MILANO**



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - **TORINO**

Succursali a: **NODANE · PARIGI · BOULOGNE (sur Mer) · LUINO · GENOVA · MILANO · FIRENZE**

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

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

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



SOCIETA' PER COSTRUZIONI MECCANICHE

Giorgio Mangiapan e C.

Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

Via Schiaparelli, 8 - **Milano** - Telefono 60-372
Via Copernico, 32 - Telefono 60-345

Autocarri G. M. C. (Tipo Soller) per portate utili da 50 a 150 quintali — Trattatrici per traino utile fino a 300 quintali. — Carri da rimorchio a sterzo demoltiplicato per la volta obbligata, per portate da 35 a 120 quintali. — Apparecchi di lavaggio **ECONOME**. — Motofalciatrici. — Trattatrici agricole G. M. C. (Tipo Rasura).

RIASSUMENDO...

Anche nel **1918** la Casa

Bergougnan & Tedeschi

non ha partecipato a Corse Professionisti, ma

HA VINTO

le principali Corse Dilettanti, e cioè:

Il Gran Premio di Pasqua.

La Milano-S. Remo.

Il Criterium Primaveraile.

La "Monti e Valli Tcrinesi"

Il Gran Premio Tedeschi.

La Popolarissima Torinese.

Il Gran Premio Pastore.

Il Gran Premio del Re.

La Coppa dello Statuto.

La Coppa Damiani.

La Milano-Turchino-Sestri.

La Coppa "Juventus Nova"

La Torino-S. Damiano.

La Bologna-Modena-Bologna.

La Milano-Torino.

La Torino-Arquata.

La Serravalle-Arquata.

La Targa Lunghi.

La Corsa a Coppie di Torino.

La Coppa Galli.

La Coppa "Sport Club Vittoria"

Il Campionato Lombardo.

La Coppa a Coppie di Milano.

Il Giro delle Tre Provincie.

La Torino-Saint Vincent.

La Coppa Rizzi.

Il Campionato Piemontese Giovanetti.

La Torino-Pinerolo e ritorno.

La Torino-Poirino-Carmagnola-Torino.

La Milano-Canzo-Milano.

La Torino-Alpignano-Rivoli-Torino.

Torino-Carignano-Carmagnola-Racconigi-Torin.

Torino-Chivasso-Sassi-Gassino-Torino.

Criterium Giovanetti.

Torino-Rivoli-Piossasco-Orbassano-Torino.

Torino-Chivasso-La Ressa-Chieri-Torino.

La Coppa "La Piemonte"

Circuito di Orbassano.

Gran Premio di Velocità.

Targa d'Inverno.

Criterium Autunnale.

Premio di Velocità "Ausonia"

(42 vittorie su 44 corse disputate)

tutte su Pneumatici

BERGOUGNAN & TEDESCHI

Stabilimento Ausiliario - **TOBINO** - Strada di Lanzo, N. 316.

FILIALE DI MILANO: Via Melzi, 15. | FILIALE DI BOLOGNA: Via Galliera, 60.