

LA STAMPA SPORTIVA

e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 8,05	L. 11 —
SEMESTRE	" 4,25	" 6 —
TRIMESTRE	" 2,30	" 4 —

La copia cent. 15, arretrato 0,30

RIVISTA SETTIMANALE

Direttore:
GUSTAVO VERONA

PREZZO DELLE INSERZIONI

Una pagina	L. 200	Un quarto di pagina	L. 50
Mezza pagina	" 100	Un ventesimo di pagina	" 10

Redazione - Pubblicità - Amministrazione - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

Sports di Stagione



Mario Massa vincitore del Campionato Militare Italiano di nuoto.

(Clichés eseguiti dalla Ditta Carlo Crespi, Via Canova, 22 - Torino).

AUTOMOBILI

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

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



Società Anonima

Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

SOCIETÀ MECCANICA ITALIANA TORINO

“ SMIT ”

Anonima - Capitale interamente versato L. 3.000.000.

Stabilimenti e Amministrazione - TORINO, Via Fréjus, 26.

Sede Sociale in ROMA - Via Mercede, 39.

Telegrammi: **MECANITAL - Torino.**

Serie completa “ SMIT ” per cicli

Rappresentante per la vendita esclusiva:

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO

O. R. E. M.

Ditta REVELLI

Riparazione motori a scoppio.

Riparazione e Ricupero MAGNETI.

Candele d'accensione d'ogni Marca.

Noleggio automobili.

Uffici - Magazzini - Officina
TORINO - Corso Vittorio Emanuele, 32.

CAMPIONATI MOTOCICLISTICI ITALIANI

CREMONA 7 Settembre

La MOTOSACOCHÉ

con Gomme DUNLOP

si classifica PRIMA nella sua categoria dei 350 cm³ con **POZZI ENBICO**

DI PROSSIMO ARRIVO I NUOVI MODELLI 1920 - 3 VELOCITA' - TELAIO ELASTICO

Agente esclusivo per l'Italia **LUIGI MINANZIO** - Milano, Via Moscova, 70.

SPIGOLATURE ALPINE (Dal vero).

Hôtel Pension di.....

Una delle principali stazioni d'estate della massima e più bella delle nostre vallate alpine. Altezza: 1500 metri sul livello del mare. Clima mutevole a seconda dei capricci del tempo. Temperatura desumibile più dall'esibizionistico abbigliamento muliebre che dal termometro, bellamente appeso al muro esterno dell'hôtel e che oppi o troppo pochi consultano, diventando ora uno strumento interessantissimo, ora un ordigno significativo, subordinatamente spesso all'atto o distratto sguardo d'una bella signora.

Località superlativamente amena e incantevole. Una vasta pineta fitta e folta, digradante dalla arena terminale d'un ghiacciaio che divalla alla cima più eccelsa, al velluto smeraldino di perle conche prative, cui la trama di innumerevoli rigagnoli rompenti le varie temperanze del verde col loro mite scintillio e col loro murmure, danno quella pace d'incantesimo, quella lennità di ristoro che erge lo spirito, allarga i petti e li invita alla gioia.

Oltre la pineta, splendido anfiteatro di verdura, carnazione di bellezza e di pace, compimento bellezza; incanalato tra un lungo disordine vero e solenne di dorsi montuosi, di picchi, guglie, di diaboliche scogliere; tutto denso di occhi sino al suo colmo donde sbucano cuspidi lame e trapela candido un cupolone nevoso tra la gloria di vette digradanti di prospettiva e di luce: il ghiacciaio. Che d'ogni tanto brontola il suo cruccio con cupi boati, lanciando sul suo dosso precipite cateratte di pietrame e cascate di neve. A rompere la suggestività originale e inconsueta dell'ambiente, a sciogliere tale concerto meraviglie, a infrangere il fascino di spirituale schiettezza e piena: l'espressione emblematica del comfort materiale, il simbolo della speculazione, la fucina dell'artificio fra tanta purezza, l'hôtel, con i suoi fabbricati civettuoli di stile moderno, stonatura stridente tra l'euritmia solenne della natura e poco lungi, presso il torrente, la segheria, potente ausilio di disgregazione del paesaggio.

Tra i frequentatori dell'hôtel, si cerca invano la familiarità. Lo spirito di socievolezza, di fusione che muta i crocchi in liete brigate, manca affatto. Un senso di mutolezza, un alcunchè di gelido, di monotono, di riservato pare incombere all'intorno, dominare ogni individuo, intristire ogni cosa.

Quel delicato e freddo color di berillo che solo si vede sovrastare ai ghiacciai pare velarsi di grigio; la festa d'aria, di luce, di fragranze stemperarsi nella melanconia; alla schiera densa dei pini sembra vada sostituendosi una distesa di cipressi. Tutto è scialbo e incolore; mancano la vivacità il brio, la vita.

Un crocchio di signore, noiote, bivacca nei prati umidi.

A una finestra brilla per delle ore il cranio pelato come un ovo, d'un signore attempato, imperturbabilmente impalato come un coscritto sull'attenti. Forse compierà qualche esperimento circa le virtù dell'elioterapia sul cuoio capelluto e la conseguente rinascita del bulbo.

Un giovanottone che parrebbe il prototipo dell'energia e della robustezza, fuma beatamente la pipa sprofondato in un seggiolone, sulla balconata, grogiolandosi come una biscia al sole.

Una signora matura, su un altro balcone, giace sdraiata su una poltrona, il capo reclinato su un guanciale, lo sguardo errante lontanamente. Forse rimpiange le ore gioconde della sua giovinezza che è sul declinare e rievoca altri tempi, alle stazioni climatiche, e cavalieri e corti...

Dopo esser partite una mezz'ora prima, ritornano alcune signorine e bambine armate di mazze da passeggio, con scarpette verniciate, vantando d'essersi recate sul vicino ghiacciaio le cui ultime propaggini distano almeno un'ora di cammino. Forse avranno calpestate pochi centimetri quadrati di neve fermatasi in qualche cantuccio dimenticato dal sole e prese da sbigottimento, sognando catastrofi alpine, son ritornate a ricalcare la molle e salutare erbetta. Eppure giunte in città spargeranno ai quattro venti la bravazzata d'aver attraversato il tremendo ghiacciaio di...

Il ghiacciaio ha uno schianto secco con uno strascico che pare un cachinno.

Non manca il Tartarin vestito impeccabilmente da alpinista, pulito e lindo sino all'esagerazione,

segno evidente che l'alpe è sempre stata da lui distante o egli non s'avvicinò mai alla medesima.

Due sposi novelli, in plenilunio di miele, se ne infischiano del paesaggio e dell'ambiente.

Una *bonne* belloccia, corazzata esteticamente la bella personcina in un busto *dernier cri*, romperebbe volentieri il ghiaccio con due alpinisti in sosta di riposo, i quali farebbero volentieri uno strappo al medesimo.

Ma l'ambiente categoricamente spira sostentezza e rigidità, e contro di queste urtano e si smussano le velleità ancillari.

I due capiscarichi — unica nota lieta tra tanto dilagare di monotonia e di freddezza — i volti adusti e gli abiti che recano i segni di lotte con la montagna se la ridono e sembrano riunire in loro tutta la scioltezza, la giovialità, la cordialità che manca agli altri.

All'intorno il solito sapore di morte cose. Unica nota d'attività, solo soffio di vita, qualche bimbo che scorrazza: puerizia non rima con mestizia; e la segheria che trancia assi per ingrandire l'hôtel e rimpinguare le tasche del proprietario.

Il tramonto: all'occidente biancheggia ancora qualche nitore diurno e spuntano le prime stelle che l'occhio discerne ancora a mala pena.

Ostensione di maglioni, golfs, blouses, pelliccie; è tutto l'armamentario delle *toilettes* invernali che ricoprono spalle e visi che si studiano d'esser freddolosi. Il termometro segna 14 gradi sopra zero.

E' calata la notte: l'ora in cui la montagna scioglie i suoi incanti colmi di mistero; sbriglia i suoi sussurri pieni d'inviti; ravviva i suoi silenzi profondi; emana tutto il fascino della sua sublime poesia.

La luna eccelsa naviga nell'azzurro purissimo: sotto a lei la quiete immensa dei pascoli illuminati; il lungo luccichio e tremolio del riverbero sul torrente; su per la china gli alberi congregati e oscuri dormienti nel pallido lume diffuso; le schiene poderose dei monti profilantisi con tagli netti.

L'hôtel racchiude un'accolta di dormienti. Solo i due alpinisti, pratici e non mai sazi, bevono la malia che sale da ogni cantuccio.

Ed anche il ghiacciaio riposa: non ha più spettatori!

Dott. Attilio Viriglio.

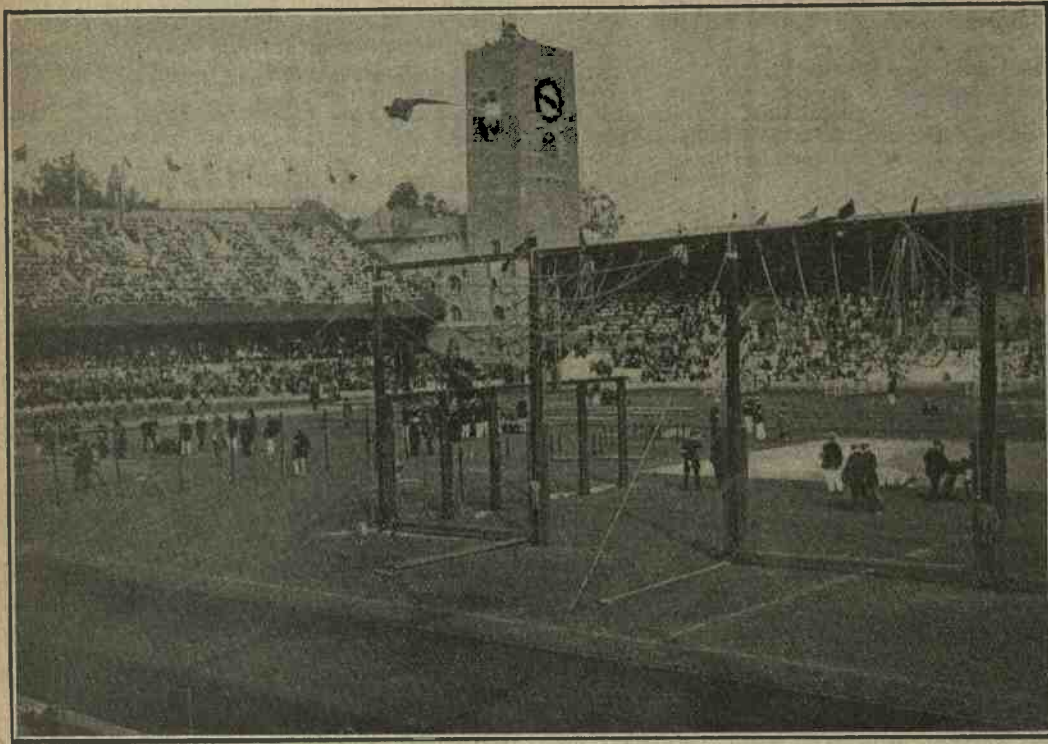


CHASSIS INDUSTRIALE "ISOTTA FRASCHINI", TIPO 16 PER:

AUTOCARRO (PORTATA UTILE D. 40 OLTRE A D. 50 A RIMORCHIO) - AUTO-OMNIBUS (24 PERSONE SEDUTE, OLTRE AL PERSONALE DI SERVIZIO E BAGAGLI)

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - VIA MONTEROSA, 79.

Ieri, oggi e domani



Ricordi delle Olimpiadi di Stoccolma. — Una veluta dello Stadium durante le Gare.

Dalle Gare Olimpioniche di Joinville alle Olimpiadi di Anversa.

Di questi giorni l'on. Montù, il Presidente generale del Comitato olimpionico italiano, si è in modo particolare interessato per dare un primo assetto stabile all'organizzazione cosiddetta preparatoria degli italiani per le Olimpiadi del 1920 di Anversa. Vorremmo meglio dire, l'on. Montù si sta agitando per ottenere dal Governo i primi fondi necessari per iniziare ogni lavoro. Sta completando la lista degli uomini che dovranno agire secolui per la preparazione di una squadra che possa veramente essere la rappresentanza ufficiale degli sports atletici e l'esponente migliore della scuola italiana seguita per l'educazione fisica del nostro giovane.

L'on. Carlo Montù è l'unico uomo oggi in Italia che, per le sue molteplici cariche federali sportive e per la simpatia che ovunque raccoglie con la sua presenza, con la sua parola, col suo pratico suggerimento, possa stare degnamente a capo del Comitato olimpionico. E' una grande responsabilità quella che egli si assume, ma l'onorevole Montù saprà assolvere al suo mandato con fermezza di propositi.

Egli non si nasconde le difficoltà ma oltre alla fiducia che l'uomo deve avere nella sua provata operosità, l'on. Montù vuole assicurata la collaborazione dei migliori uomini dello sport italiano.

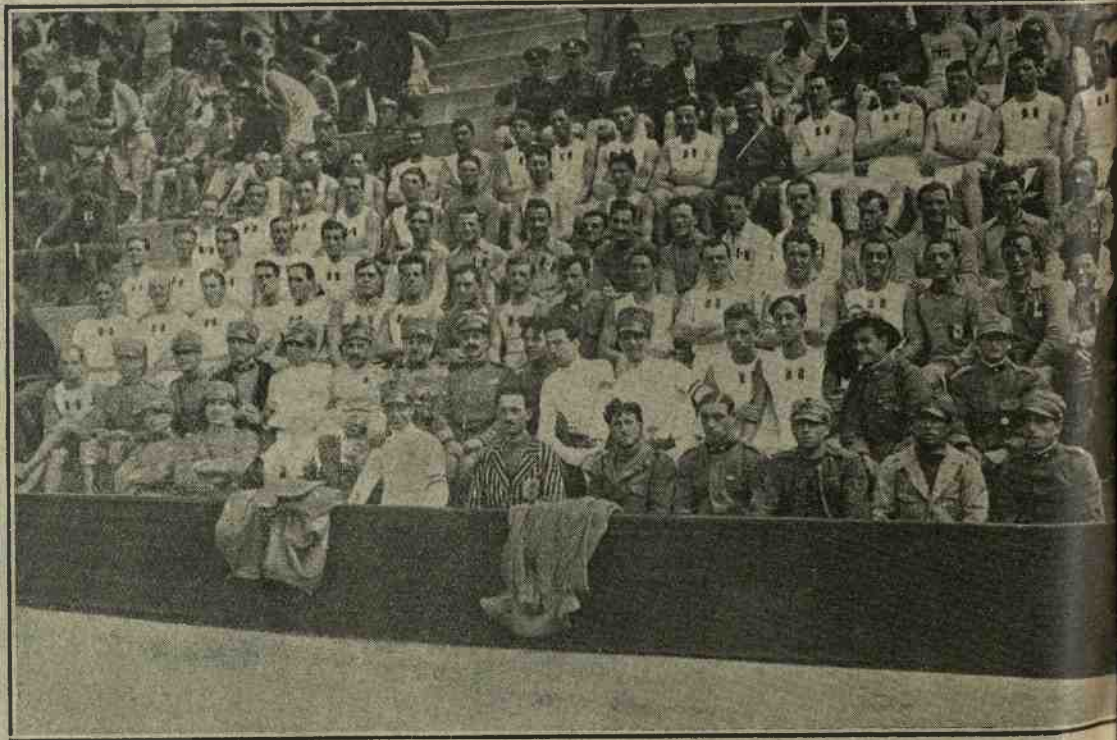
Egli ha una visione chiara di ciò che vuole raggiungere. Di questi giorni egli ha sollecitato da tutte le federazioni sportive l'assicurazione della loro collaborazione e della migliore propaganda.

Egli fra l'altro nella sua ultima circolare-appello tratta dei seguenti argomenti:

Prega le Federazioni che non abbiano un loro rappresentante nella Presidenza a voler segnalare alla segreteria il nome di uno dei due loro delegati, il quale debba intendersi di far parte con carattere di continuità della Commissione esecutiva.

Confida che tutti i voti ed i desideri delle singole federazioni siano stati tenuti presenti nella riunione del 15 giugno, eppertanto se qualche nuova ulteriore variante fosse desiderata prega di volerla notificare nel più breve tempo possibile.

Recentemente a Roma ha, con apposite visite, officiato tutti i Membri del Governo per ottenere il sussidio statale di L. 300.000 per poter provvedere alla preparazione, organizzazione e partecipazione degli sports italiani alle Olimpiadi di Anversa.



La squadra italiana che ha partecipato alle Olimpiadi degli alleati a Joinville. (Fot. cap. dott. Cartasegn)

In attesa di una risposta dal Governo sollecitate tutte le federazioni a voler esplicitare la loro azione presso autorità, ministri, senatori, deputati affinché il Governo sia premuto per la richiesta concessione.

Prega poi ciascuna federazione a volergli la notizia del programma di preparazione e di organizzazione che ha in animo di attuare per la formazione dei campioni, precisandogli poi il fabbisogno finanziario.

Tutti i Membri del Comitato olimpionico saranno muniti di una tessera e di un distintivo speciale: per l'esplicitazione del loro mandato in riconoscimento dell'opera che essi saranno a svolgere prega tutte le federazioni a volere che ai medesimi sia accordato libero accesso in quei campi ed in quei luoghi nei quali la direzione tecnica delle singole federazioni procederà alla preparazione ed organizzazione dei campioni.

Fa appello a tutte le federazioni ed alle benemerite presidenze per invocare il loro autorevole aiuto nel fare la più larga e più attiva propaganda ai fini che tutti quanti ci proponiamo.

Poche parole queste che ci convincono di una visione chiara che il Presidente generale del Comitato olimpionico ha dell'importanza eccezionale che oggi assume il suo nuovo programma di lavoro.

Il Governo italiano ha rifiutato i fondi per la preparazione a Roma delle Olimpiadi nel 1920 mentre il piccolo Belgio si è assicurato l'opera ed il merito della colossale e mondiale organizzazione. Il nostro Governo però non potrà negare oggi il suo appoggio per facilitare almeno il compito del Comitato olimpionico italiano e concederà quanto gli si è richiesto affinché l'Italia non manchi di partecipare al cimento mondiale.

**

In attesa dell'inizio dei lavori del Comitato olimpionico italiano non possiamo tralasciare, uomini di sport, di esprimere il nostro pensiero sulla stessa opera ch'esso dovrà svolgere.

Innanzi tutto diremo con tutti i riguardi ai benemeriti organizzatori sportivi della squadra che la rappresentanza alle Olimpiadi dovrà essere la più che è possibile completa e perfetta. Qualche rigorosa scelta degli elementi più indicati per la preparazione. Nessuna debolezza nell'eliminazione severo allenamento degli uomini messi alla dipendenza dei migliori istruttori.

BERGOUGNAN & TEDESCHI

I Pneumatici che vinsero tutte le principali corse dilettanti.

BERGOUGNAN & TEDESCHI



Siamo del parere che non si debbano avere più
ti riguardi verso alcuni dei vecchi campioni
che sia più opportuno curare la preparazione di
ove reclute.

Le recenti gare olimpioniche militari di Parigi
hanno fatto riscontrare in molti elementi impre-
parazione e indisciplina.

L'esempio deve venire dall'alto e chi è chia-
to ad avere l'onore di dirigere la rappresen-
za non deve peccare di debolezza; deve avere
forza del comando oltre al senso della respon-
sabilità, e quindi sapere eliminare a tempo e
tutto ciò che può riuscire piuttosto dan-
o al trionfo della causa patrocinata.

Il Comando Supremo dell'Esercito facilmente
aderito alla formazione e preparazione di una
squadra militare e non ha lesinato i fondi a tale
pro. Così vorremmo che facesse oggi il Governo
le Olimpiadi del 1920.

La rappresentanza militare che andò a Parigi
non ebbe un reclutamento molto consolante. Im-
maginatevi che alle gare olimpioniche di Joinville
mandarono anche dei riformati i quali furono
gati profumatamente per godersi più che tutto
una bella gita in Francia, perchè il loro ren-
to fu nullo o quasi.

Era meglio recarsi a Parigi con una rappre-
ntanza più ridotta, rinunciare anche di parte-
re a qualche gara, ma presentare allo stadium
Pershing una squadra più omogenea.

Che cosa hanno voluto raggiungere gli ameri-
ni con la loro organizzazione di Joinville? Essi
hanno voluto, come si dice, provocare un saggio
parte dei migliori elementi sportivi dei Paesi
reati per così meglio regolarsi nella prepara-
one dei proprii uomini destinati alle future
mpiadi.

A Parigi non vi andarono tutti i migliori ele-
nti italiani nè quelli partecipanti furono all'al-
za del loro compito.

Nella scelta dei futuri nomini non si dovrà
ndi basarsi troppo sui risultati degli atleti
ilitari e di quelli che per l'occasione furono im-
ovvisati militari.

Non un uomo solo dovrà decidere della scelta,
questa dovrà, per ciascuno degli sports, es-
re vagliata da tutta la Commissione olimpionica
ed in modo particolare da chi rappresenta
essa la corrispondente federazione.

A tempo e per tempo sappiamo agire con una
ara visione in tutti del programma che si vuole
olgere.

Nessuna debolezza ripetiamo, nessuna economia
detrimento della preparazione dell'uomo che
rà nelle future gare olimpioniche di Anversa
mostrare al mondo concorrente, la serietà, la
ata della nostra scuola di educazione fisica.
L'Italia si faccia una volta veramente onore.

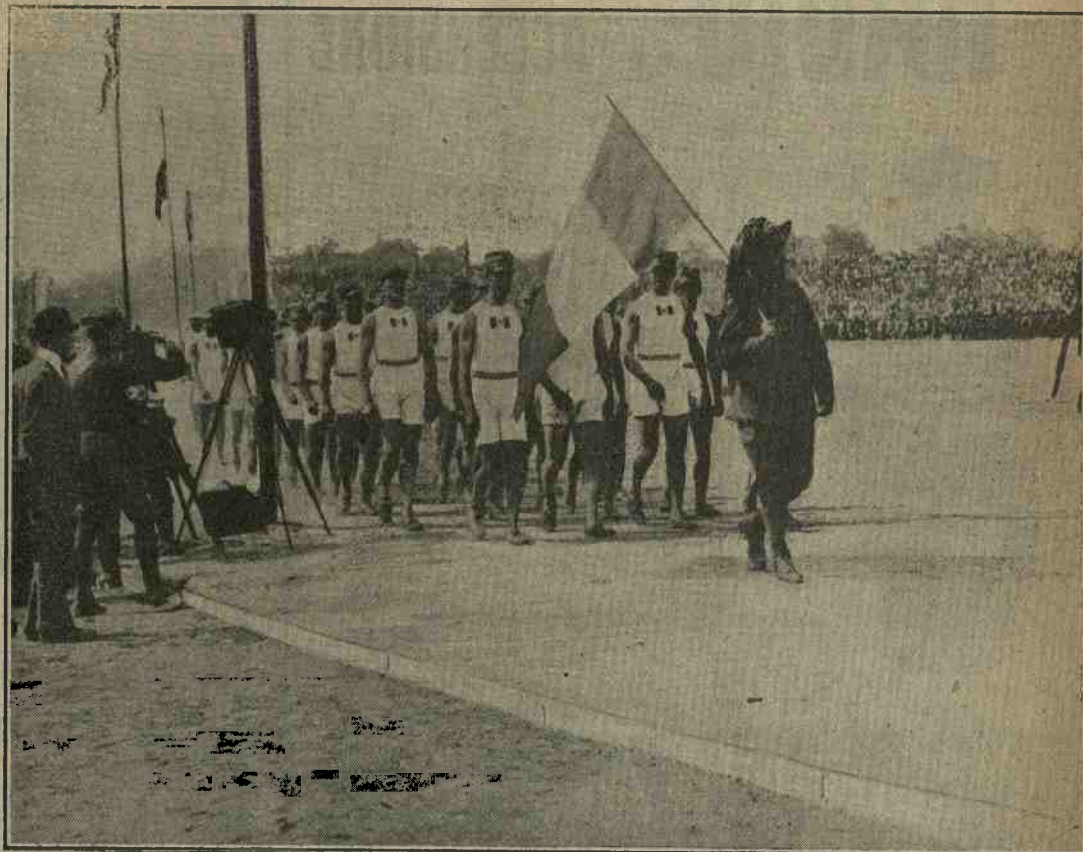
Il Governo nega ogni concorso finanziario per le Olimpiadi internazionali.

Da una delle nostre grandi organizzazioni spor-
te riceviamo:

Come è noto, se il Governo italiano
esse voluto dare al Comitato Olimpico il ri-
esto sussidio di L. 3.000.000, le Olimpiadi In-
ternazionali si sarebbero celebrate in Italia e pre-
amente a Roma. L'allora Ministro del Tesoro,
Nitti, non volle aderire a tale richiesta e

quindi le Olimpiadi Internazionali furono asse-
gnate al Belgio, il quale, intravedendo tutta la
importanza non solo sportiva, ma altresì politica
di una siffatta manifestazione, stabilì che esse si
svolgano nel 1920 ad Anversa. Il Comitato Olim-
pico nazionale italiano e con esso tutte le Fede-
razioni sportive, dopo maturo e scrupoloso esame
del fabbisogno per un dignitoso concorso di par-

dello Stato, che solo consente una degna parteci-
pazione dell'Italia, sia molto meglio per il nostro
prestigio all'estero di rinunciare fin d'ora ad ogni
e qualunque partecipazione, e naturalmente denun-
ziando le ragioni dell'astensione non soltanto in
Italia, ma altresì all'estero, presso cui non po-
tremmo altrimenti giustificare il nostro non in-
tervento».



La squadra italiana degli atleti militari sfila alla chiusura delle Olimpiadi fra alleati
tenutesi a Joinville. (Fot. Argus - lastre Tensi).

tecipazione dell'Italia alle Olimpiadi di Anversa,
richiesero all'attuale Governo un concorso di sus-
sidio pe unario di L. 300.000, da essere assegnate
colla massima urgenza affinchè fin da ora si potesse
razionalmente organizzare e preparare la parteci-
pazione dell'Italia. Decisamente S. E. l'on. Nitti
non deve avere una grande simpatia per lo sport,
non deve conoscere quale forza giovane e promet-
tente di energia costituisca la nostra gioventù
sportiva, quale forza e quale potenza abbiano og-
gidi le nostre organizzazioni. Una speciale Dele-
gazione del Comitato Olimpico nazionale non riu-
scì ad essere da lui ricevuta, e benchè finora egli
non abbia dato alcuna risposta ufficiale e precisa,
consta però che a qualche autorevole sollecitatore
egli abbia dichiarato che «a malincuore deve ri-
spondere negativamente alla concessione richiesta
dal Comitato Olimpico perchè le condizioni del
nostro bilancio sono tali che non consentono al-
cuna deroga a quei principii di rigorosa parsimonia
che il Governo si è imposto per tutte le
spese dello Stato». E siccome il Presidente del
Consiglio, on. Nitti, dimostra evidentemente di
ignorare che cosa siano le Olimpiadi Internazionali
e come esse si celebrino soltanto ad ogni
quadriennio, egli soggiunge ancora che «il fare
una eccezione per il Comitato Olimpico lo metterebbe
in condizione di non poter più resistere ad
altre richieste del genere». Tutto questo ha fatto
la più penosa impressione nel mondo sportivo ita-
liano e ci consta che le Federazioni nazionali
aventi sede in Torino intendono reagire contro
siffatti propositi, perchè è unanime il convinci-
mento che senza un adeguato concorso pecuniario

Il Direttore Generale dell'Aeronautica a Torino.

Per incarico del Presidente del Consiglio e di
S. E. De Vito è stato a Torino, nei 7 ed 8 cor-
rente, il direttore generale dell'aeronautica per
conferire con gl'industriali aeronautici torinesi,
e per visitare nel contempo, i diversi enti che
ora sono passati al Ministero dei trasporti e di-
rettamente dipendenti dalla Direzione generale
d'aeronautica.

Il direttore generale, colonnello Berliri, è un
giovane dalle chiare vedute e dotato di una indi-
scussa competenza in materia aeronautica. Egli
si è recato presso le ditte Ansaldo, Fiat, Sia,
Itala e Diatto, ove è stato ricevuto dai maggiori
dirigenti amministrativi e tecnici. Egli ha inoltre
ispezionato la Direzione approvvigionamenti, la
Direzione rifornimenti, la Direzione autoservizi
e la Sezione tecnica. Ha visitato pure il labora-
torio scientifico del prof. Panetti. Ci risulta che
il Direttore generale è restato soddisfatto degli
accordi presi in linea generale con le ditte co-
struttrici come pure del funzionamento degli Enti
suddetti, non ostante l'attuale periodo di trasfor-
mazione verso un nuovo indirizzo.

Il colonnello Berliri è già ripartito per Roma.

Gomme Plene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

Società Anonima - Capitale sociale L. 12.000.000 inter. versato.

TORINO - Via Verolengo, 379 - Telefono 28-90.

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

"RADIO" CANDELE DI ACCENSIONE



LA MIGLIORE
MARCA ITALIANA

In vendita presso
i più importanti
Grossisti e Garages.

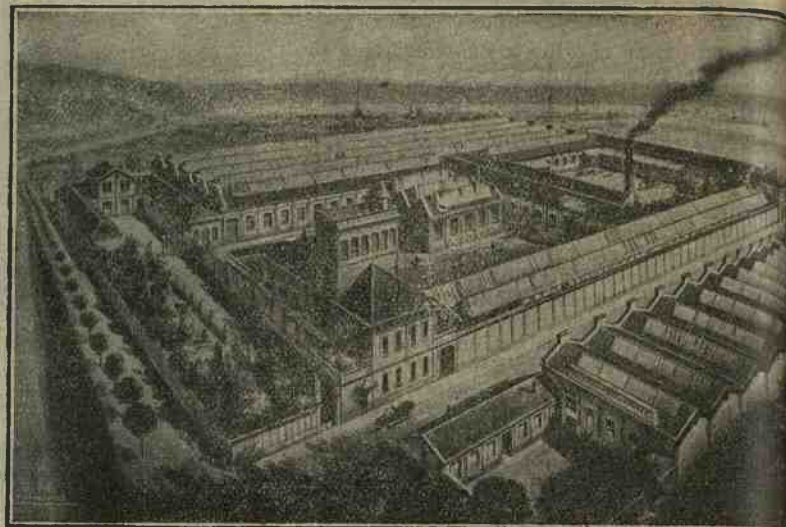
Officine "RADIO", Milano

Ufficio vendite: Via Bocchetto, 8 - Telef. 85-41

STABILIMENTI MECCANICI
(Già Ausillari)

C. MANTOVANI & C.

:: Via Lessolo, 3 - TORINO - Via Maria Vittoria, 6



Biciclette "Invicta", montate con PNEUMATICI PIRELLI

Si accordano agenzie per la vendita
Richiedere il catalogo 1919

VITI E BULLONI TORNITI - PEZZI
SAGOMATI RICAVATI DALLA
BARRA - DÉCOLLETAGE

SEGMENTI

ELASTICI PER
MOTORI A SCOPPIO.
VAPORE ECC.



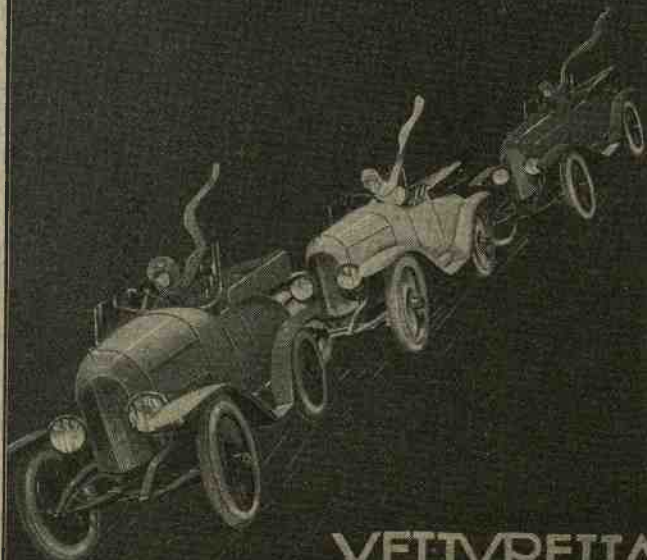
OFF. MECC.

ISOLABELLA

SOC. ANON. CAP. 1.500.000

MILANO AMM. VIA F. CAVALLOTTI N° 5 TEL. 12962
OFF. "ADELLA PERGOLA" N° 9 " 7217

AVTOMOBILI CHIRIBIRI & C TORINO



VETTRETTE 12 HP

In cinquantacinque al M. Viso! (m. 3841)

XII Gita Sociale de l'U.G.E.T. - 15-16-17 Agosto

Direttori di Gita: G. Bono, M. Giordani, Siccardi Giulio Cesare

Capo Guida: Fedele Castagneri

15-16 agosto.

Meravigliosamente bella fu quella notte d'alta montagna!

Notte di luna e di stelle cui le ombre cupe dei massi, ancor privi di forme definite, davano l'aspetto irreal e indeciso di un sogno.

Se ci fossi stato anche tu, Guido da Verona, avresti detto che quella era una « dionisiaca notte da peccati », e quell'aria sottilissima che s'inspirava con un senso vero di voluttà, l'avresti nomata certamente « atmosfera afrodisiaca di paradiso, lieve come il profumo dei rosai, inebriante come una coppa di Champagne che induceva irresistibilmente a cose inusate ».

Ma ancorchè tu non ci fossi, Guido, cose inusate furono compiute ugualmente dai cinquantacinque ugettini che, lasciate le caccette o il giaciglio di paglia del rifugio-albergo Quintino Sella, s'inerpicarono su per il Passo delle Sagnette coll'animo temprato di proponimenti forti, col cuore entusiasta, decisi a fermarsi soltanto quando tutti quanti avessero raggiunta la mèta agognata: il Monviso.

E i proponimenti che parean temerari divennero realtà, l'entusiasmo non fu sprecato, la decisione non fu tradita.

Alle dieci, mentre il sole splendea radioso sul Monviso facendo rilucere di riflessi glauchi la madonna di bronzo dell'estrema vetta, la prima delle undici cordate ugettine già assaporava il gusto dolcissimo della vittoria, ottenuta dopo un'ardua salita di quattro ore su per rocce inclinate, pendii scoscesi, stretti passaggi e camini.

E prima che trascorra la legale undecima ora, tutte le altre dieci cordate arrivano pur esse in vetta.

I volti dei direttori di gita si illuminano di gaudio vedendo delinearsi netto e indiscusso il successo magnifico della grande manifestazione ugettina che costò loro un lavoro non lieve d'organizzazione, una forza non lieve di volontà... Cinquantacinque!...

Su l'albo d'onore delle ascensioni al Monviso è la prima volta che si può scrivere questa cifra rappresentante il numero degli alpinisti giunti in vetta in una sola comitiva, e l'U. G. E. T. può andar ben orgogliosa di questa sua prova novella che, confermando le sue eccellenti doti di cordia e di attività alpinistica, le permetterà di procedere innanzi, ancora più innanzi.

Prova magnifica fu anche quella fornita dalle signorine che stupirono semplicemente per le loro ottime qualità di coraggio, di fermezza, di presenza di spirito, di buona volontà.

Peccato che le nubi privano agli escursionisti gran parte dell'imponente panorama di cui è solo concessa loro per qualche istante la vista del Cervino (l'orco degli alpinisti che pur tanto attrae), i massicci del Rosa e del Monte Bianco, il Rouitur e tutte le alpi della Savoia.

Su le Alpi Marittime gravan funeste le nubi.

17 Agosto.

E' l'alba. Il rifugio Quintino Sella, ove i reduci del Monviso ritornarono ieri sera, è già pieno di vita. Rumor di stoviglie smosse, sbadigli non repressi di gente assonnata, basso vociare indistinto, risate argentine del malizioso bel sesso,

« Sopra la nudezza forte della verità,
il manto diafano della fantasia ».

canzonette intonate a mezza voce, interrotte di tanto in tanto dal suono delle cornette dei direttori di gita che chiaman gli ugettini a raccolta per il ritorno, è tutto ciò che si sente confusamente nell'interno del rifugio.

Finalmente tutti sono in ordine e si parte alla volta di Crissolo che si raggiungerà attraversando il Piano del Re presso le sorgenti del Po.

Da Crissolo penseranno poi l'automobile e il treno a restituire gli ugettini alla loro metropoli.

Mentre chiudiamo questo nostro resoconto il nostro pensiero, soffuso di ringraziamento e di



Sulla vetta del M. Viso in 65!

riconoscenza, vola riverente al gentile cav. Ferrari del Club Alpino Italiano che volle prestare anch'esso l'opera sua preziosissima per il miglior esito della XII gita sociale dell'U. G. E. T.

Umberto Bonfante.

L'aviazione militare e civile nel pensiero del Governo.

Il senatore Morandi aveva chiesto d'interrogare, con risposta scritta, il Presidente del Consiglio, per sapere « in che modo il Governo intendesse risolvere il grave e urgente problema della Direzione generale dell'aeronautica, dal quale dipende in gran parte un sicuro avviamento per il nostro domani commerciale e militare ».

L'on. Nitti ha dato una risposta da cui si rileva che il Governo vede sotto tutti gli aspetti il presente e il prossimo avvenire della nostra aviazione militare e civile, senza nascondersi le difficoltà che dobbiamo superare, e che solo così supereremo.

Ecco il notevole documento:

« Con decreto luogotenenziale n. 1283 del 30

giugno 1919, che sarà convertito in legge, è stata costituita presso il Ministero dei trasporti la Direzione dell'aeronautica.

« Il concetto informatore di tale disposizione è stato il seguente:

« Lasciare ai Ministeri militari il comando e l'impiego di reparti e servizi prettamente militari, per riunire in un solo organismo tutto quanto doveva servire, oltre che a scopi militari, soprattutto a quelli civili; e, poichè tra questi, importantissimi sono i servizi di trasporto caratterizzati dalla grande velocità, si è ritenuto opportuno che detta direzione passasse alle dipendenze del Ministero dei trasporti.

« Se purtroppo si è perduto sinora da noi un tempo prezioso nel costituire tale organizzazione che all'estero ha già raggiunto un pieno sviluppo siamo convinti che tale tempo sarà rapidamente guadagnato per opera degli attuali dirigenti posti alla aeronautica che sono stati scelti tra coloro che, per aver vissuto intimamente a contatto di essa per anni, danno sicuro affidamento di ben disimpegnare tale incarico. Ed è sperabile che in un prossimo avvenire, non più legati da strette esigenze di bilancio, sotto la loro guida il nuovo organismo possa assumere l'importanza che merita e che ha già raggiunto presso altre nazioni.

« L'attuale ordinamento della Direzione generale per l'aeronautica, ora costituita con gli uffici già appartenenti al disciolto Commissariato d'aeronautica e passati per la liquidazione dei contratti alle dipendenze del Ministero del tesoro, ha un carattere del tutto temporaneo, occorrendo dare a tutta l'organizzazione una impronta industriale capace d'impedire un dannoso ed inutile sperpero di capitale.

« L'aeronautica in Italia è chiamata ad un grande avvenire, sia per la posizione del nostro Paese, zona obbligata di transito per le grandi comunicazioni aeree internazionali, sia per la potenzialità dell'industria nostra, capace di affermarsi nelle gare commerciali internazionali e che attende solo direttive per esplicare la sua attività, così che è da ritenere che, se sapientemente sorretta, l'aeronautica italiana saprà assicurarsi la supremazia nelle competizioni mondiali.

« Il Presidente del Consiglio
NITTI ».

Leggete e diffondete
La STAMPA SPORTIVA



IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

REG. M. 1111/1909

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**
VELO
MOTO
AEREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.



Ogni Sportsman

che si rispetta deve fare la cultura fisica da camera per acquistare forza, resistenza e sveltezza. Così vincerà nei concorsi.

OPUSCOLO GRATIS

Prof. Wehrheim

Le Trayas (Var) Francia



PALESTRA DEAMICIS

(GIUOCO DEL PALLONE)

TORINO - Corso Peschiera - TORINO

Tutti i giorni dalle ore 16 alle ore 18,30, grandi partite fra i migliori campioni piemontesi, toscani e romagnoli.

Ingenuità, ignoranza, o... peggio?

(L'aviazione a traverso i giornali)

In nessun argomento è stato così facilmente consentito di discutere, ragionare e soprattutto spronare come sul tema così nuovo e pure così poco conosciuto dell'aviazione e — purtroppo — alle tante azioni di denigrazione e di avvillimento che pervasano su un ambiente che è già stato troppo bistrattato e vilipeso si è aggiunta quella che voglio credere onesta ed in buona fede per il concetto che ho del giornalismo italiano) la stampa, alla quale, su l'argomento stesso, non sempre sono preposti uomini di cultura e di serietà tale da garantire che la loro opera di divulgazione, di propaganda e di cronaca, non si inverta — a loro insaputa — in opera letale di avvillimento e di denigrazione: tanti e tali sono i «svarioni» e le false interpretazioni che, in un resoconto d'aviazione (ben lontano da essere un puro resoconto sportivo, ma piuttosto una narrazione di fatti che convalidano un'affermazione scientifica), viene fatto di riscontrare da chi non può dimenticarsi di non essere un completo incompetente.

Voglio ammettere — ripeto — la completa buona fede, ma, ahimè! non posso del pari ammettere una profonda cultura e la perfetta conoscenza di tutti coloro (e sono ormai una pleiade, col riflettere degli «sports» in genere e con il frequente mettersi di esibizioni aviatorie) che scrivono, pompano, criticano e perfino fanno dell'ironia su avvenimenti che attirano l'attenzione e talvolta rimangono lo studio di tanti e così degni conoscitori. Chi non ha letto, da poi che la fine delle ostilità ha aperto nuovo adito alle pacifiche conquiste del nuovo mezzo di trasporto, tutti quei resoconti farraginosi e fantasiosi che han seguito il succedersi delle varie avventure aeree?

Chi non ricorda la sbrigliata fantasia di coloro che descrissero i primi tentativi attraverso l'Atlantico che culminarono nella classica traversata di poco più di 16 ore?

Ricordo: uno dei nostri quotidiani (e mi rammento di non averne fatto collezione, che potrei aggiornamente suffragare tutte le mie asserzioni), narrava presso a poco così, circa la partenza del fortunato apparecchio che — primo — congiunse i due Continenti: «Tirava un vento furioso: l'apparecchio, «partito contro vento, non riusciva a prendere quota» (sic!) e compì il primo mezzo giro di campo faticosamente... di poi, «avendo vinto il vento in coda», prese immediatamente la quota necessaria ad assumere deciso la rotta...». Ecco: mi spiace di non potere riprodurre integralmente la prosa di cui sopra, ma mi appello al modesto «uomo di manovra» di un nostro campo di aviazione onde mi suffraghi con l'esperienza di chi «ha visto» la verità di quell'asserzione che l'apparecchio non riusciva a prendere quota perchè partito contro vento (!!!).

E presso sul resto della narrazione, sui lunghi rovesciati compiuti dai due viaggiatori attraverso la tempesta, sul confusionismo fra piedi inglesi e metri italiani e fra miglia e chilometri, temo di incorrere nella «Santa ira» di tutto il personale navigante italiano che «sa» e «ha provato».

E, fra le narrazioni più o meno mirabolanti e viaggi numerosi e conclusivi dei nostri piloti

in patria e fuori, e fra le descrizioni più o meno veridiche dei varii «records» di altezza e di velocità, è sopravvenuta purtroppo la catastrofe di Verona a dare nuova esca alle fantasie surriscaldate dei cronisti.

Ah! quel povero 600 Caproni, vittima di un destino avverso e di una catastrofe che ha lasciato perplessi i più noti tecnici d'aviazione che noi vantiamo, di quali altri delitti non è stato capace, oltre le numerose povere vittime che lo han seguito nella caduta! E parlo delle numerose descrizioni della stampa con annessi giudizi sulle cause probabili, con le critiche più o meno aspre e più o meno sincere sul come e sul quando e con tutta la corte di previsioni e di fantasterie sulle nuove prove da fornire all'assioma che «volare è morire».

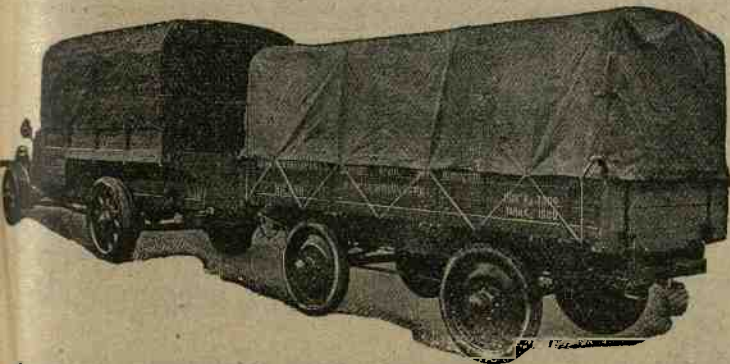
Ricordate? La rottura è dovuta allo «scoppio di un motore» (quasi che i motori di aviazione si fossero trasformati in caldaie Cornovaglia!!!): oppure «l'apparecchio incontrò una nuvola» (il cielo era sereno con qualche nuvola vagante) e «poichè nelle nuvole i piloti perdono l'orientamento» l'apparecchio si è inclinato in malo modo e quindi...; quasi che l'incontro di una nuvola vagante abbia, agli effetti del perturbamento in volo, le stesse conseguenze che un lungo volo attraverso densi e folti strati di nubi temporalesche: ha mai volato colui che scriveva questa ultima «trovata»? Per il buon nome dell'aviazione oso e voglio sperare di no.

E sorvoliamo sulle cause lugubrementemente ironiche dovute al fumo delle sigarette al fatto che un passeggero si sia troppo appoggiato ad una parete: mi si dirà che queste — come altre causali — non sono state formulate ma raccolte dai gionalisti: siamo d'accordo, ma in un tema così delicato e in una contingenza che può compromettere l'avvenire già dubbio (e non per sola forza di cose) dell'aviazione, perchè si riportano al pubblico, assurgendoli a valori tecnici dei pettegolezzi che



Il nuovo direttore dell'aviazione, colonnello Berliri.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).



SOCIETA' PER COSTRUZIONI MECCANICHE

Giorgio Mangiapan e C.

Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

Via Schiaparelli, 8
Via Copernico, 32

Milano

Telefono 60-372
Telefono 60-345

Autocarri G. M. C. (Tipo Soller) per portate utili da 50 a 150 quintali — Trattrici 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. — Trattrici agricole G. M. C. (Tipo Rasura).

G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour.
Telef. interc. 34-83 - Teleg. BOERO-ARMI - Torino,

Grande deposito armi da fuoco
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO
Articoli per scherma - Scacciacani per automobilisti
Casa di fiducia.

PNEUMATICI DA CICLO & MOTO
PNEUMATICI D'AUTOMOBILI
GOMME PIENE PER CAMIONS

Le gomme

DUNLOP

le migliori di qualità e lavorazione
in vendita ovunque

Chiedere prezzi ed offerte presso la nostra Sede:

Viale Castro Pretorio, 116 - ROMA

od alle nostre Filiali:

MILANO - BOLOGNA - TORINO

CARROZZERIA
FRATELLI SOLARO

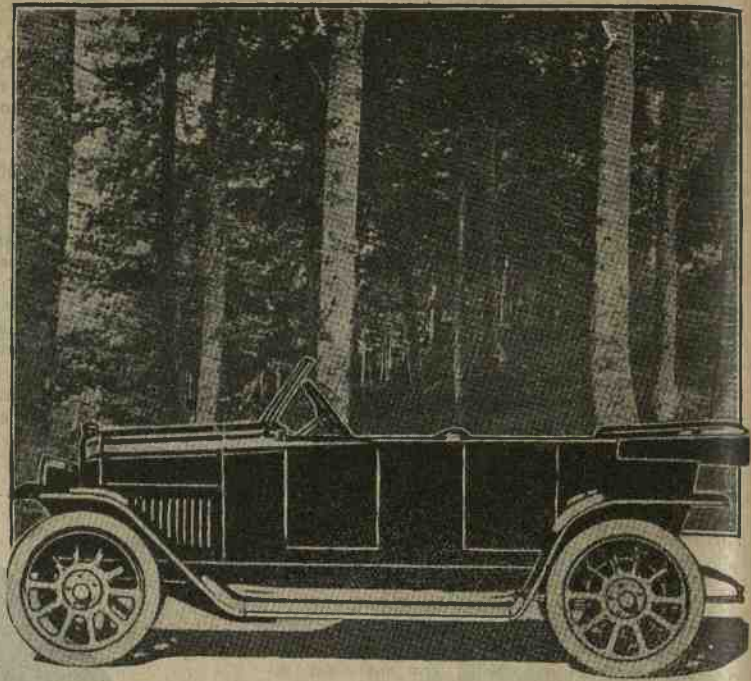
Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 40-16

Provveditori
di S. A. R. il



Duca di
Genova

**Carrozzerie per automobili di lusso,
da turismo ed industriali**



Invito ai Boschi, ai Monti...

La piccola **FIAT 501**, rapida, sicura, leggera, economica, invita a lanciarsi alla conquista del verde delle nostre campagne, delle colline, delle valli e dei monti.

La **FIAT 501** è ideale per turismo, e si arrampica rapidamente su per le ripide stradette comunali: la cima, la mèta viene sempre raggiunta con la **501**

FIAT

non si possono e non si debbono attribuire a personaggi seri e dignitosi? E' così difficile vagliare e giudicare prima di «buttar giù» la pillola della insinuazione ingenua o, peggio, malevola? Un quotidiano torinese, ad esempio, dopo aver tergiversato fra l'attribuzione del sinistro ad un biplano 600 Caproni ed un triplano con «tre motori da 600 HP» (dove esiste?) ha pubblicato anche la fotografia dell'innocuo ed innocente triplano Caproni che non ha niente a che vedere colla sciagura e col suo confratello 600 HP di Verona: è serio tutto ciò? Ed il pubblico beve!

Con che criterio si affida la compilazione di questi resoconti ai primi venuti? La maggior parte di coloro che scrivono d'aviazione non sanno (o non vogliono?) conoscere neppure le varie macchine ed i diversi tipi d'apparecchio: e si che gli apparecchi italiani non si sono troppo nascosti neppure agli sguardi dei curiosi, per non parlare delle loro gite anche nei più profondi territori nemici ed amici!

A tutt'oggi, su per i giornali, si fa, ad esempio, confusione fra il Caproni, trimotore con due fusoliere ed una carlinga, con gli apparecchi a fusoliera e mono-motori, se non addirittura cogli apparecchi a trave!

C'è chi confonde, nei resoconti, il Caproni con («risum teneatis, o valorosi della «Serenissima») lo «Sva», il più caratteristico degli apparecchi a fusoliera per la forma delle ali, di cui la inferiore più corta, per la forma a penetrazione della fusoliera («in legno compensato e non in tela»), e per la travatura rigida e caratteristica a montanti inclinati della cellula: e tutto questo per dimenticare una inezia (se pur non bastasse la evidente sproporzione di grandezza fra il Caproni da bombardamento ed il piccolo «Sva»): che cioè il Caproni ha tre motori e lo Sva uno solo! E c'è chi parla di apparecchi «Spa», attribuendo alla famosa casa costruttrice dei motori per il «raid» di Vienna, anche la costruzione di aereoplani da ricognizione.

Ma poi vi sono un mondo di altre piccole «ingenuità» che muoverebbero al riso se non facessero montare un po' la mosca al naso a chi legge e sa qualcosa della questione: così si confonde (pare perfino im-



L'Equipe Italiana (M^o G. Mangiarotti, capitano L. Pracchi, ten. G. Basletta) vincitrice del «Grand Prix de la Victoire» ad Ostenda, gara riservata alle équipes militari interalleate. In mezzo, il M^o Mangiarotti, vincitore della gara individuale internazionale «Grand Prix des Erars gers». A destra, il cap. Pracchi, vit citore ex aequo del Campionato di sciabola.

possibile!) «monoplano» con «monoposto» e «biplano» con «biposto», e si dice «un apparecchio con tre motori e con due piloti» per evitare di nominare il «Caproni» forse per un certo pudore verso la censura che (cattiva!) si è dileguata sì presto, non lasciando così la facile esca dell'equivoco per preparare una conveniente ritirata a coloro che le sballano grosse per ignoranza in materia. Ora quest'opera di (mi si passi l'espressione barbara) anti-volgarizzazione affidata a pochi scongiurati deve cessare subito per non provocare il giusto risentimento e (peggio ancora!) la diffidenza di coloro che seguono le vie tracciate nell'aria dalla nostra industria con tutt'altro occhio che con quello del «bluff» e della «réclame». Si ricordi che sono questi signori che al tempo della laboriosa e intelligente preparazione del «BR Fiat» per la traversata dell'Atlantico (preparazione alla quale erano proposti nomi come l'ing. Celestino Rosatelli e il tenente pilota Brach-Papa) hanno fatto sorridere di maligna ineredulità molti intelligenti colla descrizione delle riserve di benzina dell'apparecchio, immagazzinate «dentro la fusoliera (!)», con una leggerezza imperdonabile e contantemente ingenuità da credere quasi quasi che lo avessero fatto apposta: a meno che con quella espressione non intendessero comunicarci che la benzina, nei relativi serbatoi trovava posto in un certo punto della fusoliera: bella scoperta! Ma intanto c'è stato chi ha voluto vedere in questa notizia una esagerazione dovuta all'intenzione di fare della «claque», con quali benefici effetti per la divulgazione facile e piana delle cose aviatorie, ognuno di noi vede facilmente.

Se coloro che con tanta leggerezza si sono assunti il compito non facile delle descrizioni aviatorie si sentono inferiori al compito, poichè non osano sperare che rinunciando al mandato, facciano una cosa: si istruiscano e s'informino presso i competenti e presso l'Autorità Militare, che è stata sempre così largamente ospitale verso i volentosi e vadano un po' a passeggiare negli «hangars» e nei campi delle Ditte costruttrici: ciò farà bene a loro e molto di più anche alla causa aviatoria, che, per mezzo loro e con la condiscendenza troppo supina dei quotidiani e degli ebdomadari, sta marciando verso il discredito e la diffidenza del gran pubblico, tenuto troppo al buio e troppo lontano dalle grand verità che nessuna prosa più o meno facile e più o meno disinteressata dovrà e potrà intaccare.

Ing. BRUNO SONNINO.

Camere d'aria
S.P.I.G.A.
per velo ed auto.

Le migliori e le più convenienti

In vendita presso i primari Negozianti e Garages.

• • **BICICLETTE**
MOTOCICLI 4¹/₄ HP
Motocarrozette 8-10 HP
Motofurgoncini 8-10 HP
FRERA
Stabilimenti in Tradate (Como)
Pneus DUNLOP

Rappresentante per le provincie di Torino e Cuneo Signor **MERLO CLEMENTE** - Corso Regina Margherita, n. 153, **Torino**

La macchina espres che tutti preferiscono

FIGLI DI SILVIO SANTINI - FERRARA

CACAO TALMONE

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

“LAFLEUR”
di A. GORETTA
Uffici: Corso Regina Margherita, 125 - Telef. 7-26
TORINO
VETTURE DI RIMESSA
RIMESSA: Corso Regina Margherita, 125 - Telef. 7-26
Stabilimento automobilistico
RIMESSA: Corso Regina Margherita, 152 - Telef. 30-45
Battesimi - Sposalizi - Affitti mensili - Combinazioni settimanali e giornaliere - Carovane - Viaggi turistici in Italia ed all'estero - Ambulanza e Limousine per ammalati - Furgoncini
VETTURE FIAT
SERVIZI DI GRAN LUSSO

TRE SAPONI ITALIANI
ABRADOR
GIRASOLE Noemi
SOSTITUISCONO TUTTI I TIPI ESISTENTI

“ ILVA ”

Anonima - Sede in ROMA - Capitale L. 300.000.000 interamente versato.

Publica Sottoscrizione a 150.000 Obbligazioni ipotecarie.

Interesse nominale: 5,50 %; effettivo 5,67 % oltre il rimborso di capitale in L. 30 per ogni Obbligazione.

1. E' aperta dal 1° luglio 1919 la sottoscrizione pubblica a 150.000 obbligazioni ipotecarie della Società Anonima "ILVA",
2. Le obbligazioni, offerte in sottoscrizione, hanno il valore nominale di lire 1000 ciascuna; fruttano l'interesse del 5 1/2 annuo, netto da qualsiasi imposta presente e futura, con decorrenza dal 1° luglio 1919.
3. Le obbligazioni sono offerte in sottoscrizione al prezzo di Lit. 970 ciascuna, più interessi 5 1/2 per cento dal 1° luglio 1919 al giorno delle rispettive sottoscrizioni.
4. Il capitale delle obbligazioni e gli interessi relativi sono garantiti con ipoteca sugli stabilimenti siderurgici sociali.
5. Il rimborso delle obbligazioni verrà effettuato alla pari, entro venti anni, per estrazione a sorte, in conformità del relativo piano di ammortamento. Le estrazioni avranno luogo nella prima metà di ottobre di ogni anno, a partire dall'ottobre 1919.
6. Le obbligazioni suddette verranno pure offerte in cambio ai portatori per tutte quelle obbligazioni "Savoia", e "Piombino", che sono attualmente in circolazione. Il cambio è offerto alla pari in ragione di una obbligazione "ILVA" contro due "Savoia" e "Piombino".
7. La sottoscrizione ed il cambio, come sopra indicati, sono aperti presso gli sportelli di tutti gli stabilimenti degli enti bancari sottoscritti, costituiti in consorzio di garanzia per il collocamento dell'emissione.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA - CREDITO ITALIANO - BANCA ITALIANA DI SCONTO
 BANCO DI ROMA - SOCIETA' GENERALE PER LO SVILUPPO DELLE INDUSTRIE MINERARIE
 E METALLURGICHE - MAX BONDI e C. - ZACCARIA PISA.

Questa sottoscrizione si caratterizza

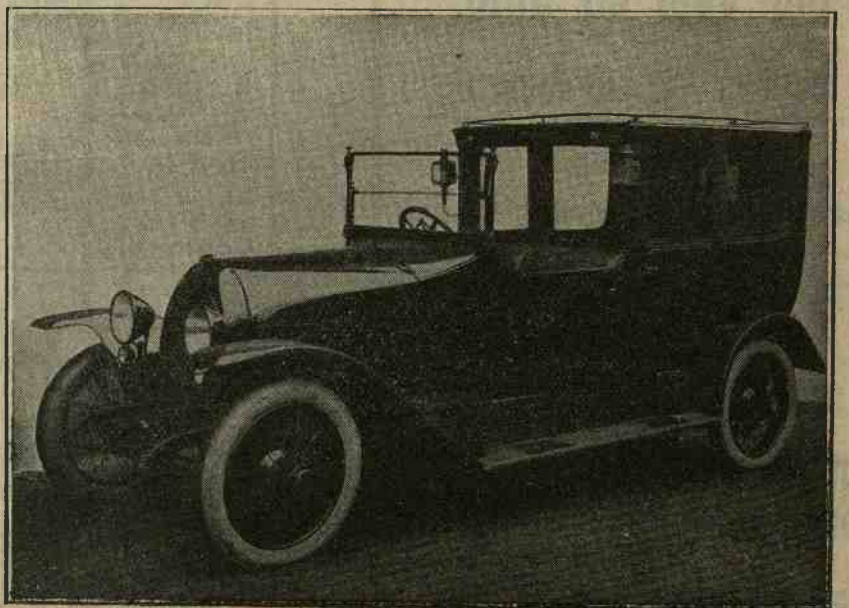
- I. Per il suo alto rendimento: 5,67 per cento.
- II. Per la sua solida garanzia ipotecaria rappresentata da tutti gli stabilimenti siderurgici dell' "ILVA", i quali sono calcolati in bilancio al prezzo dell'ante guerra.
- III. Per il suo rapido ammortamento in anni venti, a partire dall'ottobre 1919, col realizzo di L. 30 di utili su ogni obbligazione.



SOCIETÀ LIGURE - PIEMONTESE
 AUTOMOBILI GENOVA - TORINO
 CAPITALE VERSATO L. 10.000.000



La più moderna vettura per città e grande turismo è il nuovo tipo 35-50 HP, con messa in marcia e completa illuminazione elettrica.



La missione del Touring Club Italiano

nel pensiero e nell'opera del suo nuovo Direttore Generale

A nuovo direttore generale del Touring Club Italiano è stato eletto il comm. Luigi Bertarelli, altro personaggio che dopo il comm. Johnson ha dato tutto il suo ingegno e la sua operosità allo sviluppo dell'istituzione.

Fu chiamato il poeta del Touring e noi lo ricordiamo in un ventennio di lavoro l'uomo più convinto, più appassionato, instancabile, ideatore e creatore, impareggiabile organizzatore. Egli è oggi stato chiamato a reggere i destini della più grande istituzione civile d'Italia. Ieri, come oggi, ha il comm. Bertarelli la più alta concezione di quello che fu e dovrà essere la missione del Touring.

Nel 1901, a Bologna, il poeta del Touring così parlava alla folla degli associati, fatto segno ad una pioggia di fiori, ad un uragano di acclamazioni:

«Io conosco, signori, una gioventù italiana che dai litodomi e dalle ostriche sembra avere ereditata una immobilità di roccia; la quale non si allontana mai dal patrio campanile, forse pensando che la ombra di questo sia tanto scura da confondere e cancellare la macchia della sua ignavia.

«Questa gioventù antidiluviana noi andiamo sgretolandolo a poco a poco. Le onde, i fraganti, qualche volta furiosi della nostra propaganda, battono in breccia i suoi tardi ozi. Noi, taumaturghi, operiamo delle conversioni miracolose; della gioventù italiana, tarda e troppo spesso confitta alla propria gleba, facciamo coorti di viaggiatori.

«Però di questi convertiti ne conosco molti, assai, troppi che potrei paragonare a quelle non più selvaggie ma ancor barbare congreghe di africani che circondano le pie case dei missionari. Perché se quei selvaggi hanno rinunciato alle loro idolatriche, non hanno penetrato la filosofia del Vangelo, se quei giovani cominciano a muoversi, essi, non come voi, ma come altri che conosco, viaggiano con cervello non maggiore dei loro bauli eleganti, e colla stessa intelligenza dei pedali che spingono.

«Del paese essi nulla vedono, o se sono amanti della linea e del colore, del viaggio nulla a loro resta che una impressione di godimento visivo, una galleria di quadri senza significato non riuniti da un nesso logico. Il filo del ricordo storico, dell'osservazione personale, l'alto della vita insomma, che riunisce la serie dei quadri, manca loro. Essi hanno occhieggiato girando un caleidoscopio: le combinazioni dei colori sono belle, ma fredde, mute, inutili.

«Orbene, signori, noi tutti qui presenti, che facciamo parte di quel corpo eletto che vanta la gloria di una azione ormai settennale pel movimento degli italiani, ora che l'azione nostra è rispettata ed intesa, e di questo fanno fede l'imponenza di questa riunione — imponenza di numero, imponenza di qualità — dobbiamo dirigere i nostri sforzi a che il viaggio, non più una semplice traslazione riesca, ma sia davvero uno studio, uno studio della nostra patria.

«E' venuto il tempo maturo ormai, che non sia più, quella degli italiani, solo una platonica aspirazione alla conoscenza del loro paese, occorre che essi debbano conoscerlo davvero, non soltanto per udito dire, non soltanto per convenzionale abitudine di ripetere nomi noti di paesi che non si conoscano, di aprire la bocca ad esclamazioni di stereotipa ammirazione per meraviglie che ci dicono esistano, ma che non abbiamo mai viste!

«Dobbiamo, soprattutto, signori, abituare la nostra gioventù a intendere «l'anima del nostro paese». Perché il paese ha un'anima, lo sapete. Sfluggevole, fluida, nascosta, ma onnipresente. E l'arte, la scienza meritoria del turista è di scoprirne quest'anima, di interrogarla, di intrattenersi con essa. Dov'è l'anima viva e vibrante? Essa parla talvolta dall'occhio delle nostre donne, come anche dalle fredde raccolte di un Museo, si fa udire dai ruderi austeri posati, come i termini del tempo,

nella storia dei monumenti, come si sprigiona dalle gaiezze di una fiera, o dal tumulto di una città industriale. Essa aleggia sui campi incolti, tra i monti, come sulle vaste pianure feraci, e deve essere nostro studio di raccoglierne i palpiti e gli insegnamenti profondi.

«E' nostro dovere di farcela amica, di intenderla, di portarne la novella a coloro che ancora non furono penetrati dal suo linguaggio così dolce e utile. E' dover nostro, signori; perchè il giorno in cui per ogni dove noi vedremo col veggente spirito disegnarsi intorno a noi, fantasima custode e radiosa, l'antica e fortissima anima latina, e giù attraverso i tempi ne rivedremo i contorni ridisegnarsi più belli e più civili nei secoli d'oro del primo risorgimento, quel giorno, o signori, nel cospetto di tante lontane grandezze noi trarremo forza e sprone a rinvigorire in oggi il secondo nostro risorgimento.

«Noi qui presenti, o signori, antesignani dell'intelligente viaggiare, considerando, udimmo l'anima del paese nostro vibrare, come nelle eoliche arpe, dai cristalli delle nostre Alpi, e ripercuotersi in



Il Comm. Luigi Vittorio Bertarelli, nuovo Direttore Generale del Touring Club Italiano.

diverso modo nella pianura padana, nel canto delle scote di San Marco, nel rumore confuso di magli e martelli dell'industria Milano, nelle racchiuse e latenti forze patriottiche piemontesi, che ci parvero impersonarsi lassù sul colle di Superga in una simbolica Basilica, quasi vestale, quasi ara perenne del fuoco ben guardato attraverso i secoli neri dell'italico pensiero indipendente!

«E, di là dall'Appennino, come ci pervase dolcissima la vibrazione armonica di quest'anima nella Toscana, nell'Umbria, nel Lazio! Dov'è fra noi l'artista della linea, della mente, della parola che possa ridirei qual vaso d'elezione sono quei paesi, centro d'Italia, ma che dico? centro del mondo, insuperato e insuperabile delle più nobili manifestazioni dello spirito umano? Toscana e Umbria e Lazio! Io benedico di essere italiano per avere la mia parte di diritto su questi cenacoli dell'arte, museo grandioso della nazione, raccolta inesaurevole di una somma incommensurabile di ingegno! Toscana, Umbria e Lazio, monumento grandioso di una età, di una serie di secoli d'oro che affermò il nostro primato, piedestallo immenso e indistruttibile a una gloria italiana che nulla offuscherà mai!

«L'anima italiana, signori, quella che noi dobbiamo scrutare, la udremo nascosta pure nelle Marche montuose e nel forte Abruzzo. Qui sono a un tempo grandi bellezze della natura e rudi caratteri degli uomini. Intorno all'aspro Gran Sasso, intorno alla Majella nevosa, intorno al Velino e al Termi-

nillo son plaghe selvaggie, ove, come disse il poeta «ancor ruggono i lupi in petto» alle genti. E sterminati panorami, vallate profonde, e laghi e cascate e crepe dirupate, e caverne profonde: paese sconosciuto ai più, e quelli che vi si avventurano odono contenti e meravigliati, odono quelle balze ripercuotere voci robuste, l'eco delle antiche stirpi marsicane e sannite.

«E voci d'insegnamento, deboli, ci verranno giù nelle Puglie dai monumenti megalitici ignorati, e dalle antiche cattedrali. Ahimè! Qual vento vi soffia di minacciate rivolte? Quali tristi parole ci dicono le plebi esauste? E' questa, amici miei, è questa signori, l'anima del paese che il turista deve cercare e udire. Tendiamo l'orecchio, è dover nostro di studiare, di meditare, di sceverare il loggio da grano, e, secondo ragione e cuore impongono, di buoni italiani e da uomini è dover nostro di provvedere! Così si intreccierà nella vita della nazione il pensiero del viaggiatore. L'occhio nostro dev'essere via alla mente ed al cuore.

«Ci riveli la patria nostra la sua anima latente Scendiamo laggiù, oltre il Faro, seguiamo sull'alt dell'Etna il filosofo agrigentino, e come Empedocle contempliamo tutta l'isola. Essi ci si dispiega a piede dal Faro di Messina al Lilibeo. Che sono mai i panorami di Taormina e di Castrogiovanni al pari del panorama etneo? Ma, oltre Augusta, ecco l'Ori-gigia antica, Siracusa, ed intorno, rovine; e sott' (Girgenti. Agrigento antica, cioè rovine, e press' Castelvetrano le rovine di Selinunte, e rovine a Scagasta, e a Solunto, e Palazzolo Acreide.

«E questi imponenti ruderi mi dicono che della greca potenza di un tempo più nulla ci resta che la bellezza, e mi dolgo di quella gran macchia nera che oscura tanta parte della bell'isola e che si chiama, con un nome fremente di umili sofferenze, il paese delle solfate, e anelo e spero ardentemente che noi turisti, qui sentiremo l'amar rampogna dell'anima del paese e in uno slancio del cuore faremo sì che alla sicula bellezza d'oggi si sposi ancora in felice connubio la sicula potenza antica.

«E trasvoliamo ancora alla Sardegna. Campo d'esplorazione quasi vergine per noi, dove l'anima italiana ci parlerà alto e forte un linguaggio primitivo. Quanta freschezza ardita, quanta indisciplinata, ma altresì quanta nobiltà nei caratteri. Che bellezza del paesaggio deserto e vergine, dagli onori di Capo Caura alle imponenti miniere dell'Iglesiente? E su su per la granitica costa di nord ecco un isolotto dirupato. Ecco dalla Maddalena una schiera di ciclisti passa il ponte militar s'arresta alla Casina bianca. E' una schiera di ciclisti romani esauditi dal loro capoconsole. Signori, inchiniamoci reverenti anche noi. L'anima italiana là ha un monumento imperituro, quel è la tomba di Garibaldi!

«Signori, nel cospetto di questo grande e sfavillante spettacolo, io, in questo istante, modesto e convinto filosofo del Touring, non più esclamo come l'immortale geometra siracusano «Dateci un punto d'appoggio e sollevate il mondo, ma bensì: «Dateci l'appoggio del sentimento, dateci l'anima infine, e con questa perdo, sì, l'Italia — ed il Touring l'aiuterà — l'Italia farà gli italiani!».

GIUOCO DEL PALLONE

Una vittoria di Fuseri a Nizza Monferrato.

Davanti ad un pubblico veramente eccezionale il 12 corrente si è disputata nello Sferisterio di Nizza una partita al pallone elastico fra la squadra di Mondovì (Fuseri, Borgo, Bialera e Manfredi) e quella di Acqui (Maggiorino, Galetti, Bialera e Calzato).

La partita fu disputatissima e seguita con molta attenzione ed interessamento e si chiuse con vittoria di Fuseri, con 11 giuochi a 9.

Numerose ed elevate furono le scommesse, poiché entrambi i contendenti, già popolari per loro fama, furono seguiti da un vero stuolo di amici e di sostenitori.

SPORTSMEN!

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita
CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

A. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO - VIA MONTI, 24.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

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



BINET

Il miglior segmento
per motore a scoppio.

GHISA SPECIALE

Massima precisione. - Alto rendimento.

Assortimento completo per pronta consegna presso
l'Agenzia Generale per l'Italia:

Ing. G. A. MAFFEI e C.

TORINO - Via Sacchi, 28 bis - TORINO

CASA FONDATA NEL 1773.

Ditta **ANTONIO OPESSI** Torino

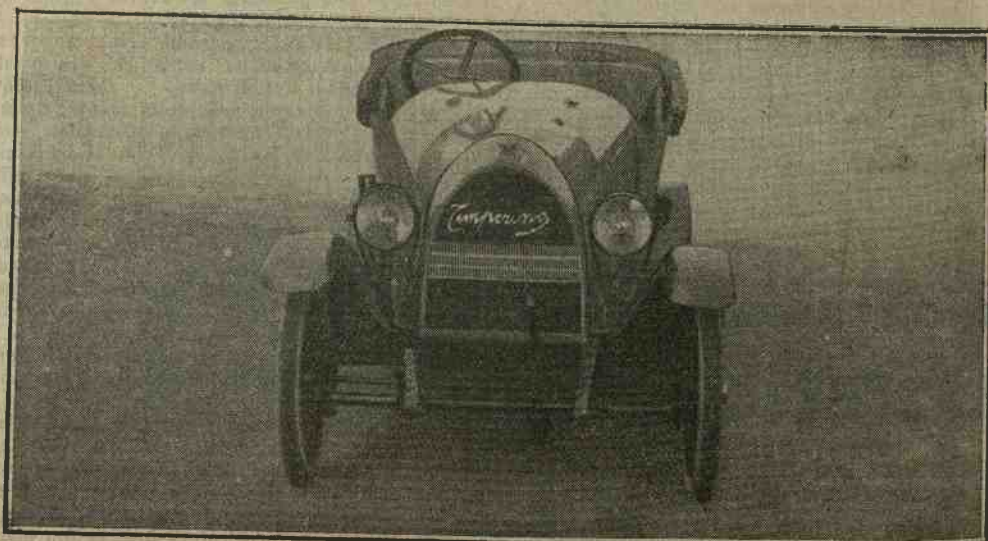
Fabbrica di Strumenti per Pesare
e costruzioni affini di precisione.

VETTURETTA TEMPERINO

8-10 HP.

OFFICINE e DIREZIONE

Viale Stupinigi, 802 - Telefono 3-94.



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri Società Anonima 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.

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA

(Pinerolo).



Vermouth - Vini Spumanti
F. Cinzano & C^{ia} Torino

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



NOT AFFECTED BY
HEAT, OIL OR GASOLINE.

ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

Voi, sì, voi

*se dovete comperare articoli ed abbigliamenti sportivi
d'ogni genere*

RICORDATEVI CHE

*la Fornitrice delle principali Società sportive, dei Clubs
e dei Campi Sportivi Militari, è la Ditta*

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

Già **Negoziò VIGO**

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:

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Stabilimento Meccanico. 2. Stabilimento per la costruzione di Locomotive. 3. Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie. 4. Stabilimento della Fiumara per Munizioni da Guerra. 5. Stabilimento per la costruzione di Motori da Aviazione. 6. Fonderia di Acciaio. 7. Acciaierie Fabbriche Corazze. 8. Stabilimento per la produzione dell'Ossigeno e dell'Idrogeno. 9. Stabilimento termo-chimico (Tungsteno e Molibdeno). 10. Nuovo Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie. 11. Stabilimento Elettrotecnico. 12. Fonderie di Bronzo e di Alluminio. 13. Stabilimento Metallurgico Delta. 14. Officine per la costruzione di Motori a scoppio e combustione interna. 15. Cantiere Aeronautico N. 1. | <ol style="list-style-type: none"> 16. Cantiere Aeronautico N. 2. 17. Cantiere Aeronautico N. 3 (già SIT). 18. Cantiere Aeronautico N. 4. 19. Cantiere Aeronautico N. 5 (già POMILIO). 20. Fabbrica di tubi Ansaldo. 21. Stabilimento per la fabbricazione di Bossoli d'Artiglieria. 22. Cantiere Navale. 23. Cantiere per Navi di legno. 24. Proiettificio Ansaldo. 25. Fonderia di ghisa. 26. Officine allestimento navi. 27. Stabilimento per la lavorazione di Materiali refrattari. 28. Cave e Fornaci. 29. Miniere di Cogne. 30. Stabilimento Elettrosiderurgico Alti forni, Acciaierie, Laminatoi. |
|---|--|