

LA STAMPA SPORTIVA

e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 6	L. 10
SEMESTRE	L. 3	L. 5
TRIMESTRE	L. 2	L. 3

copia cent. 10, arretrato 0.20

RIVISTA SETTIMANALE
 Direttore:
GUSTAVO VERONA

REDAZIONE - PUBBLICITÀ
 AMMINISTRAZIONE
 Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO



L'AMERICA AL CONGRESSO DELLA PACE. — I componenti Americani per trattare la Pace in Europa.
 (In alto, da sinistra a destra) Belling, la madre della Signora Wilson, Mr. Noxton, Mr. Lansing, Gen. Croel. (Nel centro) Wilson e la sua signora.
 (In basso) Mr. Tumulty, E. Hugues, D. Hoston.
 (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

AUTOMOBILI

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

TENDE DA CAMPO  **COPERTONI IMPERMEABILI**



ETTORE MORETTI - MILANO
FORO BOLOGNA PARTE 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.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: NODANE - PABIGI - ROULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

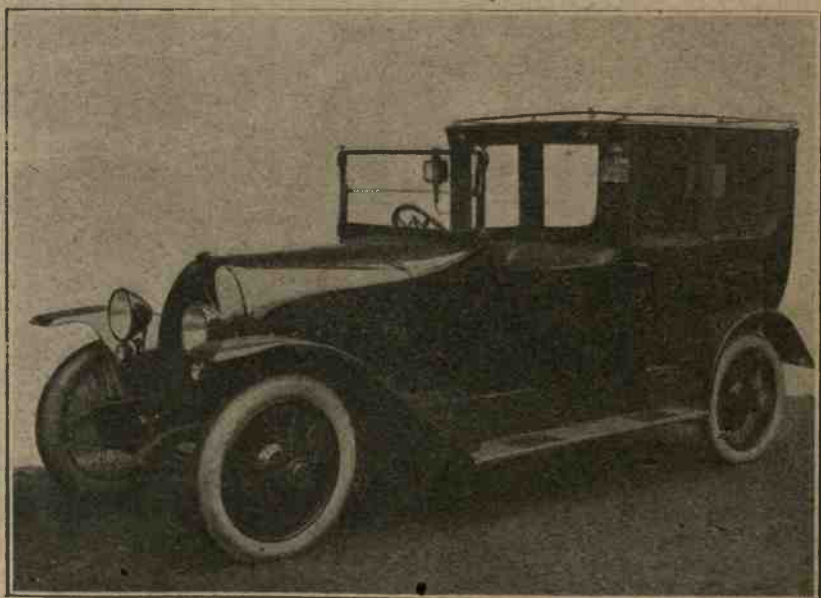
Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.



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 Società **S. SMITH & SON LIMITED**, a **Westminster**, titolare della privativa industriale italiana Vol. 392, N. 100, del 15 gennaio 1913, per:

“ Perfectionnements apportés aux indicateurs de vitesse et à leurs analogues ,”

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della Privativa stessa. Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA & C.**, Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via Venti Settembre - TORINO.

“ S. A. R. I. ,”

Sint alpes robur juvenum

siano le Alpi la forza, la robustezza ed in-
che lo svago della balda gioventù, dei giovani
ardi, forti di fisico, di mente e di cuore!
giacchè l'alpinismo è un esercizio ginnico, op-
portunamente introdotto nella vita moderna, tanto
tevole nei suoi scopi, quanto utile negli effetti:
Mens sana in corpore sano!

l'alpinismo, infatti, fa robusti e forti i giovani,
tempera i cuori e le menti!
il giovane che si sente attratto all'alpinismo,
mostra di possedere armonicamente accoppiate
le rare qualità; vale a dire: robustezza, una
un forza di volontà, un desiderio di vivere
l'aria aperta.

che nella vita che si vive... è pregio non
caune di volere e di valore: di rare doti fisico-
ellettuati.

Lo sport dello *sohy* poi, che è emanazione del-
l'alpinismo e lo completa, integrandone le fun-
ni con simpatica geniale arditezza, è quanto
di attraente per la gioventù forte, vispa e chias-
sa che fa dello sport una seconda educazione,
e meno importante di quella della famiglia e
della scuola.

Lo sport dello *sohy* attrae il giovane, perchè
l'acchiatore correndo sulla neve e lanciandosi nel
voto in ampie, gaie scivolate lunghe, prodigiose,
ne abbandonandosi in salti ardimentosi, sente
anima librata — come l'aviatore — negli spazii
curri del cielo; sente un godimento fisico-spi-
rituale che conquide tutto il suo essere.

Interessanti ed insieme emozionanti sono le sue
voluzioni ardite.

Ora si erige sulla persona, si estolle sui fragili
ni, sulle lunghe affusolate navicelle da sem-
pre una bianca visione; ora si piega, si curva

candore della neve che lambisce come una carezza.

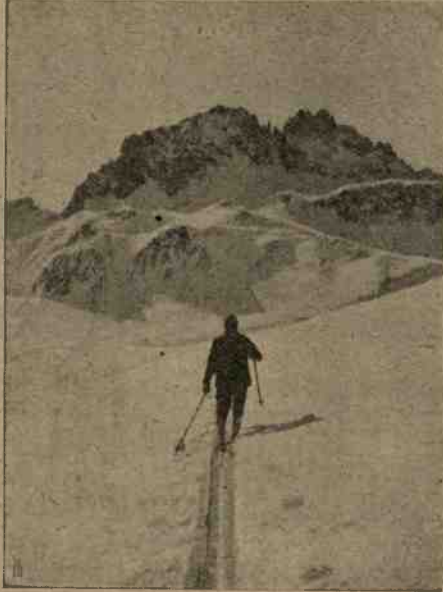
E guizza ancora instancabile sul bianco, imma-
colato tappeto, ove alfin si adagia mollemente a
riposo fugace, per riprendere nuove energie, nuove
arditezze.

E riappare, scompare ancora velocemente, come

lo spirito e le vostre forze nel più tangibilmente
salutare sport invernale; correte a respirare a
pieni polmoni l'aria gelida, ossigenata delle nostre
splendide vallate alpine in questo risveglio della
vita, dopo tanti terribili, dolorosi lutti arrecati
all'umanità! e

Sint alpes robur juvenum!

M. L. M.



Il Convegno invernale della Sari.

Ad un convegno invernale della “SARI,”
27-31 dicembre 1918.

Mi rivedo sull'ampia strada di Cesana, dietro
al rustico carro, sul quale stanno distesi i nostri
sky, i nostri cari sacchi, zeppi di viveri, attorniato
dai miei compagni di gita che, chiaccherando,
cercano di ingannare il tempo, onde rendere più
breve il cammino che ci separa dalla desiata mèta.

Due ore sono trascorse con questo desiderio, ed
entriamo in Cesana, o meglio in un albergo ove
alloggeremo per la prima volta il nostro sacco.

Poco dopo ripartiamo, carichi ora deg i *sky* e
del sacco, e dopo un'ora di marcia raggiungiamo
il piccolo villaggio di Clavieres.

Quivi la distribuzione degli alloggi.
Ma la candida neve ci attrae più di ogni altra
cosa; infatti, poco dopo, i circostanti campi sono
popolati da numerosi « Sarini » che cercano nella
montagna e nello sport di trascorrere bene le
vacanze natalizie.

Le veloci scivolate si susseguono rapidamente
unite a qualche non raro capibombolo per i meno
esperti finchè viene la sera: ed allora, tutti ra-
dunati in una delle salette dell'albergo, discor-
riamo di altre imprese alpinistiche riuscite, degli
studi, dei vari professori.

Soltanto ora ci sentiamo più uniti nei nostri
affetti, e, mentre il fuoco brontola allegramente
nel caminetto, diventano vieppiù saldi i vincoli
della nostra « SARI ».

Nelle susseguenti giornate organizziamo gite
nei dintorni di Mongenevre, al Mont Jumont, ed
al Col Busson, che riescono magnificamente.



Clavieres ed il Fraiteve.



Il Monte Gimont dal Colle Gimont.

se stesso, ingusciano il corpo snello, come
raccogliere tutte le sue forze e lanciarsi in
salto prodigioso frenando poi la discesa con
curva difficile da compiersi.

ra volteggia, *valzereggia* gaiamente, gioconda-
nte, quasi trastullandosi come un grosso pu-
tolo dalle bianche vesti che lo confondono col

Ne resta conquiso e — quantunque profano di
codesto salutare ed ardimentoso esercizio — viene
invogliato a tentarne il *debutto*, accrescendo in
tal modo sempre più la falange dei nuovi, arditi
proseliti.

O giovani, cui sorride in tutta la gaia spensie-
ratezza gliogiardica, la vita, correte a ritemprare

Purtroppo viene presto il giorno della partenza
e, con nostro rammarico, dobbiamo lasciare il
piccolo Clavieres mentre i larghi fiocchi di neve,
cadendo a lambire i nostri volti con una dolce,
quantunque gelida carezza, pare vogliano dirci:
Arrivederci presto!

Walther-Romolo Mina.

La Società **AKTIEBOLAGET SVENSKA KULLAGERFABRIKEN**, a **Gothembourg** (Svezia), titolare delle seguenti
Privative Industriali Italiane: Vol. 366, n. 95, del 2 Aprile 1912, per:

“ Roulement à billes pour coussinets à billes soumis à des pressions axiales ,”

Vol. 367, N. 54, del 10 Aprile 1912, per:

“ Roulement à billes ,”

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della Privativa stessa. Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA & C.**, Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via Venti Settembre - TORINO.

L'avvenire della navigazione aerea

(Un'intervista).

Il colonnello Piccio, quello che è stato uno dei migliori assi non solo d'Italia ma del mondo intero, di ritorno dalla Francia ha concesso un'intervista ad un redattore del *Corriere*, ed in essa ha dato un rapido sguardo a quel che sarà e dovrà essere l'avvenire dell'aereonaviazione. Non vogliamo lasciare senza i nostri brevi commenti le parole di un uomo che nella materia ha avuto una gran pratica, e che nelle idee esposte ha avuto molti, moltissimi punti di contatto con quanto noi abbiamo detto nei nostri precedenti articoli sull'aviazione del dopo-guerra.

Perchè, come giustamente osserva l'intervistatore, il colonnello Piccio, oltre alla gran competenza tecnica in aviazione, ha nel suo attivo — che noi gli auguriamo abbia a prolungarsi per lunghi anni ancora — il più gran numero di ore di volo tra gli aviatori italiani, e ci mancano dati sicuri per poterlo paragonare agli aviatori stranieri, dai quali, se pure lo fosse, non crediamo debba distanziarsi di molto.

Il colonnello Piccio adunque, interrogato circa il suo parere sull'avvenire dell'aviazione si è espresso così: « Deve essere compito della buona stampa italiana di vigilare perchè non si verifichi, come temo, il fallimento dell'aviazione. In Francia ho visto su tutti i giornali articoli seriissimi e sensati sull'aviazione del dopo guerra, articoli tutti scritti o ispirati da persone di vera competenza. Da noi, quasi tutto quel poco che si è scritto, è servito solo a creare dei pericolosi preconcetti. Il pubblico profano ha quasi l'impressione che si voglia di punto in bianco stabilire dei servizi aerei alla stessa maniera che si è inaugurato il direttissimo Roma-Trieste. I salutarissimi voli di esperimento che sono stati fatti in questi giorni servono a corroborare questi pregiudizi, mentre non fanno avanzare in niente il problema dell'aviazione futura. Di *raids* ne sono stati fatti molti meravigliosi, prima e durante la guerra. Essi servono solo a dimostrare che l'aeroplano è capace di fare lunghi percorsi, ma non

Fra le più imponenti e colossali Fabbriche di Biciclette e Motociclette d'Europa, primeggia indiscutibilmente la

BIANCHI

dalle cui Officine escono annualmente

oltre 45.000 biciclette

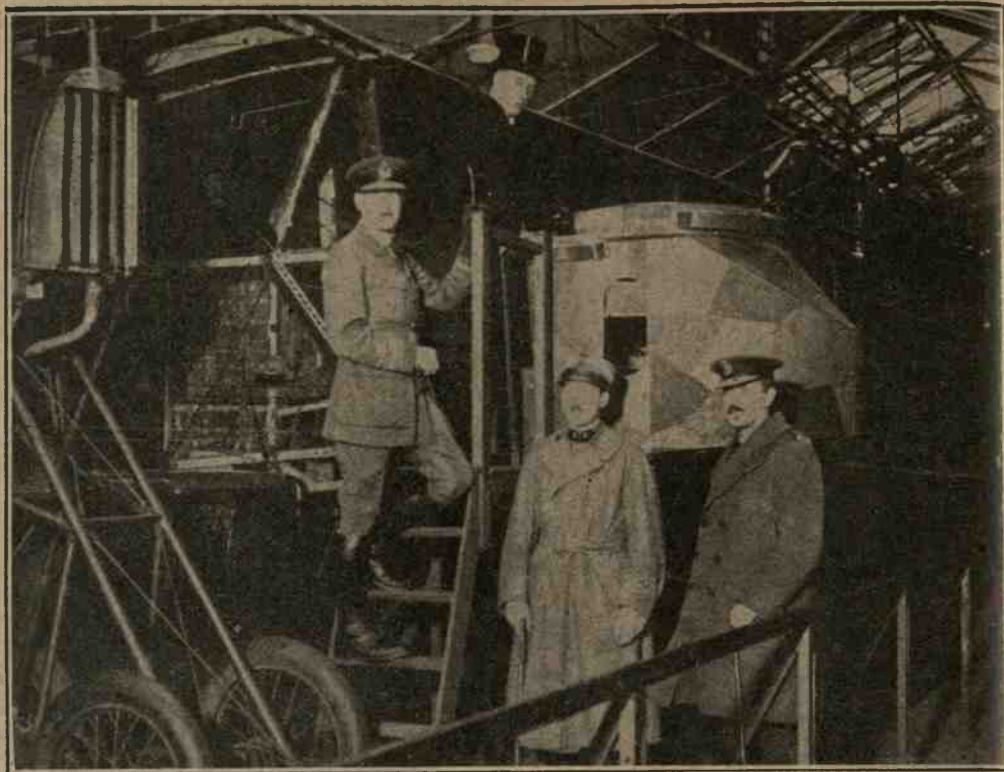
„ 2.500 motociclette.

Le macchine BIANCHI sono montate con Gomme

PIRELLI

Proteggendo e preferendo l'Industria Nazionale farete onore al vostro paese.

Soc. An. EDOARDO BIANCHI - Viale Abruzzi, 16 - Milano.



Esposizione Aeronautica inaugurata all'Agricultural Hall di Londra sotto l'auspicio del Ministero dell'Aeronautica. — All'inaugurazione. — Lord Weir col Generale Ellington ed un attaché italiano ispezionano un Gotha da bombardamento dell'ultimo tipo, abbattuto durante un raid su Londra. (Fot. Argus - lastre Tensi).

hanno dato ancora la dimostrazione che esso sia capace di un servizio regolare e sicuro.

« Ora io credo — ha continuato il colonnello Piccio — che tale servizio sia possibilissimo, a patto però di procedere con principii rigorosissimi.

« Cominciamo intanto col liberare il campo da alcune false idee. Si discute da molti se l'aviazione dovrà essere militare o civile. C'è chi la vuole esclusivamente civile e chi esclusivamente militare. Hanno torto. Come c'è in mare la flotta militare accanto a quella mercantile, così dovranno svilupparsi nell'aria le due flotte militare e civile ispirandosi ambedue a principii essenzialmente diversi, come diversi sono i loro scopi.

« Gli apparecchi che esistono ora non sono, a mio parere, l'ideale per iniziare esperimenti di aviazione borghese, ma vi sono alcuni tipi che possono prestarsi a seri esperimenti.

« Per evitare il fallimento della nostra aviazione bisogna iniziare presto una prova di servizio, ma non bisogna iniziarla prima di avere stabilite tutte le garanzie di sicurezza del servizio stesso.

« Se l'iniziamo in cattive condizioni, l'esperimento fallirà, e ritarderemo di molto lo sviluppo che certamente spetta ai servizi aerei.

« Per cominciare si studi bene una zona dove sia già stata fornita dalla natura una striscia di terra tale da consentire in qualunque caso di *panne* di atterrare anche se per la foschia intensa il pilota è costretto a viaggiare a dieci metri di altezza. Perchè, le rotte aeree non devono

essere date da successivi campi di atterramenti a decine di chilometri, perchè in queste condizioni, con foschia o con nuvole basse, il pilota non avrebbe garanzie di sicurezza. Bisognerà far delle vere rotaie che costeranno meno di quelle ferroviarie, e che dovranno essere munite di tutti gli organi di segnalazioni capaci di agevolare la rotta dei velivoli, come fari luminosi o palloncini da innalzare al di sopra della nebbia, ecc. Quando sarà ben delimitata questa striscia di terreno il modo che sia sentita dal pilota anche quando la visibilità non è perfetta, si potrà volare anche nei giorni che sono ora proibitivi.

« Trovata ora una di queste rotaie naturali incarichiamo una squadriglia di quindici apparecchi di fare un servizio modesto ma continuo che faccia partire un solo apparecchio al giorno sempre alla stessa ora e per la stessa destinazione contentandosi di portare della zavorra. Vediamo in un periodo di due o tre mesi quante volte il viaggio si sarà potuto compiere, quanti apparecchi saranno andati fuori uso, quanto personale occorrerà per il suo buon funzionamento, quale infine sarà la spesa. Solo allora avremo fatto una dimostrazione che potrà convincere gli scettici e poter dare affidamenti e insegnamenti per i servizi propri che si dovranno organizzare.

« Io so di molte richieste — ha concluso il colonnello Piccio — che già ci sono pervenute dall'estero per rotte aeree che dovranno passare sul nostro territorio. Ora l'Italia deve lavorare seriamente per mettersi in grado di gestire essa direttamente queste rotte in territorio nazionale.

« E' necessario per la nostra dignità e per lo sviluppo della nostra industria aviatoria ».

Abbiamo voluto riportare quasi per intero l'interessantissima intervista perchè ne valeva proprio la pena dato l'uomo che l'ha concessa e l'idea

CACAO TALMONE

X se del Comm.

X se del Comm.



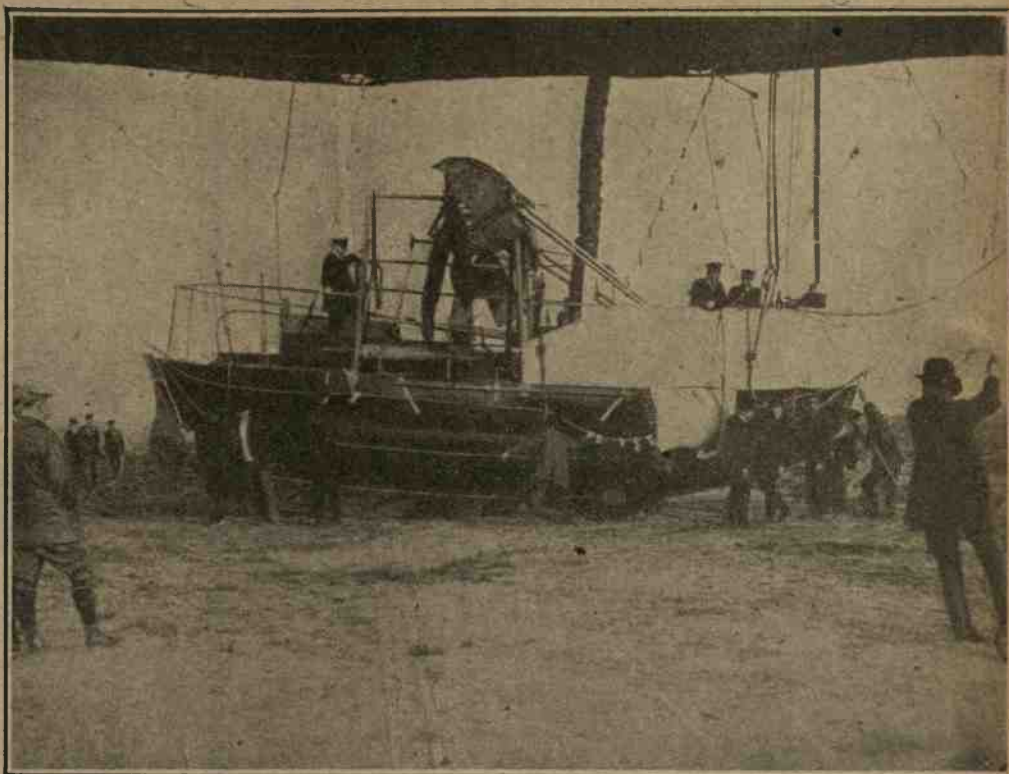
« È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmone ».

tante problema che in essa è magistralmente

se un'osservazione vogliamo fare si è questa: stamente il colonnello Piccio ammonisce perchè cose non sieno affrettatamente mostrate al pubblico senza una seria e profonda preparazione che ponga sopra una base più che sicura, ma non liamo in confronto questi mesi e mesi di ve, che l'intervistato vuole sieno effettuate, la minaccia di organizzazioni estere che già ano di venire in Italia ad impiantarsi.

vogliamo permetterci di mettere sull'avviso regio colonnello Piccio perchè non reclami lungamenti di prove, di attese, di preparazioni Italia, terra purtroppo abituata a tutto prolungamento anche oltre i limiti delle prudenti possibilità. In molte nostre faccende si è appunto erato il fatto che mentre da noi si studiava, ave si operava; e così ne è avvenuto che le nizzazioni estere hanno invaso la nostra terra, quale i nostri uomini di studio — riuniti quelle tali eterne commissioni — pensavano e avavano ancora.

arietà di prove per la sicurezza di questi servizi, ma non lungaggini. Il problema della razione aerea è già risolto da quando l'im guerra ci ha dimostrato con mille e mille ve come l'uomo abbia saputo diventare pane dell'aria. Apparecchi utili ai servizi di pace esistono già, come del resto ammette lo stesso rivistato, è bene quindi che se per ora non è sibile attivare servizi di trasporto merci o passeggeri su larga scala, si cominci almeno a far uare su brevi distanze, con trasporti limitati, orari non fissi, con numero di gite anch'esse



La traversata dell'Atlantico in dirigibile. — Da Las Palmas, nelle Isole Canarie, un dirigibile tenterà la traversata dell'Atlantico. — La nostra fotografia mostra la novicella del dirigibile, fatta ad imbarcazione, per poter navigare sull'acqua nel caso di un sinistro. (Fot. Argus - lastre Tensi).

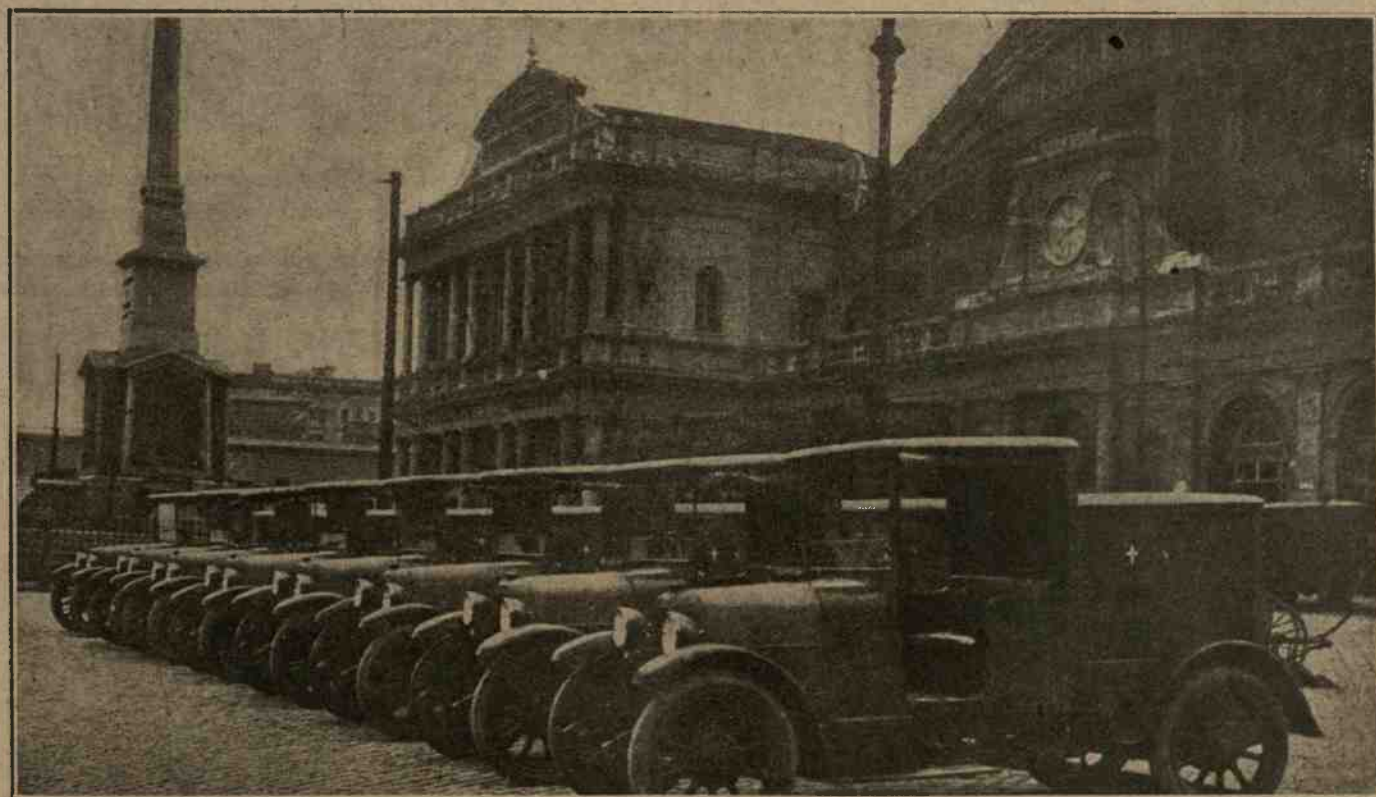
limitate, e tutto ciò deve esser fatto subito, con graduali aumenti di potenzialità, fino a raggiungere la dovuta perfezione e regolarità.

Non ci siamo mai immaginati, noi che scriviamo per tutti, e non soltanto per i pochi tecnici ai quali ben altri studi e ben altri propositi son riservati, di creare dei direttissimi Napoli-Torino, ma quando altrove si preparano dei Parigi-Londra, ed altrove si attuano dei servizi New York-San Francisco, noi che fummo all'avanguardia dell'aviazione, e che tanto per apparecchi, come per uomini, non temiamo confronti, possiamo ben pretendere che comincino a funzionare almeno dei servizi postali tra isole e continente, tra madre-patria e colonie, tra capitale e capiluoghi di provincia.

Dopo i servizi postali verranno i trasporti merci e dopo questo i treni viaggiatori.

Il mondo non fu fatto in un giorno e l'aviazione italiana non lo sarà nemmeno nello stesso tempo, ma un poco oggi, un poco di più domani, ed il progresso ne verrà man mano, come in ogni manifestazione dell'esistenza. Le strade aeree, è vero quanto afferma l'intervistato, sono uno dei problemi più interessanti da risolvere nei riguardi dell'aviazione, perchè questa va considerata come la vera viabilità dell'avvenire, e come per le ferrovie e la navigazione marittima esistono strade stabilite e stazioni e porti, anche per l'aviazione non si dovrà certamente, e per cause innumerevoli che qui è inutile riportare, lasciare il transito senza vie fissate, senza guide, senza fermate obbligatorie.

E' tutto un grandioso problema che man mano si dovrà risolvere, e per farlo occorrono uomini che se ne interessino. **NOI.**



I servizi postali con automobili. — Furgoni postali FIAT fotografati sul piazzale della Stazione Termini a Roma.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



Società Anonima
Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA

DURATA

COMFORT



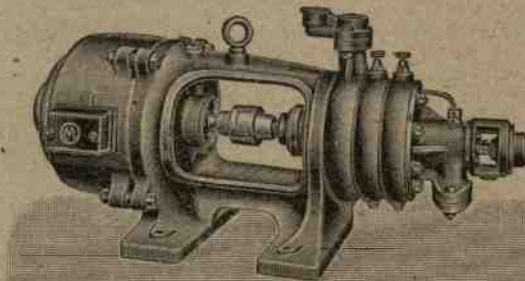
NOT AFFECTED BY
HEAT, OIL OR GASOLINE.

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

ERCOLE MARELLI & C.

MACCHINE ELETTRICHE



MOTORI - DINAMO - ALTERNATORI
TRASFORMATORI - VENTILATORI
AGITATORI D'ARIA - MAGNETI

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO

Cinzano



ST. PETITI.

Vermouth - Vini Spumanti
F. Cinzano & C. Torino

ABITIFICIO NAZIONALE

TORINO

Via Pietro Micca, n. 1 - Tel. 57-32

Fornitore del CORPO GIOVANI ESPLORATORI D'ITALIA

Casa specializzata per la Confezione Uniformi
da Ufficiale e relativo equipaggiamento

MODELLI IN LEGNO PER FONDERIA

SPECIALITÀ IN MODELLI
PER MOTORI A BENZINA
E OLIO PESANTE

Ing. **G. A. MAFFEI & C.**
TORINO

Via Sacchi, 28 bis.

Telefono interc. 18-18.

Proposte e voti per una rapida sistemazione dei servizi aerei

Promosso dalla Lega Aerea Nazionale e sotto la presidenza dell'on. Gasparotto il convegno dei costruttori piloti e studiosi di aviazione tenutosi domenica a Milano riuscì assai numeroso e la discussione lunghissima.

Letta e approvata una relazione presentata dalla L. A. N., viene infine approvato questo ordine del giorno:

Il convegno aereo di Milano, udite le relazioni della L. A. N. e dei senatori e deputati lombardi in seguito a discussione generale:

Invita il Governo a disciplinare senza indugio la navigazione aerea stabilendo il principio dell'assoluta differenziazione dell'aviazione militare da quella civile per il più rapido avviamento ai servizi civili, e conseguentemente uniformandosi a questi criteri:

a) libertà del cielo con reciprocità internazionale e scambio internazionale dei servizi;

b) ripristinamento immediato della libera navigazione aerea secondo le norme vigenti prima della guerra, in attesa delle conclusioni del prossimo congresso internazionale di Parigi;

c) concessione ad organizzazioni industriali costituite con l'aiuto tecnico e con facilitazioni economiche da parte dello Stato dell'esercizio di linee aeree per servizio viaggiatori e posta con congrui sussidi statari;

d) soluzione urgente del problema di trapasso delle industrie dalla produzione di apparecchi di guerra ad apparecchi per aerotrasporti di pace; con istituzione di concorsi e di premi;

e) istituzione di un più rigido insegnamento professionale tale da creare un personale di navigazione e di rotta con esclusivo diritto dello Stato di concessione dei brevetti di pilota e controllo degli apparecchi;

f) espropriazione per il titolo di pubblica utilità delle aree da adibirsi a porti aerei e concessione preferibilmente ai comuni e provincie dell'esercizio dei porti stessi;

g) organizzazione da parte dello Stato con concorso della L. A. N., dell'Istituto Cartografico del T. C. I. ed eventualmente di altri Enti, di rotte aeree e relativa cartografia; di servizi regolari e delle segnalazioni aerologiche.

Sviluppato con un dotto discorso dell'ing. Brezzi venne anche presentato questo ordine del giorno del quale il Comitato organizzatore del Convegno prese atto senza porlo in votazione, ma promettendo di farne oggetto di considerazione:

Gli industriali aeronautici fanno voti perchè la Lega Aerea Nazionale e gli on. senatori e deputati lombardi organizzatori del Convegno ascoltino nel più breve termine di tempo le ragioni generali di indole economica e morale che hanno determinate le attuali condizioni di giustificati timori ed incertezze nell'affrontare il grave problema dell'aviazione di pace.

A ciò propongono la nomina di una commissione mista e formata di personalità politiche, dei membri di questa Lega e di rappresentanti della industria aeronautica allo scopo di concretare il più adeguato programma di azione. — Per gli industriali convenuti: ing. Gianni Caproni, ing. Frascini per la Isotta-Fraschini, ing. Brezzi per Ansaldo, ing. De Sale per le Off. Moncenisio.

Alla discussione ha preso pure parte il maggiore comm. Mercanti in rappresentanza del sottosegretario Conti. Egli ha assicurato che l'attuale sottosegretario continua l'opera del suo predecessore e sarà ben lieto di prendere in esame i voti che si esprimeranno e tutta quanta la materia che studiosi e competenti gli sottoporranno. Riferendo dell'opera del Gruppo sperimentale delle comunicazioni aeree che egli comanda, ricorda che esso deve aiutare soltanto le iniziative e l'industria, collaborare, incoraggiare e anche sconsigliare, ma fornire elementi di studio, dati e non più.



Il capitano aviatore cav. ing. Guido Guidi, che il 7 novembre 1916 batteva il record mondiale di altezza senza passeggero, salendo con un apparecchio Caudron (Aer) a 7675 metri.

Aviatore Brack-Papa, che con un apparecchio raggiunse m. 7025, battendo nel dicembre 1917 il mondiale d'altezza con passeggero.



SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

STABILIMENTI IN TORINO E BORGOSERIA. — Per informazioni rivolgersi alla Ditta FEROLDI - Torino, Via Silvio Pellico, 6.

AMBROSIO

SARA FELTON

DRAMMA PASSIONALE IN 4 ATTI

« La virtù personificata sotto le spoglie di una artista, è un fenomeno nella società spensierata del palcoscenico ».

Così diceva l'avvocato Blanval descrivendo Sara Felton, la celebre attrice del Gran Teatro, al giovane duca di Senlis. E così Sara era, in verità. Figlia del capriccio, nata da un principe russo e da una schiava tartara, Sara Felton era passata attraverso le più aspre vicende della

vita conservandosi pura, nonostante il fascino che emanava dai suoi occhi e dalla sua arte. È questa la protagonista fiera ed inflessibile del forte dramma di Stefano Interdonato, ed è questa donna che dimostra fino a qual punto può giungere la vendetta di un cuore tradito. Sara Felton non arretra davanti a nulla per placare la propria anima offesa e sanguinante in eterno: non sente nessuna voce: non cede nemmeno allo straziante appello di una madre... Eppure cede... Ma a chi? Il pubblico lo vede al *Cinema Ambrosio*, dove la drammatica film avrà a protagonista Claffia Zambuto e fra gli interpreti Mary Cleo Tarlarini. Editrice la Casa *Gladiator Film* di Ugo De Simone.

Dai 15
al 19 Gennaio.

LA MANO DEL DEFUNTO
di DUMAS

Seguito al Conte di Montecristo

Programmissimo - Comiccissimo
Esilarantissimo

Il Disastro è completo.
Amore, Amaro..... a Mare!

Commedie esilaranti in due atti della Keystone-Triangle.

BORSA

Dal 20
al 23 Gennaio.

SALONE

IMMINENTE

GHERSI

il più importante
CINEMA
d'Italia

FEMMINA

di Augusto Genina

Interprete: ITALIA ALMIRANTE MANZINI

Messo in scena dall'Autore

Edizione ITALIA-FILM

Vanda Warenaire

Grandioso Drama in 5 parti

TOLTO DA

“ I RACCONTI DELLA PICCOLA RUSSA ”

di P. NIEWSKI

Protagonisti principali:

FABIENCE FABREGES - MARY CLEO TARLARINI
DELIA BICCHI

ROYAL

SPLENDOR

Via Roma, 31, 33, 35.

Telefono 40-13.

Ditta E. ARIZZOLI e C.

VITTORIA

Tutte le migliori films

passano in 2^a visione al Cinema Splendor.

Prezzi d'ingresso:

Galleria L. 2,00	Soldati e bambini
Primi Posti » 1,00	a metà prezzo
Secondi Posti » 0,50	(Tutto oltre la tassa).

Abbonamenti a metà prezzo
per Società, famiglie, Istituti, ecc.

Galleria (libretto di 10 tagliandi) L. 10 —
Primi Posti (id. id.) » 5,00
Secondi Posti (id. id.) » 2,50
(Tutto oltre la tassa).

NB. La vendita degli abbonamenti è scespa nei giorni festivi.

Uno spettacoloso dramma dell'assassinio di una giovane straniera, si è iniziato all'elegante e grandioso cinema di Via Roma. Questo dramma rapido, intenso, vibrante è destinato a riportare un clamoroso successo di curiosità e di commozione. Si intitola: **I nove milioni dei Bonald** ed è in due serie, delle quali la prima s'intitola: **L'uomo dal domino nero**. La Casa Editrice è l'*Itala Film* che presenta in questa film una delle sue più avventurose e spettacolose costruzioni.

Tutti gli sportmen torinesi che si danno quotidianamente convegno al Cinema Vittoria non mancheranno di assistere alla proiezione dell'importante film.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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

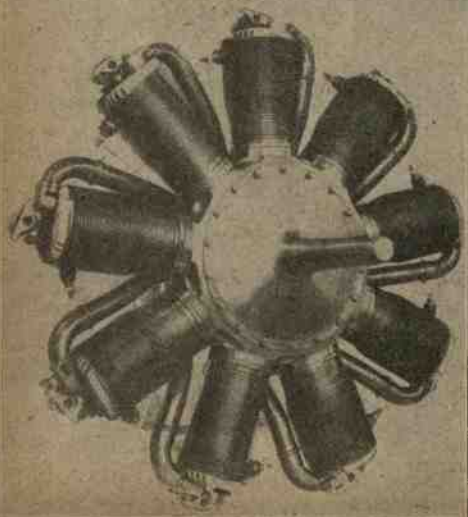
P. COTTINO & C.

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA
NEL 1896

TORINO



STABILIMENTI

CHIRIBIRI & C.

VELIVOLI-AUTOMOBILI

TORINO

Motoaratri speciali brevettate.

Vetturette a 4 pos'i 10-12 HP. - C scinett a fere.

La scuola e lo sport

...remmo una notizia così concepita in un giornale di qualche settimana fa: « Si sono riuniti il giorno *** i rappresentanti di tutte le sezioni del R. Istituto Nautico V. E. II per la costituzione di un comitato studentesco che presiede, fra l'altro, di organizzare, con l'appoggio della stampa sportiva, gare fra gli studenti di Genova, della Liguria, e di tutta l'Italia, specialmente nel nuoto, voga e vela. E' molto probabile, specialmente se non lo fanno altre scuole, che si organizzino gare podistiche, ciclistiche e di foot-ball. Mentre si prepara il programma delle organizzazioni per il 1919 si annunciano per il dicembre i camerali podistici fra gli studenti dell'istituto nautico ».

Da queste poche noterelle di cronaca noi siamo intravedere tutto un programma per venire. Ed il programma, per quella fiducia che ormai noi abbiamo soltanto nella gioventù (oh! sacra giovinezza che ultima accende sotto le armi ultrici salvasti l'Italia, e i copristi di pura e santa gloria!) bisognerà proprio che lo svolgano i giovani studenti, e considerato che i maestri e il governo ad essi sovrintende se ne buzzera... romanticamente parlando.

« Macché o signori miei, direbbe un predicatore dopo la tradizionale soffiata di naso, questo fatto che concerne la scuola e lo sport ne abbiamo, per quanto più che inutile, parlato e riparlato migliaia e migliaia di volte, ed anche l'onorevole Turati nella Camera dei Deputati del 21 Novembre ebbe a dire: « Urge risolvere davvero problema della scuola ». E quel davvero, orevoli lettori nostri che pazientemente ci avete nelle innumeri elucubrazioni in proposito, vuol dire che il problema della scuola ora non si è mai pensato a risolverlo e che mai la più grande guerra del mondo è finita, grazie al cielo ed ai nostri immensi doni e sacrifici, ed è ora di cominciare a dar mano alla soluzione di quei problemi che incessano sul serio, molto sul serio, l'umanità, la scuola! Ma per scuola si dovrebbe intendere questo in poche parole: io, Stato, ho il dovere che avrebbe un padre verso tutti i suoi figli; i figli miei sono tutti gli amministrati; i miei amministrati si dividono in tante troppe classi. Io ho l'obbligo di proteggere tutte, e quindi devo partire dal presupposto che tutti si trovino in condizione da poter essere assistiti dal principio della fanciullezza alla età giovanile, fino a che cioè ognuno di questi nuovi esseri, nati e creati per utilità pubblica, sia in grado di far bene, e ben fare. Quindi io Stato devo provvedere in primis et ante omnia alla scuola. E cosa è la scuola? Il padre lavora, la madre o lavora o cresce altri piccoli come il riccio; io Stato prendo con me il fanciullo e tengo quasi tutto il giorno. Gli impartisco un pizzico di alfabeto con una maestra che ama più spesso il romanzetto che la scolaresca (romanzetto letto... o vissuto), una tonnellatina di latinorum, ed in ultimo o un vagore di pandette o delle artistiche passeggiate tra ospedali e camere, analoghe.

È questo solo il mio dovere? Creare dei rampolli, dei medici, degli avvocati, o devo creare d'ogni altra cosa creare degli uomini sani e come tali atti a godere la vita e a farla godere a quelli che da essi nascono più forti e più sani ancora? Ed eccoci noi. Eccoci a quella scuola dalla quale ogni nostro programma ci scosta sempre più, ed una nuova Commissione nominata sullo stampo di quella che fu sciolta, studia e ristudia a cavare maggior numero di ragioni da maggior numero di buchi. La scuola va organizzata su basi molto nuove, se veramente la si vuol chiamar tale nella sua completezza, nella sua utilità, nella sua efficacia.

Leggevamo giorni addietro una biografia di William su Wilson, ed in essa era riportato un brano di un discorso del presidente proposito di riforme che egli chiedeva nei programmi dell'Università di Princeton, della quale era stato nominato rettore. Diceva il presidente: « statista americano che in quella Università si dava troppa cura allo sport, ai balli, e rappresentazioni, trascurando i veri studi intellettuali ».

Noi leggendo le meraviglie di quelle scuole americane nelle quali il *base-ball*, il nuoto, il ciclismo, la scherma e tutti gli altri *sports* raggiungono il grado di vera esaltazione, ci sentivamo venir la pelle di vera e mortificatissima... oca pensando alle nostre povere scuole, alle nostre ancor più povere università nelle quali non c'è ombra di sale di scherma, o di campi da giuoco o di palestre ginnastiche, e ci veniva in mente il popolare detto creato dai poveri disperati: a chi tanto ed a chi niente...



Mentre si inaugura il Congresso della Pace. — L'uomo del giorno. — Il Presidente Wilson che è pure un grande fautore dell'Educazione Fisica. (Fot. Strazza - lastre Cappelli)

Qui, se qualche rettore Universitario volesse uscir fuori da matto, potrebbe e dovrebbe lamentarsi come la gioventù non sia mai allettata da alcuno dei tanti esercizi fisici che pur la ricondurrebbe al tavolo da studio con maggior lena ed anche con maggiore letizia. Ma dove pescare (anche la pesca è uno sport!) un rettore simile quando anche tra i giovani maestri e le giovani maestre non trovate un appassionato di sport, salvo che esso non sia un *habitué* ai circoli da ballo?

Ed è perciò che noi, per riprendere il filo dove lo avevamo lasciato, ci rivolgiamo ai giovani, ai molto giovani, a quelli sui quali

veramente sono appoggiati i futuri e grandi destini dell'Italia e del mondo intero, perchè essi operino da sé, si riuniscano, spingano i poteri pubblici a dar loro quello che spetta, e cioè una scuola nella quale se la mente deve e può essere educata, il corpo non venga martoriato.

E non c'è barba di ministro o di vecchio rettore o retore che sia, il quale quando senta la gioventù a chiedere ad alta voce la riforma, la ricostruzione di questo invecchiato ed infrollito istituto quale è la scuola di oggi, non si affretterà a mutare e fondamenta e piani superiori, magari abbattendo tutto per rifare daccapo. I giovani devono gridare a questi reggitori, a quelli più vicini ad essi come a quelli altri che vivono nelle alte sfere celesti, e da quell'altezza nulla vedono e nulla sentono, che vogliono aria, vogliono moto, vogliono vita per potere anche meglio studiare e rendersi padroni dell'esistenza.

E quest'aria, questo moto, questa vita deve essere concessa ai piccoli bimbi dell'asilo come ai forti giovani delle Università. Lo Stato deve prendere a sé questo elemento di grandezza avvenire, quale è ogni nato da uomo e donna, ed educarlo completamente e perfettamente, non dargli soltanto quella parte di alfabeto e fargli crescere addosso mille malanni del chiuso, dell'immobilità, della mancata respirazione. Noi vorremmo che ci aiutassero nella santa crociata a favore di una scuola che sia completamente e veramente efficace materialmente ed intellettualmente anche i sanitari, e che con la verità della scienza ci dicessero quanti e quali malanni si impadroniscono dei nostri bimbi nelle aule scolastiche strette ed oscure e antigieniche, e come mal si serva al progresso della nazione non concedendo una educazione fisica assieme a quella intellettuale. Ma i nostri sanitari, come i nostri governanti che li stipendiano, attendono le epidemie per correre alle vaccinazioni ed alle chiusure delle scuole, lasciando d'altra parte che le ferie obbligatorie riempiano maggiormente i cinematografi ed i *café-chantants*... ed i viali ombrosi! E la vita? la vera cagion della vita che è nella salute e nella gioia che da essa deriva? Come facilmente dimentichiamo i primi e più importanti principii della nostra esistenza finché non ci sorprenda il malanno inevitabile!

La Stampa Sportiva.



BELLIA & NIGRA
 Fabbrica Nazionale Candele per Automobili
 (Brevetti NIGRA).
 Stabilimento e Uffici: Via Saccarelli, 5bis, 7 - TORINO
 Telefono intercomunale 36-71.

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
e per ogni uso.**PADIGLIONI, HANGARS, ecc.****OFFICINE**

di

Villar Perosa**Cuscinetti a sfere.****Sfere di acciaio.****VILLAR PEROSA**

(Pinerolo).

BOSCO & MARRA

Fabbrica Italiana

ARTICOLI e ABBIGLIAMENTI SPORTIVIFornitrice delle principali Società Sportive
e dei Campi Sportivi al fronte.**BOSCO & MARRA - Torino - Via Roma, 31**
(Entrata Via Cavour).Già **Negozi** VIGO**IL LEONE SI RISVEGLIA
E ROGGISCE***Quando corre***PEUGEOT****VINCE**Fabbrica Italiana **Cieli PEUGEOT**
Ditta G. e C. F.lli Picena di **CESARE PICENA - Torino**
Prima Fabbrica Italiana di Catene per Cieli.**Officine "Radio" Milano****CANDELE DI ACCENSIONE**per **Motori di Aeroplani, Automobili, ecc.****Officine:** Via Bezzecca, 2 (**Gorla I^o**) - Telef. 214-24.Amministrazione ed Ufficio Vendite: Via Bocchetto, 8 - Telef. 85-41 - **MILANO**

a morte di Teodoro Roosevelt

Teodoro Roosevelt amava molto tutti gli sports. Soprattutto un grande cacciatore. Il libro che si intitola «Passatempo all'aperto di un cacciatore americano», è un racconto che l'ex-presidente degli Stati Uniti fa delle sue caccie. Dall'alba. Colazione alle sei. Dodici ore in sella. Come al campo con un appetito divoratore per la preda e quindi una bella fiammata accesa al caldo della notte: poi una coperta pesante intorno al corpo e gli occhi fissi alle stelle brillanti finché il sonno lo chiude».

Questo si chiama «vigor di vita»! Roosevelt è un cacciatore appassionato, ma vero osservatore. Onde si fa uno scrupolo di narrire le cose come sono andate, senza tanti ameni. Taleché il suo racconto riesce in certi punti quanto monotono. Un'altra caratteristica che lo distingue dal cacciatore comune è che questi vede la selvaggina e il cane mentre Roosevelt osserva ogni cosa con occhio pronto e acuto.

Le caccie di cui l'ex-presidente ci parla, sono quelle fatte da lui nel Colorado, e sono caccie al «conchudo» (puma), all'orso, al lupo, al cignale, e al cervo. Si dice dei luoghi, dell'aspetto dei monti, del manto, del bagaglio e del «pack» di cani. Anzi fa fare la conoscenza dei cani ad uno ad uno, Jim, di Boxer, di Turco, di Regina e degli altri. I cani sono il fattore più importante nella caccia del puma. Essi si dividono in cani inseguitori e combattenti: i primi sono quelli che corrono contro al puma finché la bestia o salta su una roccia o si rivolta; i secondi sono quelli che lo uccidono. La parte del cacciatore è solo quella di tirare al puma quando è alberato (per usare termine venatorio); meno nel caso che l'animale si sia rivoltato in terra contro i cani perché allora è dovere dello «sportsman» di accorrere in aiuto delle sue bestie e di ferire col coltello.

Roosevelt era diventato un'autorità per tutto ciò che riguarda il puma e le sue abitudini. In un certo punto egli se la prende con un naturalista che scrisse del puma come di un nemico dei grossi carnivori e di un amico dell'uomo. Le sue osservazioni lo hanno invece persuaso che il puma è un animale vile e che solo quando è ridotto alla disperazione ha momenti di ferocia. Un

capitolo interessante e pieno di avventure è quello dedicato alle caccie all'orso dello scorso aprile.

Da ultimo Roosevelt fa un po' di etica dello «sport»: perché egli ama la caccia non tanto per il piacere barbaro di ammazzare, quanto per sentirsi nelle vene la pulsazione di una vita forte. Egli ha anzi il più grande disprezzo per il cacciatore che si vanta della quantità della selvaggina uccisa. Ecco le sue parole: «I veri «sportsmen» degni di tal nome, gli uomini che cacciano solo in stagione e con moderazione, non recano alcun male alla selvaggina. Ma è deplorabile invece che ci siano delle persone che provano gusto solo nella distruzione e che tendono unicamente a stabilire il



L'ex Presidente degli Stati Uniti Roosevelt.

«record» dei fagiani, delle lepri, dei daini uccisi. L'abitudine di fare delle grosse caccie in un giorno e di darne notizia ai giornali sportivi è una delle più malsane ed esiziali da qualsiasi punto di vista, e sarebbe sperabile che queste cose fossero fatte comprendere al pubblico ed ai loro membri da tutti i «clubs» sportivi americani. Roosevelt stesso scrive come uno «sportsman», il quale vede nella caccia una virile ricreazione, che abitua l'uomo alle fatiche, ai pericoli, alle risorse, che lo fa paziente, vigile, energico, e contribuisce a renderlo migliore, come individuo e come cittadino.

Tutte le società per la protezione degli animali perdoneranno all'ex-presidente i suoi colpi di fucile e di coltello del Colorado e sulle montagne Rocciose contro il puma e l'orso per la tenerezza con cui ci parla poi dei cari piccoli conigli, dei passerotti e degli altri uccelletti che egli vorrebbe veder rispettati. Le sue predilezioni sono il pic-



Fanali ad olio per Bicicletta
Brevetto "AQUILAS"
F.lli SANTINI - Ferrara
Vendita ai soli Negozianti.
Fortissimi sconti ai rivenditori.

chio, ed egli è «felice che per gli ultimi tre anni una coppia di picchi dalla testina rossa abbia fatto il nido nei giardini della Casa Bianca». Ma tutto questo sentimentalismo zoofilo è un po' manierato e voluto, e ce lo fa sospettare l'entusiasmo con cui scrive più avanti in una delle ultime pagine del libro: «Il mio figliuolo maggiore ha ucciso il suo primo daino quando aveva quattordici anni e il suo primo alce, con delle corna che misuravano 56 pollici in larghezza, quando aveva appena toccato i diciassette!».

La Conferenza internazionale per la navigazione aerea

Si terrà prossimamente a Parigi ed in essa si discuteranno le seguenti questioni:

- a) del diritto privato pubblico internazionale;
- b) della scienza e della sicurezza della navigazione aerea; in quanto riflette la cartografia, gli strumenti di bordo, l'aerologia, la trasformazione degli apparecchi, la istruzione alla navigazione dei piloti, le rotte e campi d'atterraggio;
- c) lo scambio dei servizi internazionali di comunicazione aerea col concetto della libertà per far fruire al primato dell'Italia, in fatto di costruzioni e di piloti, dell'immenso campo mediterraneo, africano e coloniale che è il più pronto ad essere organizzato per la navigazione aerea.



Roosevelt, emerito campione di equitazione.



Roosevelt, appassionato giocatore di golf.

BERGOUGNAN & 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.
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.
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. Proiettfificio 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.