

# LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

ANNO L. 15 ESTERO L. 25  
SEMESTRE .. 8 .. 13

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

TORINO

Via Davide Bertolotti, 3

INSEZIONI

Una pagina L. 200  $\frac{1}{4}$  di pagina L. 50  
 $\frac{1}{2}$  " " 100  $\frac{1}{20}$  " " 10



Il torinese Gay ha vinto la classica corsa per la COPPA DEL RE.

**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.

Gli articoli e gli abbigliamenti

**SPORTIVI**  
*di qualità superiori e più convenienti  
VOI*

Li troverete soltanto da  
**BOSCO & MARRA - Torino** — Via Roma, 31  
(Entrata via Cavour).

*Già Negozio VIGO*

La fornitrice delle maggiori Società sportive,  
dei campi sportivi al fronte, dei clubs. - Export section



SV.PPLYCAR

Apparecchi di segnalazione per auto elettrici  
ed a mano.

Trombe per auto e per moto.

Fari e fanali per auto e per moto.

FABBRICHE PROPRIE

TORINO - MILANO - ROMA

Dinamo e Batterie per impianti illuminazione  
ed avviamento.

Cinghie in gomma per motocicli.

Accessori per Auto - Moto - Cicli.

ESPORTAZIONE

CARELLO & DE MARCHI - TORINO

**ANZITUTTO UN  
Graziano**

# Anche lo Sport attende dal Governo.

(Lettera aperta a Sua Eccellenza Giovanni Giolitti).

Non l'andiamo al salvatore, mai seguimmo carri trionfali, nè lanciammo pietre ai caduti. La nostra causa, la causa dello sport, è materialista di civiltà, di progresso, di grandezza avvenire per l'umanità tutta, e noi abbiamo perciò tutta la speranza che essa trovi sempre chi la difenda, chi la faccia sua, chi ne veda finalmente tutta la giustizia e l'indispensabilità dell'attuazione di ogni nostro postulato.

Eccellenza Giolitti,

Pochi come V. E. — non vogliamo solo alludere all'età che è sempre giovane quando ha la validità intellettuale e materiale come la vostra — conoscono così come va conosciuto il mondo in generale questo piccolo mondo, che è la nostra Italia — in particolare. Pochi, ripetiamo, come V. E., ne hanno i bisogni più urgenti, le necessità più impellenti ed anche i possibili rimedi da adottarsi. Parlano di ciò che riguarda i giovani, in especial modo, i quali sono poi la vera forza, il vero avvenire, la vera speranza della grandezza di un popolo. Questo popolo va in tutti i modi avviato sulla strada, incanalato nella retta via, attraverso le leggi più moderne, le istituzioni più consone ai tempi, più adatte al momento che attraversiamo.

Una delle cure di Governo oggi — a parte quella importantissima e vitale dell'assegnamento di questa convalescente Italia (non la più debole di tutte le nazioni le quali sono del resto ancora più malate) tanto nei riguardi della politica estera come di quella interna — deve essere quella della gioventù. Noi la vediamo. Essa è incerta tra il passato, il presente pieno di insidie, l'avvenire. Bisogna attrarla verso la via della modernità con tutti i mezzi dell'evoluzione, non lenta, ma non caotica. Per ottenere che ciò avvenga, e per il bene della futura nostra grandezza, occorre che i metodi di una volta vengano mutati radicalmente. Noi, che dello sport e dell'educazione fisica ci formammo

una religione, lo scopo unico della nostra vita, la idealità più alta del nostro pensiero, vediamo in esso tutta la fortuna della nostra razza. Nè vogliamo qui, in poche parole che ci permettiamo di rivolgere a V. E., perderci in discussioni che ormai da anni ed anni riempiono libri, giornali e fanno spese di conferenze, ordini del giorno ecc.

Noi, uomini che allo sport dedicammo quel poco che l'intelletto nostro ci permise onde assurgesse, come dovrà assurgere, a vera istituzione dello Stato, chiedemmo e chiediamo anche a V. E., come già facemmo agli altri che vi precedettero, come già facemmo ai nuovi e vecchi legislatori che andarono a sedere o a riprendere i loro posti alla Camera, che lo sport diventi una cura assidua dello Stato, essendone una necessità, un'indispensabilità.

E per non abbandonarci in ulteriori considerazioni — che ormai sono facili a farsi — ecco le nostre richieste sulle quali richiamiamo fortemente l'attenzione dell'E. V.

1) L'educazione fisica della gioventù italiana è ancora un mito, una parola, forse anche una legge (chi se ne ricorda se esista o pur no una legge in proposito?), ma non è un fatto. Dei progetti se ne sono fatti, e se ne stanno forse facendo anche dei nuovi... per arricchire gli archivi, ma ognuno di noi sa che cosa si faccia per i bambini, per gli adulti, per tutti insomma quelli che hanno il sacrosanto diritto di mantenersi sani nel corpo e nella mente. Guardiamo le scuole e poi diciamo la verità. Se nelle discipline ginnico-sportive non soccorresse l'iniziativa privata, noi saremmo ancora privi di ogni movimento moderno. Occorre che V. E. organizzi un qualche cosa come un Ministero, almeno una Commissione, sia pure un sottosegretariato, ma un Ente costituito è necessario perché lo Sport, l'Educazione fisica abbia una legge, un Codice, un ordinamento. Così si va avanti come le pecore sbandate, ed in mezzo secolo, da quando cioè lo sport ha cominciato a penetrare nella volontà e nei bisogni del popolo, si è fatto nulla ancora nei riguardi di una necessaria, indispensabile ed ormai improrogabile legislazione sportiva.

Questo chiediamo in generale per la educazione fisica della gioventù che va avviata verso alte conquiste morali e quindi distolta da una certa vita di sensi verso la quale si avviterebbe sicuramente se abbandonata a se stessa nella scelta dei modi e dei luoghi ove trascorrere le sue ore e consumare le proprie esuberanti energie. In linea secondaria, e più che mai importantissima per le nostre industrie, per i nostri commerci, per tutto ciò che rappresenta il movimento verso la civiltà, e per mantenere dignitosamente il nostro posto nel concerto mondiale, occorre che le industrie del motore — quelle automobilistiche, quelle aviatorie — vadano incoraggiate nel senso più vero, più esteso e più moderno della parola.

Uno degli atti solleciti del Governo di V. E., nei primi giorni del suo — che speriamo lungo e fortunoso per l'Italia nostra — insediamento, è stato quello di togliere il divieto nittiano dei voli. E le ali hanno ripreso la loro parte di cielo. Ne siamo grati. Ma non è certo ciò solo che basti. Il Governo, e non vogliamo dir questo come consiglio perché l'E. V. non ne ha certamente il bisogno, all'incoraggiamento deve sempre unire il suo concorso efficace tanto quanto è fatto di pura parola legislativa come quando è materializzato di finanziamento. E così noi vogliamo che per i trasporti aerei, come per quelli automobilistici l'interessamento governativo abbia da avere una forma vera e propria, in tutti i sensi, una legislazione che ne favorisca in ogni modo l'impulso, lo sviluppo, l'incremento. Concedere quindi, a chi lo chieda

e ordinarme dove non sia richiesto, ma se ne veda la necessità, l'impianto, l'organizzazione di linee per merci e viaggiatori a mezzo aereo, largheggiate nell'uso dei carburanti perché si viaggi, oggi che in ferrovia è un problema il farlo, doppio in moto ed in auto, onde non solo al forestiero, ma anche all'indigeno sia concesso di vedere, ammirare e conoscere l'Italia. Rendere più svelti, più moderni, più facili i servizi postali con uso di aero, auto e moto nel collegamento di centri grandi e piccoli per quali i trasporti ferroviari da una parte e quelli a trazione animale... ed umana (i poveri pedoni postali che fanno ventine di chilometri a piedi) sono insufficienti, antiquati; dare insomma a questa grande scoperta del motore quella importanza che merita e che è tanto bene, tanto guadagno, tanta felicità per la vita materiale dell'umanità.

Eccellenza,

Noi non vogliamo esporre un programma, che del resto si trova in tante altre pubblicazioni nostre e di altri, noi non amiamo il ripetere a V. E. cose che sono ben note, data l'esperienza e la sagacia vostra, ma abbiamo voluto e vogliamo farci sentire ancora una volta perchè questa nostra voce non manchi e perchè sentiamo vivo e forte il bisogno che i nostri voti vengano esauditi.

E null'altro aggiungiamo. Lo sport, quello ginnico come quello meccanico, ha fatto rinascere nel mondo intero il bisogno di una vita più bella, più comoda, più sana, più veramente sentita e goduta. Noi dobbiamo incoraggiare questo grande movimento di civiltà e di progresso. Ed il Governo deve essere alla testa di tutti nel far la legge che a tale incoraggiamento serva.

Auguriamo al vecchio legislatore, che assume le redini in momenti non certo facili e comodi, che la fortuna lo assista, perchè è fortuna d'Italia.

Gustavo Verona.

La "Stampa Sportiva", continua ad essere la rivista illustrata d'Italia più popolare, più diffusa e meno costosa. Il numero odierno esce in 20 pagine e costa solo centesimi trenta. Giudichino i lettori della sua importanza.



La classica Coppa del Re a Milano  
Gay, il vincitore della gara.

(Fotografia Strazza - Lastre Cappelli).

**BIANCHI-BIANCHI**  
**BIAN** La **NCHI**  
**BI** **B** **Cicletta**  
**BI** apprezzata e diffusa  
**BI** in tutto  
**BI** il mondo.  
Le Biciclette **BIANCHI**  
sono montate da  
gomme **PIRELLI**  
**BIAN** **BIAN** **BIANCHI-BIANCHI**  
**BIANCHI-BIANCHI**

Società Anon. EDOARDO BIANCHI Viale Abruzzi, 16-MILANO  
Capitale Lire 14.000.000 interamente versato.

# Le ali d'Italia ed i loro motori nel Raid Roma-Tokio

## Il motore per aviazione "SPA"

Due numeri addietro abbiamo ampiamente parlato del raid Roma-Tokio compiuto da due « Sva », i geniali apparecchi della Casa Ansaldi. Le vittorie aeree riportate da Ferrarin e Masiero con l'Ala d'Italia, se onorano gli « Sva », onorano anche il motore che ne è l'anima e la forza. Nell'aviazione di guerra la « Spa » (Società Ligure Piemontese Automobili) ha avuto il suo posto d'onore e nell'aviazione di pace non poteva ottenere risultato inferiore.

acqua

Il motore per aviazione « Spa » tipo 6A Surcompresso, è del tipo fisso a 4 tempi con 6 cilindri verticali, riuniti a coppie e con raffreddamento dei cilindri ad acqua. Il diametro dei cilindri è di mm. 135. La corsa degli stantuffi è di mm. 170. La potenza effettiva massima è di HP 220 al regime di giri al minuto primo 1650. Il peso del motore completo (senza acqua, olio, tubazione di collegamento ai radiatori e serbatoi) è di Kg. 250. Il senso di rotazione dell'elica (guardando di fronte il motore dal lato dell'elica) è nella direzione opposta a quella delle lancette dell'orologio.

I cilindri sono di acciaio speciale, riuniti a coppie, e rivestiti da una camiciatura d'acqua per il loro raffreddamento, in lamiera d'acciaio saldata ai cilindri.

Hanno una valvola d'aspirazione, ed una valvola di scarico per cilindro; queste sono disposte superiormente e leggermente inclinate verso l'asse dei cilindri nel senso trasversale). Le sedi delle valvole sono direttamente ricavate sui cilindri. I condotti delle valvole hanno la loro estremità esterna filettata per fissarvi, mediante raccordi, i tubi d'aspirazione da un lato, e i tubi di scarico dall'altro.

Ogni cilindro porta due candele, disposte una dal lato delle valvole d'aspirazione, l'altra dal lato delle valvole di scarico; si hanno quindi due accensioni singolari per cilindro.

Un rubinetto in comunicazione con la camera di scoppio è applicato ad ogni cilindro.

L'acqua di raffreddamento entra in ogni coppia di cilindri in basso ed esce superiormente, passando da una coppia all'altra, all'estremità che si racorda alla tubazione che la porta al radiatore.

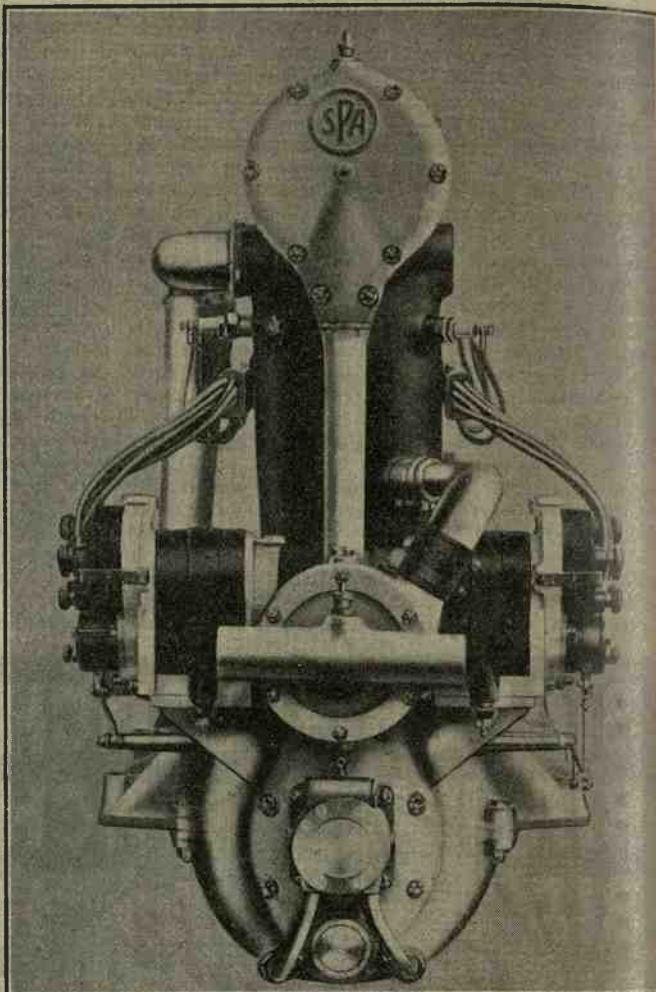
Il basamento del motore, di alluminio, è diviso in due parti colla linea di unione sull'asse motore. Mentre sulla parte superiore, chiamata basamento, si fissano i cilindri e sonvi gli appoggi o zampe per l'appoggio del motore sugli apparecchi, la parte inferiore, chiamata coppa-motore, unita mediante colonnette passanti alla parte superiore, sopporta in appositi supporti, l'asse motore e porta tutte le tubazioni per la circolazione dell'olio.

Il suo fondo fa da serbatoio raccoltitore dell'olio, il quale è immediatamente aspirato da apposita pompa che lo aspira attraverso un filtro posto nel centro del fondo del serbatoio.

Un coperchio frontale sulla parte anteriore del basamento racchiude e porta i diversi organi del gruppo comando dell'asse verticale, pompa magneti, pompa olio e avviamento a mano.

L'albero a gomiti di acciaio speciale ha le manovelle a 120° ed è completamente equilibrato. È sostenuto nei quattro supporti sul basamento da scinetti con metallo antifrizione.

L'albero a gomiti, all'estremità posteriore, porta



Motore 6 A Surcompresso visto di fronte.

Il cono per fissarvi il mozzo porta elica e porta un doppio reggispinga a sfere che serve per sopportare la spinta dell'elica.

Alla estremità anteriore dell'albero motore è calzato il pignone conico che comanda i diversi organi, con relativo reggispinga a sfere.

L'albero motore internamente è forato per la circolazione dell'olio dai supporti alle bielle.

Le bielle sono in acciaio speciale con gambe di sezione tubolare. La testa della biella sull'asse motore è divisa in due parti unite mediante bottoni e gira sull'albero motore su di un cuscinetto di metallo antifrizione. La coda della biella porta il perno che snoda direttamente nei mozzetti dello stantuffo.

Gli stantuffi sono di alluminio speciale, hanno due anelli di tenuta della pressione in alto ed uno in basso.

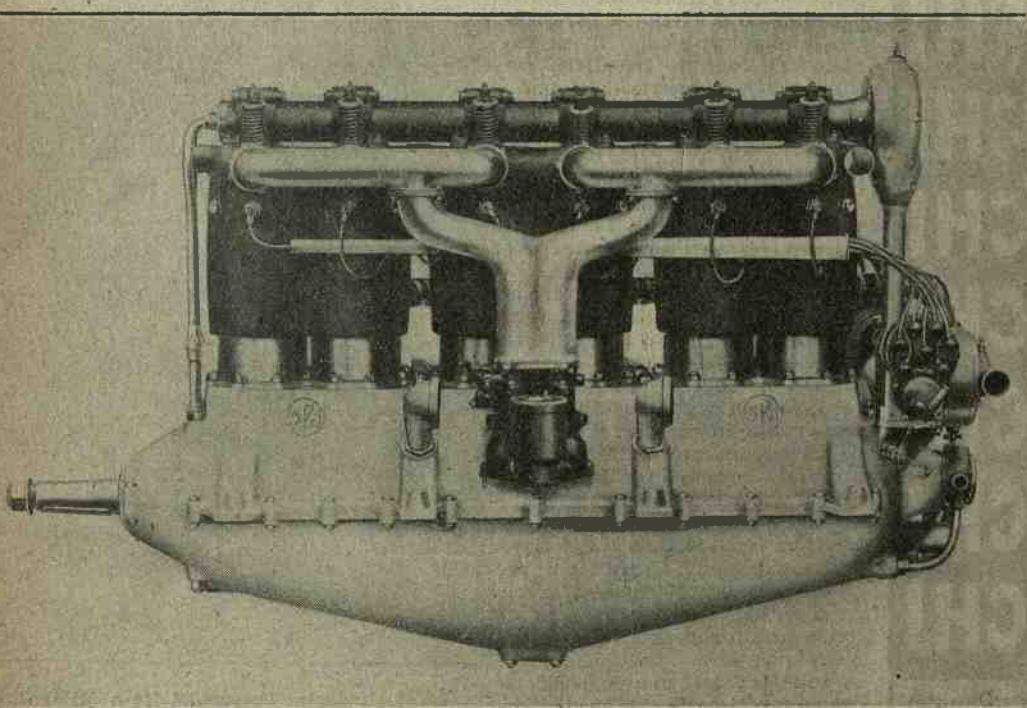
Il comando delle valvole è disposto superiormente e longitudinalmente sull'asse dei cilindri in una speciale scatola che porta tutto il gruppo.

Questa scatola si fissa sui cilindri completamente o solo parzialmente montata e sopporta a mezzo di cuscinetti in bronzo l'albero di distribuzione, il quale riceve il comando dai gruppi d'ingranaggi conici dell'albero verticale di collegamento col motore.

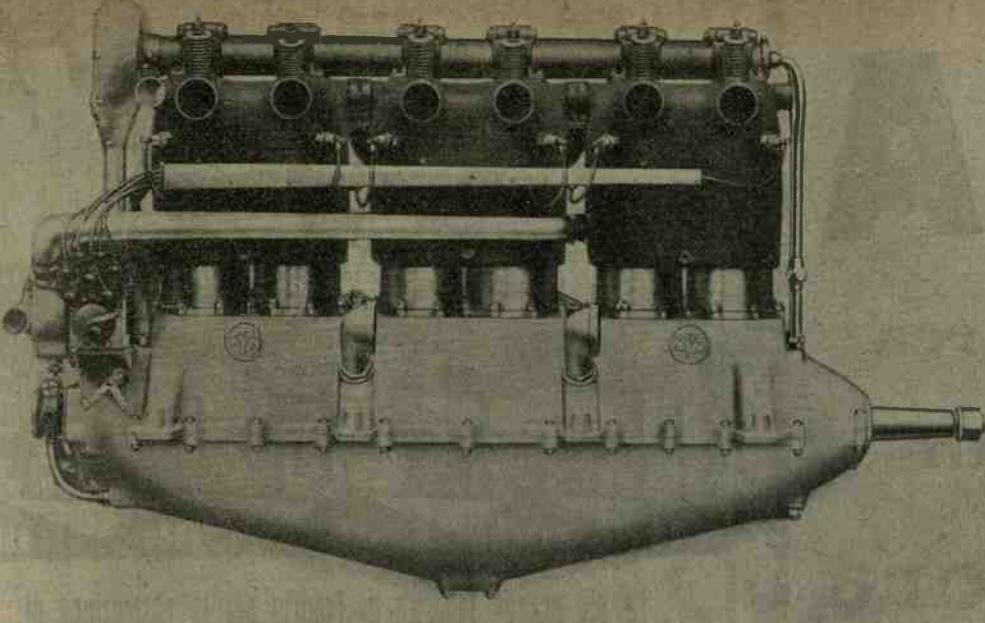
Nell'albero di distribuzione, forato su tutta la sua lunghezza, circola l'olio che riceve in pressione da apposita tubazione regolata a mezzo di valvole che riducono la pressione a m. 1,5, massimo non deve mai essere superato.

L'olio dalla cavità dell'albero di distribuzione passa a lubrificare i supporti e le canne, quindi si scarica all'estremità anteriore, nel tubo di rivestimento dell'asse verticale, all'estremità posteriore nell'apposita tubazione che lo porta nella coppa del motore.

L'asse di distribuzione agisce sul comando delle



Motore 6 A Surcompresso - Lato carburatore.



Motore 6 A Surcompresso - Lato scappamento.

valvole a mezzo di bilancieri o leve articolate su perni fissi alla scatola di distribuzione. I bilancieri sono muniti di rulli girevoli sulle cimes e di percussore registrabile sulla valvola. L'olio che circola nel tubo sopporto distribuzione lubrifica il rullo ed il relativo pernetto ed a mezzo di apposita circolazione lubrifica l'articolazione dei bilancieri.

Le valvole sono richiamate sulle loro sedi da apposite molle montate sul gambo stesso delle valvole a mezzo di uno scodellino che s'incastra in un cono spaccato, il quale ha internamente delle annellature circolari che copiano quelle fatte sul gambo della valvola.

Ad impedire che nel caso di rottura di molle delle valvole possa aprirsi il cono che stringe il gambo delle valvole, il cono è fasciato da un anello elastico che tiene sempre unite le due parti.

Trasmette il comando al gruppo di distribuzione mezzo di una coppia d'ingranaggi conici inferiori e di una coppia d'ingranaggi conici superiori.

L'albero verticale è interrotto nel tratto inferiore mezzo di un giunto scorrevole. Questo per permettere (oltre la dilatazione) lo smontaggio del gruppo scatola distribuzione e la parte superiore dell'albero verticale senza dovere smontare la parte inferiore dell'albero verticale ed i suoi diversi organi.

Il tubo di rivestimento dell'albero verticale, mentre protegge questo, fa da tubo di scarico dell'olio che dalla scatola di distribuzione, lubrificando ingranaggi e supporti, ritorna nel basamento.

Il raffreddamento dei cilindri si ottiene con una attiva circolazione dell'acqua ottenuta da apposita pompa centrifuga che aspira l'acqua del radiatore, la manda nei cilindri e quindi di nuovo al radiatore. La pompa riceve il comando da apposita coppia d'ingranaggi conici dall'asse verticale. È disposta longitudinalmente sopra l'asse motore ed è fissata al coperchio frontale del basamento. Un rubinetto serve per lo scarico della pompa ed un appo per l'eventuale scarico dell'aria. La lubrificazione dell'alberino della pompa è fatta: dal lato degli ingranaggi dall'olio di ritorno dalla scatola di distribuzione; dal lato esterno da un apposito Stauffer manovrabile a mano.

La circolazione dell'olio, in tutte le parti del motore, e lo scarico dell'olio dalla coppa motore sono ottenuti da una doppia pompa rotativa ad ingranaggi, di cui la prima pompa aspira l'olio fresco del serbatoio disposto a parte e lo manda sotto pressione nelle tubazioni che lo portano in tutti i punti da lubrificare; la seconda pompa aspira l'olio che si raccoglie nel fondo della coppa motore e lo rimanda al serbatoio di deposito dell'olio.

Questa doppia pompa è fissata anteriormente sul coperchio e riceve direttamente il comando dall'asse motore. Una valvola di sicurezza per il massimo della pressione è applicata alla pompa olio. Il motore ha un doppio carburatore Zenith-SPA tipo 35 D.C., a corpi uniti, con farfalle regolatrici manovrabili a mezzo di leve. Ogni carburatore alimenta tre cilindri ed aspira l'aria direttamente dall'esterno, oppure a mezzo di una manica-vento regolabile. La tubazione d'aspirazione dal carburatore al collettore longitudinale sui cilindri è riscaldata mediante circolazione d'acqua calda presa da apposita tubazione dai cilindri. Il riscaldamento è regolabile da apposito rubinetto posto sulla tubazione d'acqua del carburatore.

Il carburatore è munito di apposito raccordo per attaccarvi il tubo di arrivo della benzina. È pure

l'motore è munito di apposito magnetino di avviamento, inoltre è eventualmente applicabile l'avviamento con manovella. A tale scopo il motore ha un alberino di rinvio posto anteriormente sotto l'albero motore e che può con questi ingranare mediante una coppia di ingranaggi di riduzione che sono disposti, col pignone sull'alberino di rinvio, e la ruota sullo stesso pignone conico sull'asse motore.

Esteriormente si applica una manovella a mano e la manovra è come negli avviamenti comuni.

## Dopo la prova.

La « Spa » è ancora una volta al suo posto di combattimento. Ha diritto di vincere chi ha legato il suo nome alle maggiori competizioni che la storia della nostra giovane industria ricordi. La « Spa » garantisce all'Italia una varietà e una quantità di prodotti veramente grandiosa. Ogni macchina che porta il suo nome ha in sè una garanzia generalmente riconosciuta, garanzia di perfezione che milioni di cimenti hanno affermato.

Così essa si prepara ad affrontare l'avvenire, forte del suo glorioso passato. La « Spa » ha una storia e perciò sente l'orgoglio che da essa le deriva e che l'anima a mantenere alto il proprio nome.

Oggi che ogni limite può ritenersi superato per le possibilità umane, oggi che ogni più ardita speranza e ogni più generoso proposito possono essere concepiti, che ogni prova più difficile può essere affrontata, perché l'imprevisto e l'impossibile non esistono più, si prospetta e si definisce il trionfo di questa grande Casa che nei tempi duri e difficili ha saputo volere ed osare.

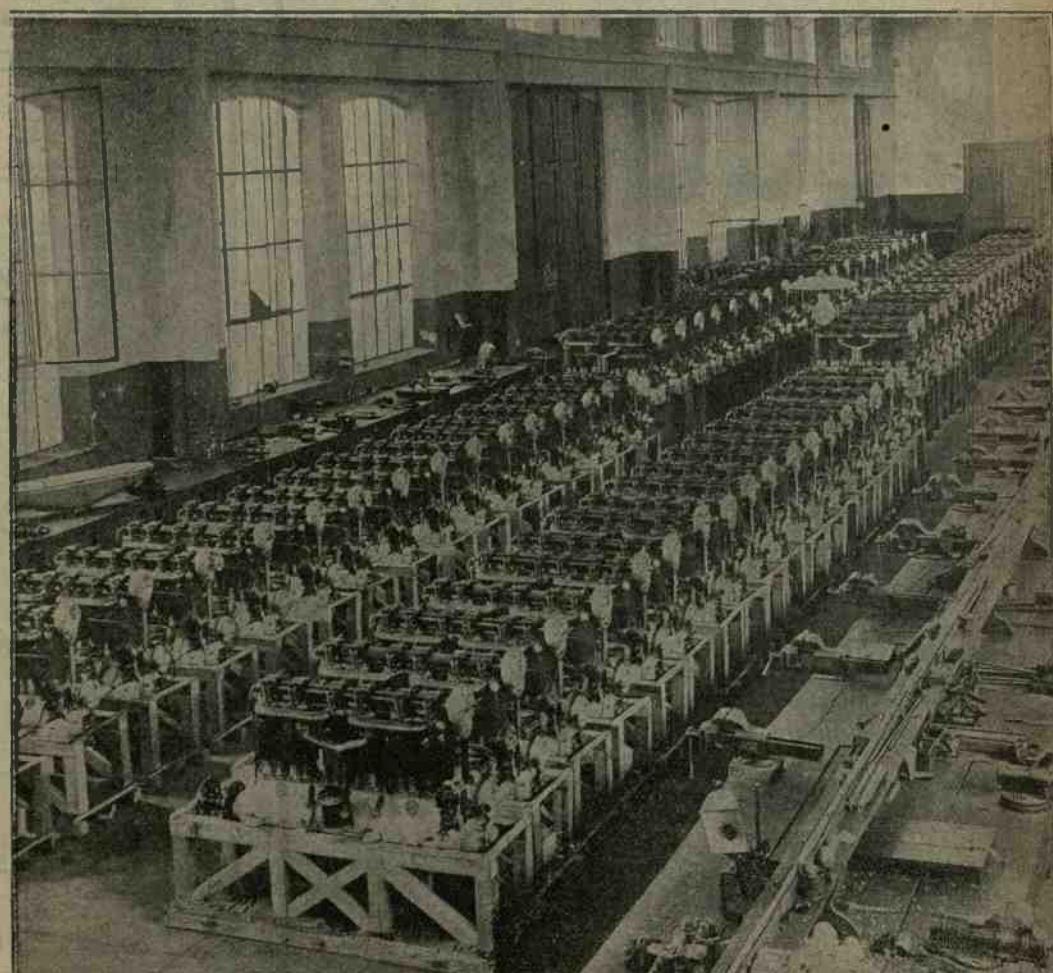
E' giusto dunque che il premio venisse e fosse degno dei meriti.

La « Spa » vede nel giro di una decina d'anni compiersi il ciclo del suo lavoro, vede coronati i suoi sforzi, vede affermata la propria superiorità. Le sue macchine corrono il mondo. Il suo nome è sinonimo popolare di forza e di audacia. Che poteva chiedere di più? Tutto ha avuto; ma tutto deve a se stessa.

C'è in questa constatazione il migliore riconoscimento di ciò che è e rappresenta l'attività di questa grande Casa italiana, alla quale il vigile e costante amore dei suoi dirigenti hanno saputo imporre un meraviglioso ritmo di produzione, che non s'arresterà più.

La Casa ligure-plemontese nei rapporti dell'industria meccanica italiana ha dato vita all'automobilismo come impresa industriale e come attività sociale. Essa ha dato forza e impulso al volo umano. Essa batte tutte le strade con le sue macchine e riempie i cieli dei rombi dei suoi motori.

Il Tecnico.



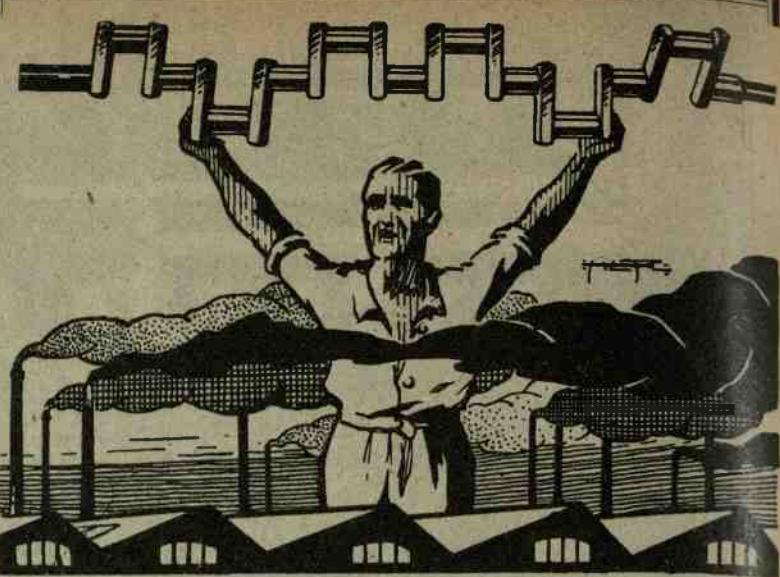
Una consegna di motori « SPA » per aviazione.

# CORA

la classica Marca  
del Vermouth

## Amaro Cora

Casa fondata nel 1835  
= TORINO =



La più grande fabbrica di Francia per la costruzione di  
**ALBERI A GOMITO**

**J. FAURE**

17, Chemin de Combe-Blanche. — Tél. 34-11

**LYON - MONPLAISIR**

Macchinario speciale per la rettifica  
dei cilindri di motori, d'ogni tipo

# PEUGEOT

**Cicli - Automobili**

**Camions - Catene**

La Marca di gran Lusso

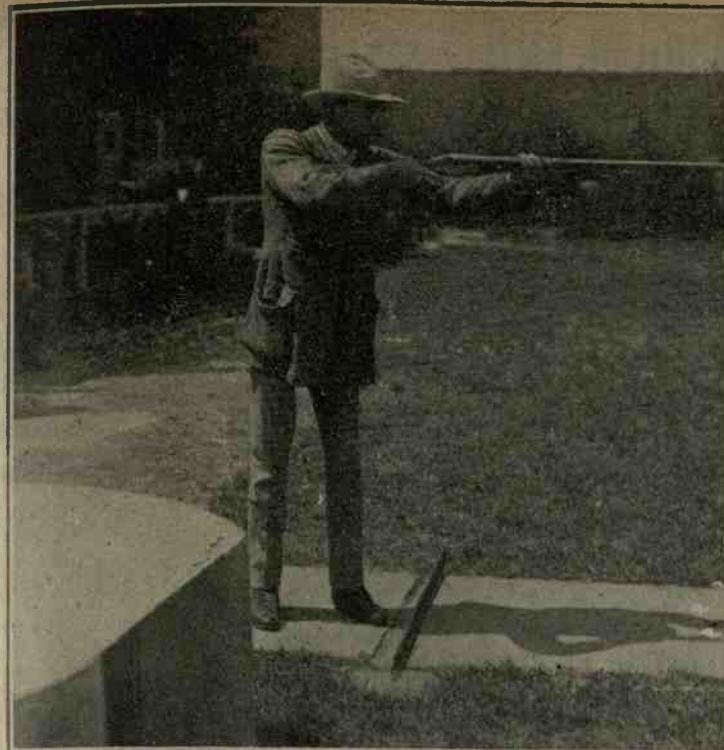
Rappresentante generale per l'Italia :

**Ditta G. e C. F<sup>lli</sup> Picena**  
DI  
CESARE PICENA  
TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO

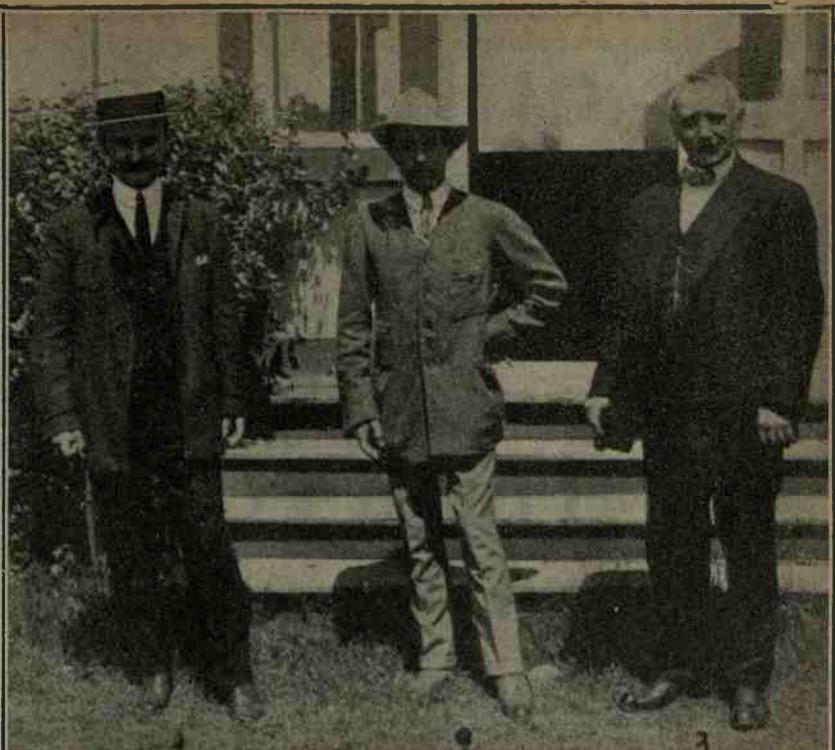
**OFFICINE**  
— DI —  
**Villar Perosa**

**Cuscinetti a sfere**  
**Sfere di acciaio**

**VILLAR PEROSA**  
(Pinerolo)



Il Gran Premio Torino (50.000 lire) è stato vinto dal tiratore  
Guastalla Giuseppe di Mantova.



1) Cav. avv. G. Penati presidente della Società di Tiro di Torino;  
2) G. Guastalla vincitore del Gran Premio; 3) Galluzzi, benemerito segretario della Società di Tiro di Torino.  
(Fot. Abba, lastre Gevaert).

## Grand Prix del Tiro al Piccione a Torino.

Riuscito un avvenimento di eccezionale importanza — a cui parteciparono tutti i migliori fucilieri italiani.

Sabato scorso — con 107 tiratori convenuti da tutte le regioni d'Italia — s'è inaugurato allo Stand 1 Martinetto di Torino il Tiro indetto dalla nostra Società di Tiro a Volo, dotato di 100 mila lire premi. Il Tiro Martinetto (20 mila lire) è stato putato con il seguente risultato: 1. e 2. premio iso fra i sign. Ferro A. e Guastalla con 13 picconi su 13; 3. Menicagli con 12 su 13; 4. 5. 6. diviso fra i sign. Rossini, Oddone e Stinchi con 11 su 12; 7. Pizzi con 9 su 10; 8. e 9. diviso fra i sign. Merlo e Vaccari con 8 su 9.

Il Gran Premio Torino, la classica gara che il Tiro a Volo Martinetto indice annualmente, e che quest'anno aveva una dotazione di lire 50.000 e una grandissima medaglia d'oro, ha raccolto quinque 97 iscrizioni e fra di esse quella dei più famosi campioni del volo.

Il tempo favorì la riunione che nel pomeriggio fu mettuta dalla presenza di eleganti signore e di pubblico numeroso che seguì con interesse vivissimo e sempre crescente lo svolgersi della brillante competizione.

Al 22. giro al fortissimo campione Guastalla Giuseppe di Mantova, già vincitore col sig. Ferro Andrea Torino, del premio Martinetto, si aggiudicava il brano fra gli applausi ed il cordiale compiacimento di tutti i partecipanti alla gara. Gli altri premi furono assegnati come segue: 2. Giussani su 21 su 22; 3. e 4. diviso fra i signori Rolla di Torino e Zambonelli, con 20 su 21; 5. Locatelli con 16 su 16; 6. Fabbriotti con 14 su 15; 7. 8. e 9. diviso fra i signori Niccolini, Asolad di Torino e Petori, con 13 su 14; 10. Schiapparelli di Torino, su 12 su 13.

## Le razze e lo Sport.

Telegrammi dall'Inghilterra informano che Sir Thomas Lynton si è deciso a tentare nuovamente la Coppa d'America. Il ricco yachtman inglese ha ordinato la costruzione di un nuovo *defender*. Così americani ed inglesi assisteranno alle regate per la Coppa d'America con un entusiasmo pari a quello con cui italiani e francesi pongono per una corsa automobilistica.

Si potrebbe domandare se i popoli del nuovo mondo provino davanti ai grossi velluti che lambicono le acque del mare, l'emozione che i popoli oceani provano al passaggio di quei mostri in forma di torpedine che saltellano tra una nube di spavento: se sia logico comparare la violentissima e spaventosa nerosa prodotta dall'impressione della velocità vertiginosa degli automobili alla curiosità parallela suscitata dalla corsa di due velluti delle porzioni di «Shamrock» e di «Reliance», che sono la loro superiorità all'abilità dell'ingegnere e dello «skipper» ma anche un po' alla forza, poiché il vento, le correnti, lo stato del mare hanno grande influenza sulla velocità.

Piacere è unico, ma i gusti sono differenti: tale

l'ubbrachezza prodotta dal vino o dalla birra; i quali risultati prodotti da cause differenti.

E' da tutti ammesso che semplici fatti permettono spesso di prevedere avvenimenti di maggior importanza, come alcune semplici osservazioni fisiologiche assicurano il medico della sua diagnosi. Si può quindi ammettere che il temperamento, il carattere delle nazioni possano come quelli degli individui, essere giudicati dai loro gusti e divertimenti.

Un popolo nervoso non si accontenterà dei divertimenti che soddisfano una nazione più calma, come del resto un uomo robusto e muscoloso non si accontenterà di quanto può bastare ad un essere debole e neurastenico.

Evidentemente si può obiettare che un popolo intero non si abbandona ad uno stesso genere di sport e quindi sarebbe erroneo il classificare tutti gli inglesi *yachtsmen*, tutti gli italiani, i francesi, i tedeschi automobilisti. Non tutti gli italiani possiedono delle vetture motrici, ma la maggior parte s'interessa di motori, di carburatori, come gran parte di inglesi od americani sanno che cosa sia la vela, lo «spinnaker», ecc.

Ci troviamo dunque, eccezione fatta per le corse

dei cavalli, di fronte a due principali *sports*: l'uno il *yachting* che appassiona l'America, l'Inghilterra ed alquanto la Germania e l'Italia; l'altro l'automobilismo che diverte la Francia, l'Italia, la Germania, alquanto l'Inghilterra e l'America mentre a poco a poco si divulgano anche nella Spagna.

Si potrebbe così dedurre che le razze seguono due grandi correnti: quelle che in seguito al diminuire della loro popolazione preferiscono rimanere a casa loro, e per loro il mare non ha attrattive; le altre al contrario in cui la popolazione è in aumento e perciò desiderano di estendersi anche al di fuori delle loro nazioni.

Anche l'educazione ha la sua influenza: noi popoli nervosi, come del resto anche i nostri vicini di oltre' Alpe godiamo dell'emozione della velocità, la quale ci stringe il cuore, e necessita anche un po' di coraggio. Ma l'amiamo forse perché è facile a provarsi su buone strade, non lungi dalla nostra casa, dalla famiglia, a cui gloriosamente fumando un sigaro possiamo dire: Oggi abbiamo raggiunto gli 80 chilometri all'ora. Forse la moglie risponderà: Un giorno o l'altro ti ucciderai...! Promettimi di non andare più a così grande velocità....



Gruppo di tiratori: 1 Ginelli; 2 Rossini; 3 Cairoli; 4 Marchesi; 5 Lowy A.; 6 Cordero; 7 Cazzola; 8 Guastalla; 9 Marchesi E.; 10 Galletti F.; 11 Ferro A.; 12 Morri; 13 Rolla V.; 14 Zambonelli; 15 Asti; 16 Chiappa; 17 Ubicini; 18 Manelli; 19 Ghersi; 20 Chiantore; 21 Ajola; 22 Colombo; 23 Menicagli; 24 Bossi.  
(Fot. Abba, lastre Gevaert - Torino).

# BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanzo, 316

## ■ GOMME PIENE ■ PNEUMATICI TESSUTI GOMMATI

### AGENZIE E FILIALI:

MILANO, Via Melzo, 15 - BOLOGNA, Via Galliera, 60 -  
 ROMA, Via Aureliana, 32, 34, 36 - NAPOLI, Via Chiaramone, 6 - FIRENZE, Via Ghibellina, 83 - GENOVA, Via Granello, 20 - PADOVA, Piazza Cavour, 7 - BASSANO, Via Benedetto Cairoli, 192 - BIELLA, Via Eugenio Bona -  
 PALERMO, Via Villaermosa

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città.

## IDROVOLANTI "SAVOIA"

VINCITORI

della

Gara Internazionale  
d'idrovoltanti

per la  
coppa Schneider - 1919  
BOURNEMOUTH

Record Mondiale Velocità  
idrovoltanti su circuito  
di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE  
AMSTERDAM

con passeggero - attraverso  
le Alpi, la Svizz. in 6 ore

Raid AMSTERDAM  
COPENHAGEN

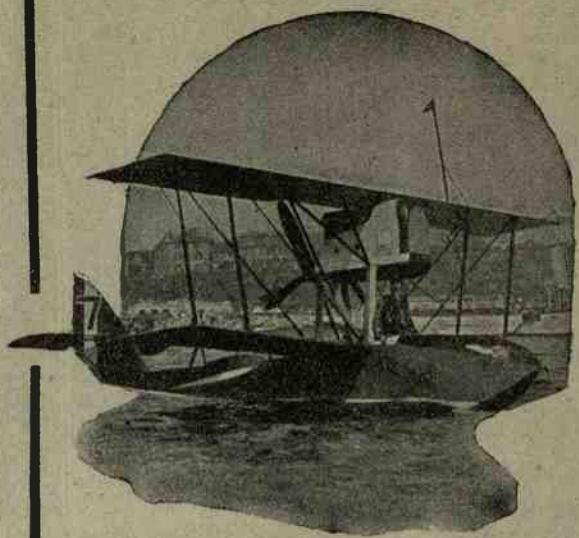
STOCKHOLM  
con passeggero

Raid SESTO CALENDE  
GINEVRA con pass.

attraversando il Sempione

Raid STOCKHOLM  
HELSINGFORD

con passeggero.



Idrovoltanti "SAVOIA" - Tipi militari  
Caccia - Ricognizione - Bombardamento

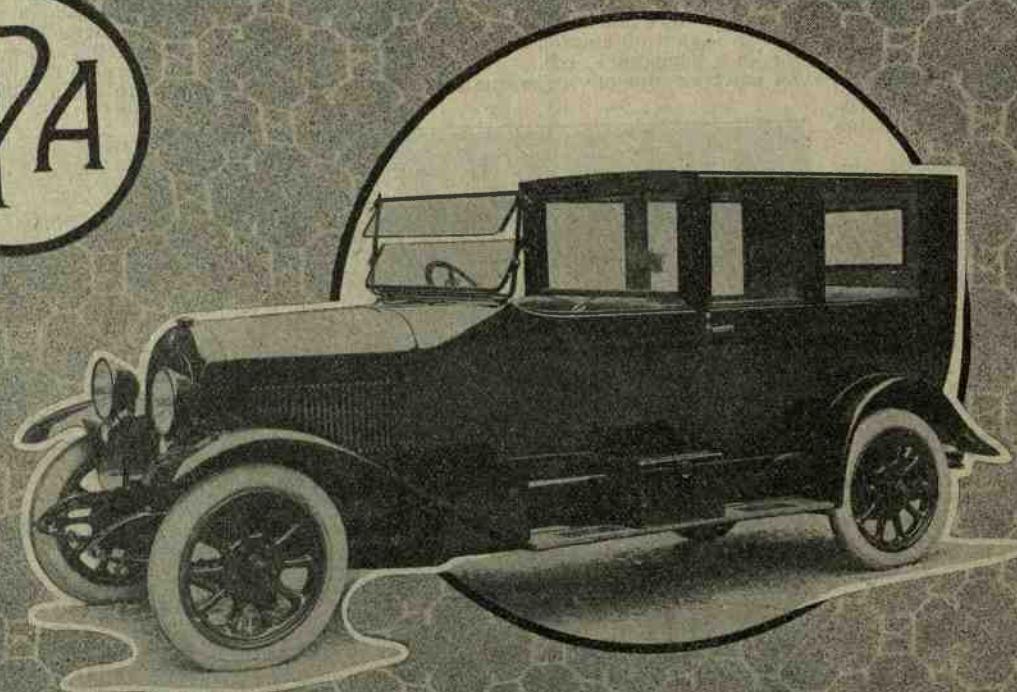
Idrovoltanti "SAVOIA" - Tipo commerciale  
per il Turismo Aereo

Idrovoltanti "SAVOIA" - Per servizio trasporti  
Posta e Messaggerie

### Rivolgersi alla

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

Teleg.: Idrovoltanti SAVOIA - Milano :: Teleg.: Idrovoltanti SAVOIA - Sesto Calende



Società Ligure-Piemontese Automobili



artista Rubinstein ha compiuto un raid Venezia-Parigi a bordo di uno S. V. A. pilotato dal valoso aviatore Tenente Barberis defunto in seguito ad incidente nei giorni scorsi a Taliedo (Milano).

## Noraliizziamo lo Sport.

E il coro eterno, come nei teatri lirici, di quella lla che grida, grida e mai si muove. Se ne sente bisogno, forte, impellente, indispensabile, ma non a da dove cominciare. Manca il programma e perché manca il programma? Perché esso è dato a finire nelle mani di quelli che avevano l'interesse, o gli interessi, di distruggerlo per nre il proprio. E si è giunti a questa completa rechica confusione nella quale nessuno più si resta a considerare se non si è incamminati verso ine di un altro grande ideale quale è lo sport principio di educazione fisica. Ed è ben giusto dai pochi rimasti fedeli a quel sacrosanto principio si elevi alta e dignitosa la protesta e la voce corrucchio, come è anche giusto — fino ad un punto però — che questi stessi per il troppo gno, di cui son presi, si ritirino sul colle dell'Antinio di felice memoria.

Abbiamo detto, presupponendone questa spiegazione che ora diamo: *fino ad un certo punto*. Gli esti si ritirano sdegnati, quando non sentono in tesi la forza di poter continuare nella lotta che condizioni della nostra pur troppo spensierata e agginosa vita moderna rendono troppo ineguale favorevole ad essi. Ma dal loro abbandono ne riva un rafforzamento dei valori disonesti e laranno, ancora per chissà quanto altro tempo, il stolo in mano a gente che non vede un palmo al la del proprio portafoglio.

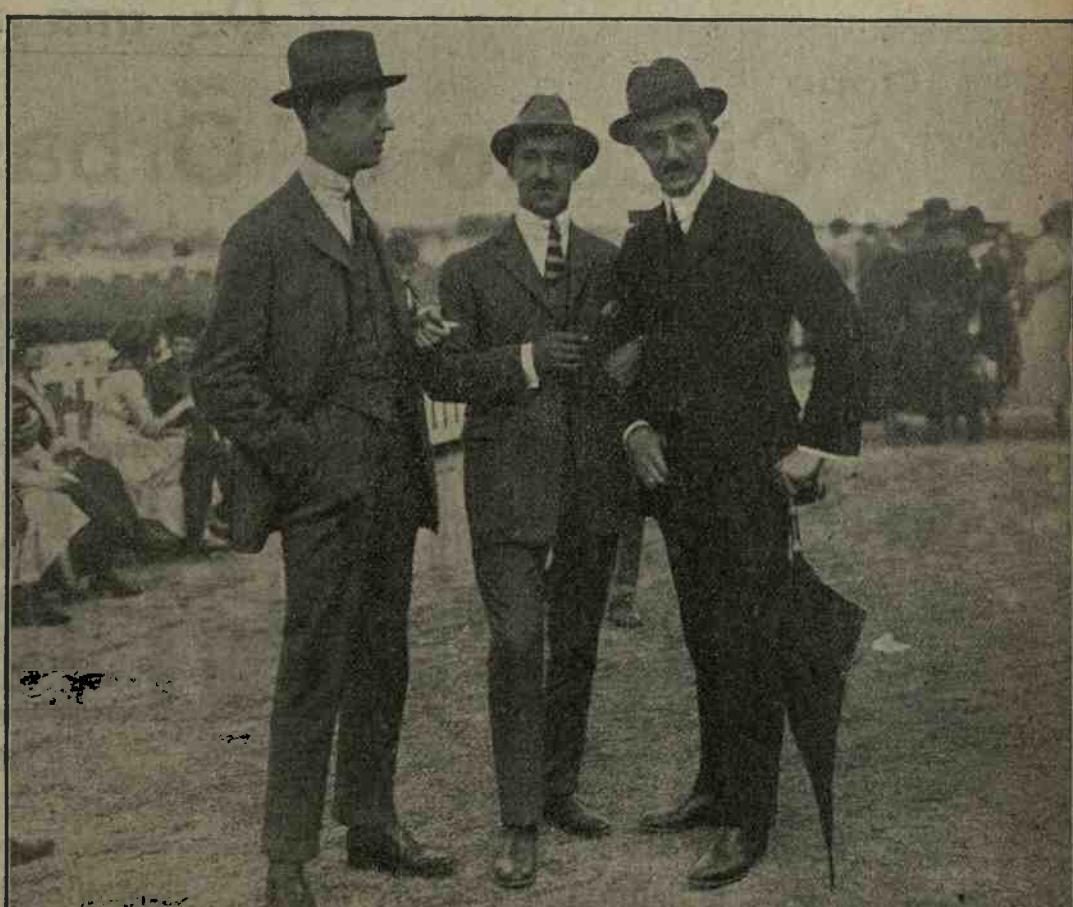
chi ed a che cosa dobbiamo noi questa demoralizzazione dello sport che oggi da tutti si stigma a parole e dagli stessi tutti si aiuta coi fatti? varie cause non del tutto materiali. Il giuoco è fatto psicologico, giacchè se fosse solo l'idea del no non esisterebbe più un solo giuocatore al ndo, dato il fatto che chi giuoca... perde, e non n'anima di commerciante ma un'anima di esaltato, chiamiamolo pure, appassionato. L'amore lo spettacolo grandioso, emozionante, anche irriate alcune volte, come le bevande che hanno poco ore ma che piacciono per gli effetti, anche dan... sulla nostra psiche; la nostra tendenza a ve in lotta individui come noi, o anche non come è anche questo un fattore psicologico e non eriale. Se a questi due bisogni di emotività voi ungete l'opera del furbo che lavora per il suo foglio, ecco completata la demoralizzazione o sport, e completata in modo che pare non neggi, non offenda, anzi favorisce l'incremento le discipline fisiche. Questo è errore non di cal... (il calcolo è quello degli affaristi...) sportivi all non errano mai... nel fare i conti e nello ulare sulla psicologia della folla quasi sempre ragionatrice perchè appassionata), ma errore alutazione morale, errore che va corretto, di-

al bando, o riprovare con gesto sdegnoso di esagerata vestale, le corse di cavalli, di biciclette, di pedestri, di moto, di auto, di aero, ma una volta tanto bisogna che queste cose si chiamino col loro vero nome e cognome e che non abbiano ad essere confuse con quelle tali gare nelle quali si combatte per la sola gloria, per il solo nome, per il solo vanto di dire: ho vinto! Ed è forse questa una soddisfazione che non ha prezzo per l'animo umano, quando è fiero, quando è onesto, quando conserva ancora un ideale.

Ecco quindi il nocciolo della questione: netamente dividere, e saper mantenere, con energiche leggi, nettamente diviso ciò che è spettacolo da ciò che è educazione fisica, e dove l'uno esercita le sue funzioni, le quali pur sono lodevoli per varie ragioni che a solo elencarle ci sarebbe troppo lungo il discorso, l'altra deve starsene fuori e non confondersi.

La demoralizzazione dipende infatti dalla lenta infiltrazione dell'uno nelle faccende dell'altra e noi oggi ci vediamo in una completa corruzione di uomini e di leggi nelle gare che credevamo fossero le più lontane e le più refrattarie, dalla malattia del .... *dio de'oro*.

Questa rigidità nell'osservanza di poche ma chiare leggi, che dovrebbero permettere all'educazione fisica di assurgere alle sue alte finalità, non può essere mantenuta né dalle attuali federazioni, né da tutte le più buone volontà di uomini, che son sempre uomini. Tanto ciò è vero che noi vediamo spesso uomini che sembrano rigidi custodi dell'ordine quando pontificano in una delle grandi assisi dello sport, scendere invece, quando l'occasione loro si presenti propria, negli affari, che — d'altra parte — reclamano i loro interessi privati. Questo ordinamento su basi che allontanino ogni interesse di persone, di industrie, di commerci, non può essere concesso e mantenuto che dal governo e dai comuni. Dell'educazione fisica bisogna farne una legge dello Stato ed un'applicazione dei comuni. L'intantoché si lascia vivere una vita *giornaliera* a queste manifestazioni ginnico-sportive, fintantochè si deve per forza permettere ad esse di arrangiarsi come meglio è possibile per non morire, nessuno ha il diritto di parlare e di parlar male. Date un sano e buon indirizzo all'educazione fisica, date loro locali, maestri, mezzi di esercitazioni, ed allora potrete pretendere che non si facciano affari e spettacoli da fiera, ma se non saprete e non vorrete e non crederete concedere quello che va concesso, ogni lamento, ogni grido, ogni rimprovero



Nel pesage di Mirafiori il giorno del Premio Principe Amedeo.  
A sinistra l'aviatore avv. Barberis, nel centro l'aviatore cav. Brach Papa, a destra il nostro Direttore (vedi articolo pag. 13).  
(Fot. Abba - lastre Gevaert).

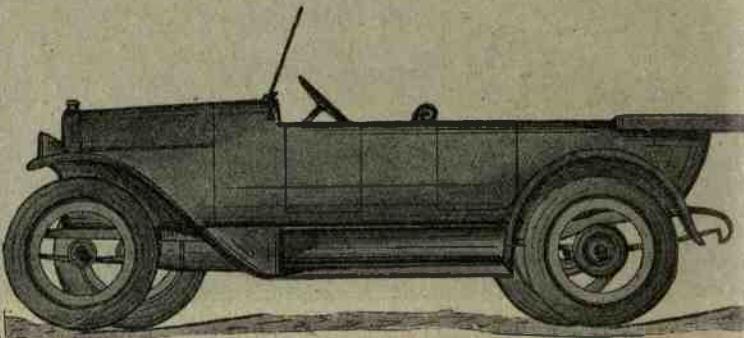
**AUTOMOBILI  
CHIRIBIRI & C.  
TORINO**



VETTURINA  
12 HP

**CARROZZERIA  
Fratelli SOLARO**

Via Petrarca, 31 - **TORINO** - Via Petrarca, 31  
Telefono 40-16 — Telegr.: Carrozzeria SOLARO



Torpedo

Si assumono grandi lavorazioni  
in serie per consegne rapide

*Da una vittoria all'altra!*

Dopo il

## Circuito di Orbassano

anche nel

## CIRCUITO DI CREMONA

(Km. 190)

TRIONFANO  
i Pneumatici

**BERGOUGNAN  
& TEDESCHI**

con **Bordino Pietro**

(Categoria 1200 cmc.)  
(Moto HARLEY DAVIDSON)

Società Anonima BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanza, 316 - TORINO

Motocicli HARLEY DAVIDSON  
Rappresentante per TORINO: **VINCENZO BORGARELLO**  
Via Gazometro angolo Corso Vittorio Emanuele

lascia il tempo che trova, e solo e sempre trionferà l'affarismo che almeno tiene in su la baracca.... come propaganda, e non lascia spegnere il fuoco che le sole chiacchiere delle pudibonde vestali a quest'ora avrebbero fatto diventare un mucchio di cenere inutile.

Ancora una volta, da questa nostra cara Rivista che ha spezzato mille e mille spade in favore di una sana e vera educazione fisica del popolo, noi leviamo il nostro grido di protesta per l'incuria di governi e comuni, perchè una delle cose le più inuste, una delle leggi le più sante, le più utili, le più necessarie, è completamente trascurata.

Non ci si venga a parlare di demoralizzazione quando chi dovrebbe fare non fa, quando chi dovrebbe governare ed amministrare non governa né amministra.

Reciti chi deve il *mea culpa* e mediti ed appronti i rimedi. Ma non più vane ciancie e canti di preliche.

*Erpi.*

## Un'altra importante giornata motoristica.

La passione per le corse motoristiche (motociclette ed automobili) sembra aumentare nel popolo italiano e da qualche settimana si vanno svolgendo in Roma in su importanti circuiti motociclistici e corse di automobili.

Domenica 20 giugno abbiamo registrato tre importanti nuove manifestazioni: il Circuito del Tevere, il Circuito di Cremona e la Coppa della Con-

In quest'ultima gara automobilistica è stato battuto il *record* che Vittorio Lancia stabiliva nel 1904, che fu di 16'20". Infatti il marchese Carlo Paolo Niccolini ed il conte Giulio Masetti hanno coperto il percorso precisamente in 13'9" 3/5 e in 13'20" 3/5.

Eccovi la classifica per categorie:

**Prima categoria**, sino a litri 1.500: 1. Weber su Weber, in 17'39", alla media di Km. 54,400; 2. Cerchignani Ferruccio su Vanderer.

**Seconda categoria**, sino a litri 2.500: 1. Clerici Mario su Bugatti, in 16'15" 3/5, alla media di chilometri 59,204; 2. Panerai Alberto su Zedel.

**Terza categoria**, sino a litri 3.500: 1. Bergonzoni Armando su Beccaria, in 18'14", alla media di chilometri 52,650; 2. Ardizzone Filippo su Ardizzone.

**Quarta categoria**, sino a litri 4.500: 1. Materassi Guido su Fiat, in 14'51" 4/5, alla media di chilometri 64,588; 2. Corsini Carlo su Fiat.

**Quinta categoria**, sino a litri 5.500: 1. Rossi Romeo su Caesar, in 16'40" 1/5, alla media di chilometri 57,578; 2. Brilli Peri Gastone su Nazzaro.

**Sesta categoria**, oltre litri 5.500: 1. Niccolini marchese Paolo Carlo su Fiat, in 13'9" 3/5, alla media di Km. 72,948, primo assoluto e detentore del *record*; 2. Masetti conte Giulio su Fiat, alla media di km. 72,580.

Nel Circuito motociclistico di Cremona si registra una nuova vittoria di Bordino. Si hanno infatti i seguenti risultati:

**Categoria 600 cmc.**: 1. Maffei Carlo (Bianchi), in 2. 8'58" 3/5; 2. Rossi Augusto (Motosacoche), in 2. 17'17" 2/5; 3. Platé Gigi (Fiera), in 2.18'55" 1/5; 4. Gilera Giuseppe (Gilera), in 2.24'4"; 5. Bestetti Mario (X); 6. Poletti Achille (Frera); 7. De Leonardi (Harley Davidson); 8. Manzini (Indian); 9. Contratti; 10. Grioni, 11. Bianchi Nino, 12. Gilera Luigi.

**Categoria 1200 cmc.** — 1. Bordino Pietro (Harley Davidson), in 2.13'13" 1/5; 2. Dall'Argine Bonfiglio (id.), in 2.20'25" 3/5; 3. Santantonio Angelo (Indian), in 2.21'7" 4/5; 4. Sironi Ernesto (Indian) in 2.22,56; 5. Maffei Miro (Indian); 6. Malvini Oreste (Excelsior); 7. Martinengo Ferdinando (Henderson).

Vincitore assoluto proclamato Maffei Carlo in ore 2.8'58" 3/5.

Il giro più veloce nella categoria del 600 cmc. è stato compiuto da Maffei Carlo in 40'47" 1/5; nella categoria 1200 da Wincler in 39'36" 3/5. Il premio Coppa Ponzi è stato aggiudicato all'*équipe* Fiera. La medaglia d'oro del Ministero dell'agricoltura, industria e commercio e la gran Coppa città di Cremona sono stati aggiudicati alla *équipe* Indian.

Domenica mattina pure si è svolto il terzo circuito motociclistico del Tevere. Le partenze furono date alle ore 8,15 per la categoria di 350 cmc., e alle 8,20 per quella di 600 cmc.

Partirono Panni alle 8,15 e Corona alle 8,16 della prima categoria; Ranaldi alle 8,20; Sussini alle 8,21, Garattoni alle 8,22, Wilson alle 8,23, Morabitti alle 8,24, Acerboni alle 8,25, Cittadini alle 8,26, Tizzoni alle 8,27, Castagneto alle 8,28. Le partenze sono state tutte velocissime, e sebbene il fondo stradale fosse in pessime condizioni, fin dalle prime



III circuito motociclistico del Tevere (Km. 180).  
Cat. 600, 1º Cittadini Antonio su Motosacoche.  
(Fot. D. Biondi - lastre Cappelli - Roma).



Corsa motociclistica sociale dell'Audace Club Sportivo.  
Cat. 350, 1º Petrucci Alberto su Douglas. — (Fot. D. Biondi - Roma - lastre Cappelli).

avvisaglie si poteva prevedere una media oraria assai forte, data la perizia dei motociclisti. Difatti alle 8.378" 3/5 Wilson ha compiuto il primo giro, seguito da Cittadini, i quali compiono i 35 chilometri e 600 metri del circuito in 32'42" 1/5. Al secondo giro Acerboni di Milano, uno dei migliori quotati, deve ritirarsi per un incidente alla macchina. Poco dopo lo segue Ranaldi di Roma.

Man mano che si avvicina la fine della corsa il duello fra i concorrenti diventa emozionantissimo specialmente fra Cittadini, Tizzoni, Garattoni, Wilson e Morabitti. Castagneto invece, benchè marci regolarmente, perde terreno. Cittadini di Roma, compie il terzo giro in 30'36" 1/5, alla velocità media di chilometri 69,700 all'ora, battendo il *record* di Acerboni dell'anno scorso. Morabitti al quinto giro deve ritirarsi per un guasto alla macchina.

Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Cittadini, della categoria 600 cmc., che compie il percorso di km. 178,600 in ore 2.46'7" 1/5, alla media oraria di chilometri 63,755; 2. Tizzoni, in ore 2.52" 1/5; 3. Wilson in ore 2.53'27" 3/5; 4. Garattoni in ore 2.58'7" 4/5; 5. Castagneto in ore 3.19'. Della categoria 350 cmc. arriva primo Panni in ore 4. Ottima l'organizzazione della corsa.



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

III Circuito motociclistico del Tevere (Km. 180).  
Cat. 350, 1º Panni Mario su Douglas.  
(Fot. D. Biondi - Roma).

# Fabbrica Automobili LANCIA & C.

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

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

## AUTOMOBILI DI LUSSO 35 HP

UNA SCATOLA

di

Cotone Detersivo Industriale

# AUGEÀ

equivale a 100 flaconi di lucido liquido

Automobilisti  
Meccanici  
Garages  
Stabilimenti  
industriali

Chiedete oggi stesso la circolare illustrativa del **COTONE AUGEÀ** alla Concessionaria Esclusiva per l'Italia ed Esteri

**SOC. ANONIMA MONOS**

MILANO - Via Pietro Verri, 22 - MILANO

### Prima Gara

### Prima Vittoria

Nella Corsa Automobilistica

**Parma - Poggio di Berceto**

(30 Maggio 1920)

**EUGENIO SILVANI su BUGATTI**

si classifica 1º nella sua categoria

usando olii

# SIGLA

**Soc. Ital. Grassi, Lubrificanti, Affini**  
(Anonima per Azioni)

Direzione, Amministrazione  
GENOVA - Salita C. Saliceti 3-5  
Stabil.: RIVAROLO LIGURE

Agenzie:  
Roma - Milano - Torino - Varese - Napoli  
Bologna - Ferrara - Livorno - Mantova  
Palermo - Trieste - Biella

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

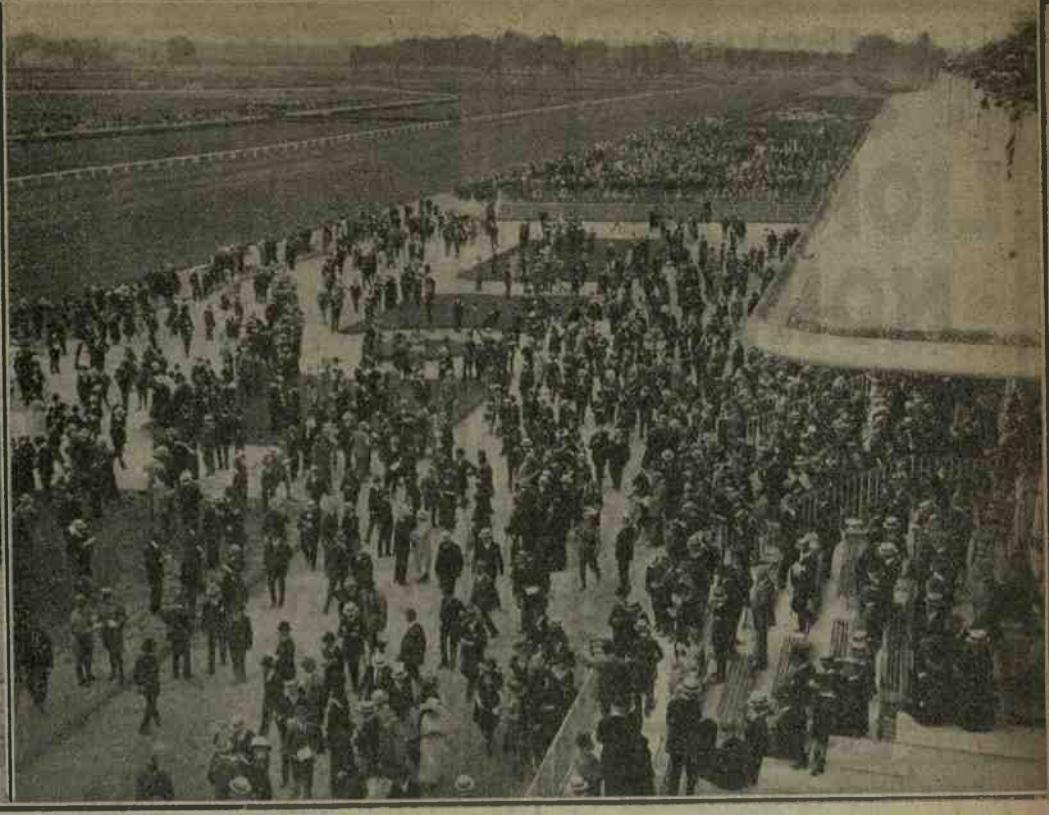
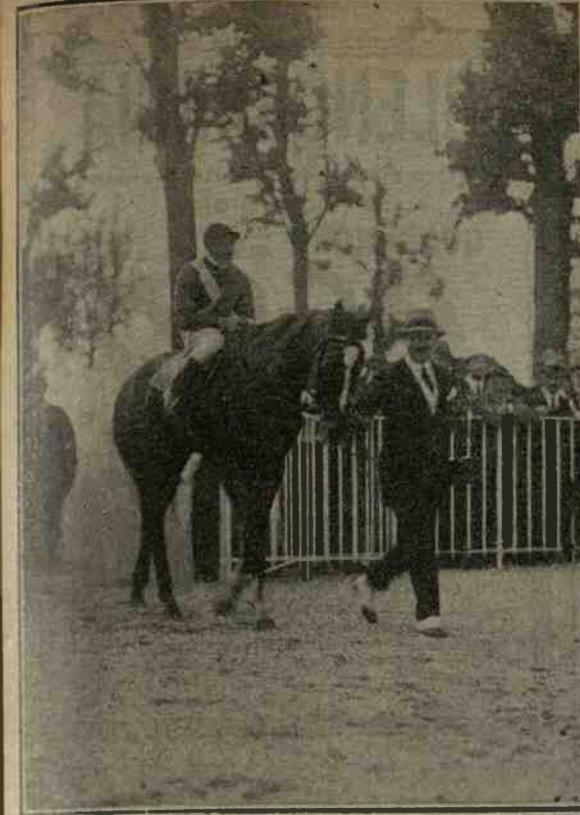
PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE  
TIPO DAIMLER-DICO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA  
RIPARAZIONI

# F. LETTINO & C.

CASA FONDATA  
NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · Via Monti, 24 · TEL. 22-75 · TEL. 59-52 · COTTIMRADIO



A S. Siro durante il Gran Premio Ambrosiano di 100.000 lire. — A sinistra: Il vincitore *Prestolonaslednik Boris* accompagnato dal proprietario Signor Cella rientra al peso. - Il numeroso pubblico che assiste alle corse.

(Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

## Ricordano un valoroso campione dell'aria.

*E' mancato improvvisamente a noi, così come se esse partito per un lungo viaggio, senza avere avuto tempo di salutarci. Non osavamo quasi domandare come fosse caduto, si temeva di commoverti e di non avere la forza d'essere forti dinanzi al tuo ricordo, tanta era l'affezione che avevamo per te.*

*Ci si sentiva amici così, spontaneamente, poiché subito buono con tutti.*

*Ricordo quando lo chiamavo «baldo granatiere», orrideva come quando si dice «bello» ad un bimbo.*

*Lo ricordo giuocatore appassionato di foot-ball alla Juventus, canottiere; l'ho visto un giorno soltanto fra i granatieri di Sardegna; più tardi prense il battesimo dell'aria. Faceva parte di quel gruppo d'audaci e d'eroi che attorniava Gabriele d'Annunzio; gli fu amico e lo portò così nella vita, nel furore della battaglia, in audaci imprese. Solo conobbe l'aquila tricolore da lui guidata, ed il cielo del Carso fu solcato dal veloce suo appoggio e raccolse le canzoni di vittoria che l'elicita cantava fra il fragore delle artiglierie.*

*E la gloria gli sorrise; e il petto gli fu fregiato delle insegne degli eroi.*

*Era abituato alla lotta, ed abbandonò la lontana America, si spogliò del grado di colonnello, che già aveva nella guerra contro i rivoluzionari, per combattere nel suo paese, per la sua Patria, silenziosamente come soldato, poi che quello era il suo vero.*

*L'aviazione, col suo fascino conosciuto da pochi, avvinse; non seppe resistere, ed unico dei gen-*

*temen volò per lo sport, aiutando ad affermare l'aviazione civile.*

*Lo ricordo partente per Venezia con la sua Rubinstein, aveva con sé una mia fotografia che gli cadde su Verona, strappata da una soffiauta del motore; mi disse d'esserne quasi contento: «mi pareva fossi sceso per salutare quei cari amici che erano morti nel loro volo».*

*Attraversò le Alpi due volte, andando e tornando da Parigi, dimostrando ancora come l'aviazione sportiva era realizzabile.*

*Ora non è più; ma non è più materialmente, poiché nello spirito nostro Alberto è vivo e rimarrà tale fin che non si spegneranno le luci di tutti i nostri cari ricordi; sin che dell'aviazione non vi sia più memoria. E questo sia uno dei conforti più grandi a chi gli diede la vita.*

*Pierre La Pipe.*

## Attorno allo Sport

### Il consumo di benzina per parte dei privati.

Per la verità e per sfatare quanto si sente ripetere ad ogni momento in alto ed in basso, contro gli automobilisti privati che si vorrebbero far passare come principali responsabili dello sfacelo economico dell'Italia, è ormai tempo di dire al pubblico che non legge i giornali specializzati quanto tale opinione contrasti aspramente colla realtà delle cose.

L'Automobile Club d'Italia, l'autorevole rappresentante degli automobilisti italiani attende da parecchio tempo ad una diligente inchiesta per tutta l'Italia, onde conoscere esattamente le cifre che riguardano il consumo della benzina e la misura con cui essa è usata dalle varie categorie di utenti dell'automobile. Questo lavoro non è tale da potersi sbrigare in poco tempo, e finora sono solamente noti i risultati della Provincia di Torino.

Però per l'importanza di questa regione ove sono raggruppate le più importanti industrie automobilistiche, si possono considerare i dati che la riguardano come indice molto approssimato di quello che succede nel resto d'Italia.

Dei 9000 autoveicoli iscritti nei registri della Provincia fino al 1° maggio scorso, solo 5516 circolavano veramente, cioè i 3 quinti. Nei numero non sono, ben inteso, compresi i veicoli militari.

I 5516 autoveicoli in circolazione della Provincia sono così divisi:

Camions e servizi pubblici (esclusi Taxis) n. 2.029

tasse di circolazione pagata, tassa che per Torino si può ritenere corrispondere alla cifra media di lire 500 per vettura; così esse ricevono l'elargizione di kg. 62,50 mensili che pagano al prezzo esorbitante di circa lire 4 al chilogrammo.

L'assegnazione della benzina fatta dal Governo a Torino per veicoli e le industrie è di circa 1200 tonnellate mensili, di cui spettano alle automobili private non più di 166 tonnellate, cioè circa l'ottava parte.

Si noti che la benzina per servizi pubblici è assunta a tariffe per cura del Circolo Ferroviario e non è compresa nelle predette 1200 tonnellate, e soprattutto si osservi che in tale cifra è tanto meno compreso il consumo fatto dall'amministrazione militare.

Ecco dunque il tanto deprecato spreco di benzina fatto dagli automobilisti privati nella Provincia di Torino. Generalizzando a tutta Italia la proporzione del consumo torinese e prendendo in esame il consumo annuo effettuato da ogni singola vettura privata, dato che la vettura circola veramente per tutti i dodici mesi dell'anno (cioè che di fatto non avviene poiché per causa di riparazioni, impedimenti di stagione od altro, difficilmente una vettura circola in media più di dieci mesi dell'anno), si avrebbero nel consumo di benzina i seguenti risultati:

Consumo annuale kg. 62 — consumo annuo chilogrammi 744, pagata lire 3000.

Si sa che il Governo importa in Italia non meno di 12.000 tonnellate al mese e quindi 144.000 tonnellate all'anno. (Alcuni portano tale cifra anche a 180.000).

Si sa pure che le vetture private ora circolanti in Italia non superano in realtà le 20.000, poiché si hanno provincie, come Girgenti e Trapani, che numerano ciascuna non più di 20 vetture private.

## SCUOLA PER MECCANICI e Conducenti di Automobili

(Autorizzata dallo Stato).

Via Balbis, N. 1 - Telefono 63-02 - TORINO.

Nei corsi teorico-pratici accelerati di automobilismo, l'uno serale e l'altro diurno, saranno tenuti alla sede della Scuola dagli ingegneri E. Marenco e L. Mussino, e si inizieranno il giorno mercoledì 23 corrente, alle ore 10 e 21.

Alla fine del Corso la Scuola (riconosciuta dal Governo) rilascerà direttamente il Legale certificato di idoneità per condurre l'automobile e la motocicletta.

Il Direttore  
Ing. E. MARENCO.

Il Presidente  
Avv. C. GORIA GATTI.

Queste vetture private ricevono mensilmente una razione massima di benzina elargita in base alla

IL MIGLIORE  
**VINO CHINATO**  
è quello della Società Anonima  
**TRINCHIERI**  
TORINO

**ESIGETE OVUNQUE  
IL  
LION  
NOIR**

CREMA PER  
CALZATURE

**La GRAN MARCA**  
MILANO - Via Trivulzio 18

**PURO  
ESTRATTO DI CARNE  
"SOLE,"**

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE.. TORINO

**BLENORRAGIA**  
antero-posteriore - acuta e cronica  
IN POCHI GIORNI  
**GUARIGIONE** RADICALE - SICURA  
SENZA DOLORE

**AGON**  
UNICO FRA I RIMEDI ESISTENTI  
RICONOSCIUTO IL MIGLIORE  
DA TUTTI I MEDICI ITALIANI E STRANIERI

Per posta anticipate o presso le Farmacie  
Flacone L. 9,70 - Flacone grande L. 16,70  
A RICHIESTA: CERTIFICATI MEDICI  
Innumerevoli Attestati di Guarigione

PRODOTTI "AGON," - TORINO, Via Botero, 16  
Ogni giorno un nuovo giudizio su "AGON,"

Ho avuto occasione di esperimentare i campioni di Agon ottenendone un insperato successo in un caso di blenorragia che durava da oltre 10 mesi.  
Dott. B. POLLANO  
Medico Chirurgo Ostetrico.  
Ivrea.

**SPORTSMEN!...**  
adoperate le  
**LASTRE CAPPelli**  
Instantane perfette  
Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque **Esportazione**  
Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPelli - Via Friuli - Milano

Camere d'aria  
**S. P. I. G. A.**  
per velo ed auto.  
Le migliori e le più convenienti

In vendita  
presso i primari Negozianti e Garages.

**M.I.C.S.** Manifattura Italiana  
Calzatura Sportiva ::  
TORINO  
Via Confienza, 2 - Tel. 87-25  
Calzature speciali per Foot-Ball - Ciclismo - Podismo, ecc.  
::: Palloni per gioco del calcio :::

**E. PASTEUR & C.**  
Salita S. Caterina, 10 - GENOVA - Salita S. Caterina, 10

Ditta specializzata in  
**Articoli per FOOT-BALL**

I nostri articoli sono preferiti dai più grandi CLUBS e dai più noti giocatori.

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

**FANALI per CICLI**  
Figli di Silvio Santini - Ferrara

**PALESTRA DEAMICIS** (Gioco dei 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.

Nelle asprissime corse in montagna si confermano le doti dei

**CARBURATORI FEROLDI**  
CARBURATORI FEROLDI - Direzione Ufficio Esperienze: Corso Regina Margherita, 4 - TORINO — Officine in BORGOSEDIA

Quindi il consumo annuo di benzina delle vetture private di tutta Italia ammonta a circa tonnellate 14.800 cioè circa la decima parte del consumo totale.

Vediamo ora il «danno» che tale consumo fa ben-

zina porta allo Stato.  
Le lire 3000 che una vettura privata paga per kg. 744 di benzina, si possono così suddividere:

allo Stato per dazio doganale, sopratasse, ecc. L. 700

titolo della Società concessionaria calcolato al

20% sulle rimanenti lire 2300

costo della benzina importata in Italia 400

che col cambio attuale rappresenta fr. oro 540.

Quindi lo sborsò in oro per l'introduzione in Ita-

lia della benzina consumata dalle automobili pri-

vate ammonta a frs. 11.000.000 (undici milioni).

Che cosa rappresenta questa cifra nell'economia nazionale di fronte ai miliardi che l'Italia spende all'estero per procurarsi grano, carbone, lana, cotone ed altre materie prime? Insignificante quindi la sua influenza sui cambi che sempre si prende a pretesto per le limitazioni da impostare agli automobilisti.

Ma è interessante esaminare un altro lato della questione, quello che riguarda l'utile che lo Stato ricava direttamente da una vettura automobile privata. Ecco il sunto:

Utile dello Stato sulla benzina come sopra L. 700

Tasse media di circolazione, vidimazione, ecc. 545

Dazi doganali, oli, lubrificanti e pneumatici 100

**Totali L. 1345**

ma non si parla degli utili indiretti che pur sono ingentilissimi.

per 20.000 vetture private circolanti, sono lire 27.000.000 annue di utile allo Stato.

Questo il responso sincero delle cifre che neanche la politica riesce ad intorbidare.

Quare lo Stato ostacola in tutti i modi l'esercizio delle automobili private che gli rende, minacciando limitazioni alla circolazione, e facilita od ancora tollera incoscientemente quegli altri modi di usare dell'automobile che non solo non gli rendono nulla, ma gli costano enormemente.

*Di ora i lettori chi spreca la benzina in Italia!*

Torino, 31 maggio 1920.

A. FERRERO DI VENTIMIGLIA, presidente Automobile Club Italia

C. NIGRA, segretario e relatore.

Subito dopo arrivati i concorrenti dovranno consegnare le loro macchine al «Parco di controllo». Durante le fermate ai controlli nessuna operazione potrà farsi alle macchine, ed i rifornimenti sono solo permessi durante la marcia nella prima e terza tappa. Vige il R. M. del M. C. I.

Sono in palio ricchi premi per ogni categoria di concorrenti, per le case costruttrici delle macchine e dei pneumatici e per le società.

Per programmi dettagliati e per qualsiasi schiarimento rivolgersi al signor C. Avezzano, segretario del Moto Club Torino.

❖ L'Auto ha pubblicato il Regolamento della Targa Florio 1920. La grande prova italiana che si corre sotto il patrocinio del giornale parigino avrà luogo, come già annunciammo, il 19 settembre su quattro giri del piccolo circuito delle Madonie (km. 108), totale km. 432. Le macchine saranno divise in sette categorie, fino a 1 litro e 400, fino a 2, fino a 2 e mezzo, 3, 4, 5, più di 5 litri. Sarà fissato

dur sempre maggiore sviluppo in Italia allo sport ed all'industria automobilistica l'Associazione ha costituito un apposito Comitato permanente che ha preso il nome di *Comitato organizzatore per le gare automobilistiche di Roma* ed è riuscito composto di spiccate personalità del campo sportivo, le quali hanno nominato come presidente l'onorevole Galenga Stuart nobile Romeo.

Il Comitato che per le gare prossime si è assicurato l'appoggio dell'Automobil Club di Milano ha già tenuto alcune riunioni preparatorie nelle quali è stato stabilito di addivenire subito alla nomina di un largo e autorevole patronato e di indire per i giorni 30 settembre 1 e 3 ottobre prossimi una corsa turistica su tre percorsi differenti che sarà chiamata *Corsa turistica per la Coppa del Lazio* aperta a tutte, indistintamente, le vetture da turismo, dotata di premi in danaro per la somma di trentamila lire e d'altri premi consistenti in oggetti artistici.

Il giorno 3 ottobre sul classico percorso del rettilineo Ponte Galera-Fiumicino, verrà disputata la gara del *chilometro lanciato* che sarà pure dotata di vistosi premi in denaro ed in oggetti. Nel giugno poi dell'anno venturo avrà luogo il *Grande circuito Automobilistico Internazionale* con premi in danaro per lire 100 mila, targhe e numerose coppe.

Il Comitato che sta preparando i relativi programmi aprirà quanto prima le iscrizioni per le varie gare che riusciranno certamente interessanti sotto ogni aspetto.

Il Comitato ha eletto la sua sede presso l'Associazione per il movimento dei forestieri in Roma, via Colonna, 52, e si riserva di svolgere la propria attività per organizzare in epoche future speciali gare moto nautiche e di canottaggio d'accordo con le organizzazioni sportive competenti.

## La disorganizzazione dell'aeronautica e i suoi effetti sulla crisi albanese.

Il *Giornale d'Italia* scrive: «I luttuosi avvenimenti di Albania forniscono la dolorosa occasione di constatare l'assurda situazione creata alla nostra aeronautica dalla persistente, inutile e dannosa separazione dell'aeronautica militare da quella civile. La quale ultima, per contro, di civile non ha che il nome, giacchè è costituita tuttora in massima parte da elementi militari o vestiti da borghese per l'occasione. Si aggiunga l'inconsulto divieto governativo a qualsiasi attività aerea militare che, imperante Nitti, fu dato fin dallo scorso anno e fu con tenacia degnia di miglior causa mantenuto adonta delle vive e ripetute richieste dell'autorità militare.

Tale divieto dei voli era aggravato dall'ordinare categorico di mantenere gli apparecchi in condizione di assoluta inefficacia. Si è dovuto verificare l'allontanamento di Nitti dal Governo per ottenere oggi, 17 giugno 1920, la ripresa normale dei voli.

Una speciale ripercussione di tale stato di cose si è avuta al momento di dover inviare un'adeguata forza aerea in Albania. L'amministrazione militare ha dovuto, letteralmente, racimolare alcuni apparecchi, rimetterli alacremente in efficienza e affidarli a giovani coraggiosi e volenterosi che affrontassero i rischi derivanti dalla lunga e forzata inattività di volo e dall'incerto rendimento del materiale rimasto lungamente smontato. L'amministrazione militare si trovò nella necessità di ricorrere all'aeronautica civile per ottenere la restituzione di apparecchi e piloti militari. Ma questi materiali non sono ancora stati restituiti alle loro funzioni militari.

«E' necessario venire una buona volta alla soluzione del problema aeronautico, facendo rientrare ognuno nella sfera della propria competenza e soprattutto cercando di non disperdere in dannose classificazioni e ripartizioni gli scarsi mezzi che il Paese può dare per la sua aeronautica al fine della difesa nazionale».



Al velodromo Sempione a Milano.  
*Dupui, il vincitore del Gran Premio dell'U. V.I.*  
(Fotografia Strazza - Lastre Cappelli).

un tempo minimo per tutte le vetture in base a 68 chilometri l'ora con uno scarto di 2 minuti, vale a dire il giro non dovrà essere coperto in meno di un'ora e 35.

Il premio consiste in una riproduzione della Targa Florio in vermeil e lire 10 mila, divisibili, in caso di vincitore unico su lire 5 mila al primo, 3 mila al secondo e 2 mila al terzo.

Il vincitore di ogni categoria avrà una targa in bronzo e medaglia d'oro. Le iscrizioni (lire mille per macchina) si chiuderanno il 12 settembre. L'ordine di partenza sarà estratto a sorte.

❖ L'Associazione movimento forestieri ha sempre indirizzato la propria azione a restringere al minimo possibile il periodo estivo durante il quale Roma si addormenta ed ha adesso all'uopo preso l'iniziativa di alcuni convegni automobilistici di importanza internazionale che avranno luogo annualmente in Roma a fine giugno ed a fine settembre.

In questo intendimento ed anche in quello di

**Abbonatevi  
alla Stampa Sportiva**

**CREME  
BERTELLI**

PERPETUATRICI  
DI  
GIOVINEZZA

Le operazioni di distribuzione dei numeri ai concorrenti, di controllo, di verifica ed applicazione dei piombi alle macchine, di verifica licenze M.C.I., verranno eseguite alla sede del Moto Club di Torino, il giorno 26 giugno dalle ore 14 alle 17. Alla fine di ogni tappa e segnalati mediante telone teso attraverso la strada saranno stabiliti i controlli cronometrici.



**LA FIAT** ha un capitale versato di L. 200.000.000.

**LA FIAT** copre coi suoi stabilimenti una superficie di 1.300.000 mq.

**LA FIAT** occupa 25.000 operai e 2.500 impiegati.

**LA FIAT** fabbrica ogni giorno 100 veicoli automobili (vetture, camions, trattori agricoli).

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

# “SNIA,,

Società di Navigazione Industria e Commercio

*Capitale Versato L. 200.000.000*

Sede in TORINO Via Alfieri, 15

# Il piacere del movimento.

Si muove l'universo in tutte le sue parti: il sole minima velocissimamente verso lo spazio infinito, con lui si muovono in moti vari tutti i corpi celesti che egli attrae nella potenza della sua grande massa.

Si muove la terra e tutti i suoi elementi; il mare instancabile, le correnti trascinano le profonde que per ogni direzione, e i venti continuamente scuotono la loro superficie, portando or la brezza lieve, or la tempesta.

Sorrono l'etere invisibile le onde luminose, che esaudono in bellezze cromatiche sulla terra e nel cielo. Fuggono con pari velocità le onde elettriche, or su fili metallici, or libere nell'immenso spazio, inviando in attimi distanze non facili ad immaginare.

Sono produttrici di suoni melodiosi le onde aeree esse da corde vibranti, producendo in noi dolcezze amichevoli.

Il primo sbocciare della vita sulla terra è movimento; si muovono gli esseri viventi più minuti e visibili, si muove nelle cellule delle piante la sostanza vitale, il protoplasma; si muovono le piccole spore e vanno a propagare la vita da per

Anche nell'uomo tutto si muove; il sangue circola per le arterie sotto gli impulsi del cuore; l'aria rinnova ogni istante la sorgente della vita nei polmoni. Movimento è il pensiero eternamente attivo, movimento il desiderio, l'amore, il dolore, il piacere; tutto ciò che anima il timbro della vita, è moto.

Il moto, quindi, è bisogno, è stimolo, è vitalità, è piacere.

Il piacere aumenta nella celerità del movimento percorrere grandi spazi. Le funzioni vitali si accelerano e si esaltano maggiormente, e danno un chiaro sentimento della vitalità.

Così nasce la vivacità, la festa dell'animo, l'autunno il sentimento di esser forti. La campagna che si percorre rapidamente, ora verdeggianti, ora arida, ora piana, or montuosa, o fresca o tiepida, illuminata dai raggi del sole nascente o dal tramonto, ovvero silenziosa sotto povero cielo, o luminescente per la luna, provoca molte svariate emozioni; la visione di fiori, di piante, di case, di villaggi, di uomini; e il canto di uccelli, o del contadino che lavora alla campagna: tutto stimola, eccita curiosità e piacere, che, unito col piacere del movimento, esalta continuamente la vita, e la sottrae alle cure giornaliere, spesso gravi o monotone.

E io penso agli uccelli che devono esser felici, perché possono muoversi liberamente nello spazio e con gran velocità; penso al loro godimento, quando si librano nell'aria come se stessero in terraferma a riposare, e dominano dalle grandi altezze noi e le nostre città immobili e travagliate. L'uomo sente questo desiderio di godimento come quello degli uccelli: e tenta in ogni maniera di muoversi con velocità, o con le ferrovie, o col battelli marini, e tenta anche di sentire le emozioni dei volatili, salendo con gli aerostati a grandi altezze. L'uomo, cioè, sente che la vita è là, nel momento, e vuole aumentarla, con aumentarne il sentimento, che è di piacere.

«Così l'uomo di sport!

G. S.



A Napoli si è disputata la coppa RUSSOMANDO (in piedi) per Spada che ha raccolto 36 concorrenti dando la seguente classifica: 1 Tullio Bozza (già detentore dell'anno 919 avanti nella fotografia), 2 G. Serracapriola, 3 F. Gaetani, 4 De Stefano, 5 R. Garolla, 6 R. Pullini, 7 Bozza Sav., 8 Del Franco, 9 Del Monte, 10 De Stefano A. La Giuria era rappresentata (da sinistra) da: M. Cav. G. Flauto, D. Cav. G. Squillacciotti, Mse L. Mastelloni, M. Pisanello, D. G. Bonaveggi.

## Verso Anversa

### La nostra preparazione.

La Federazione italiana di nuoto *Rari Nantes* indice per i giorni 10 e 11 luglio nella piscina di Millesimo, con la collaborazione di quella benemerita Società sportiva, una grande radunata delle forze natatorie nazionali per la scelta e selezione dei migliori campioni per la partecipazione alle grandi Olimpiadi di Anversa. Da detta riunione e da quella dei campionati sociali verranno scelti 20 campioni (velocisti, mezzofondisti, waterpolisti, tuffatori, nuotatrici), che saranno riuniti in località adatta e per la durata di 15 giorni, allo scopo di un vero e proprio allenamento razionale di perfezionamento e di miglioramento di stile con la guida e la sorveglianza di un direttore che verrà nominato a tempo opportuno.

Le spese di vitto, alloggio, trasporti ferroviari per la riunione definitiva dei 15 giorni saranno sostenute coi fondi messi a disposizione della

F.I.R.N. dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano.

La selezione definitiva sarà fatta oltreché in conseguenza dei principi tecnici, anche basandosi sulle condizioni dei nuotatori: di salute, di studi, di agonistica personale, di passato sportivo, di spirito disciplinare, di capacità intellettuale e di tutto quanto può portare un contributo alla riuscita individuale e collettiva.

Il C. D. della F.I.R.N. rivendica a sé il diritto di decisione circa l'organizzazione dell'allenamento, la scelta del luogo di allenamento collegiale, i limiti minimi della performance che devono dar diritto agli atleti di partecipare alle Olimpiadi, la scelta definitiva di detti atleti e tutte le decisioni che implicano una responsabilità dell'ente federale di fronte al C.O.N.I. e al paese.

I vari Comitati regionali stanno facendo disporre le eliminatorie che dovranno dare i probabili campioni i quali dal 1° al 5 luglio verranno radunati a Roma per le gare di campionato nazionale. Una commissione tecnica sceglierà fra i cinquanta convenuti i 18 migliori ai quali saranno poi aggiunti altri sei di fama indiscussa, i quali per ragioni plausibili non abbiano potuto recarsi a Roma.

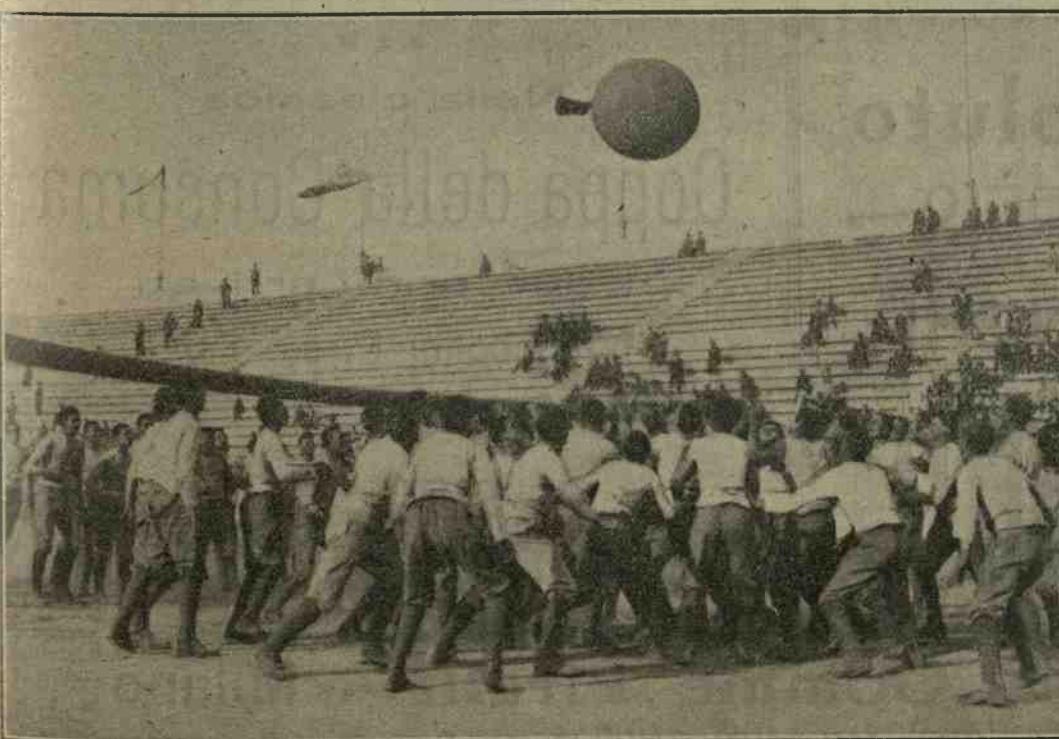
La squadra dei ventiquattro sarà infine, dal 22 al 25 luglio, a Venezia dove per cura del Comitato l'ro Venezia sarà tenuta nel magnifico cortile del Palazzo Ducale una grande accademia presieduta dal generale Belloni.

## Il Grande Steeple-Chase di Parigi.

(m. 6.500 - fr. 150.000)

Il Grande Steeple-Chase, una delle manifestazioni sportive più amate dal pubblico parigino, presentava quest'anno un interesse speciale per la presenza di due fra i migliori saltatori: Traytown e Poethlyn. La corsa è stata emozionante. Gli otto cavalli erano tutti in eccellente forma. Al segnale dello *starter*, Traytown si è assicurato parecchie lunghezze di vantaggio su Simpri. Poethlyn ed Heros XII. La successione degli ostacoli, uno più difficile dell'altro, ha eliminato presto alcuni concorrenti: dei cavalli caddero, altri si rifiutarono di saltare, all'ultima siepe Traytown, che si era lasciato sorpassare da Heros XII, dava segni evidenti di stanchezza; mentre al rettilineo Coq Gaulois filava come una saetta, passando primo il traguardo e battendo Heros XII di quattro lunghezze, mentre Traytown veniva terzo a quattro lunghezze e Poethlyn quarto ad otto lunghezze. Il trionfo del cavallo francese ha suscitato un entusiasmo indescrivibile, tanto più che Poethlyn era il favorito.

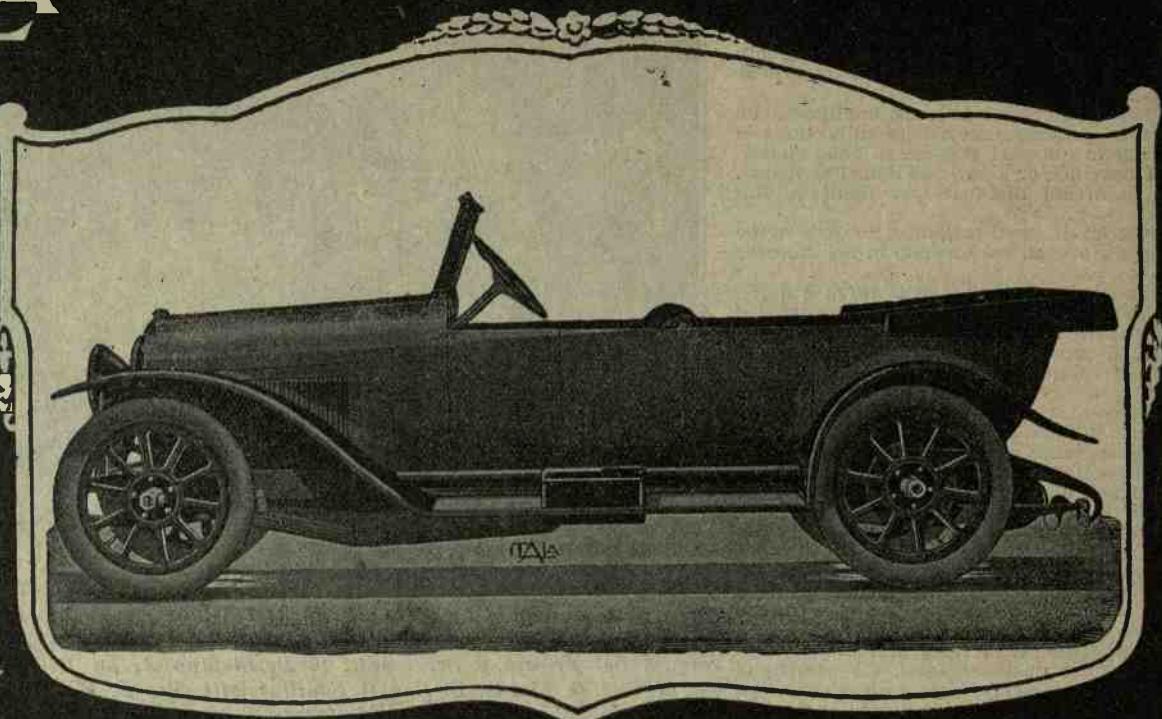
Al ritorno del vincitore gli applausi del pubblico non hanno conosciuto più limite. L'ammontare totale dei premi è stato di 153.750 franchi, oltre un oggetto d'arte del valore di 15.000 franchi. Il totalizzatore ha pagato per Coq Gaulois 17,50 vincente; 7,50 piazzato nel *pesage* per unità 10 franchi; 15,50 vincente; 7,50 piazzato nel prato con unità di 5 franchi.



I giochi americani allo Stadio di Roma. Il Base-Ball. — (Fot. Morano Pisculli).

**ITALIA** FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO  
50



MODELLI PER TOVRISMO  
AUTOCARRI INDUSTRIALI  
MOTORI PER AVIAZIONE

Nel Circuito di Cremona

(Km. 190)

si classifica

**Primo Assoluto**

CARLO MAFFEIS

su moto **BIANCHI**

E

**Pneumatici PIRELLI**

Agenzia Italiana **Gomme Pirelli - Milano**

Via Ponte Seveso, 20 - MILANO - Via Ponte Seveso, 20

Ogni corsa segna una vittoria dei

**Pneumatici PIRELLI**

...

Nella classifica

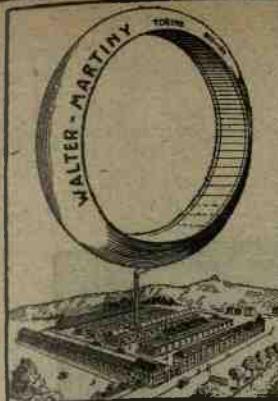
**Coppa della Consuma**

i due primi arrivati

1. Niccolini P. su FIAT
2. Maletti G. su FIAT

montano

**Gomme PIRELLI**



# WALTER MARTINY - Industria Gamma

Società Anonima - Capitale interamente versato L. 12.000.000

Via Verolengo, 379 - TORINO - Telefono 28-90

Fabbrica: Anelli di gomma piena per camions ed omnibus automobili - Impermeabili - Tacchi di vera gomma - Tessuti gommati - Articoli di gomma per igiene e chirurgia

(Fornitori del Governo Italiano)

Depositi nelle Città di: Alessandria, Alba, Ancona, Ascoli Piceno, Biella, Bologna, Bari, Cuneo, Cagliari, Cosenza, Firenze, Genova, Grosseto, Ivrea, Livorno, Milano, Modena, Macerata, Napoli, Padova, Palermo, Perugia, Pesaro, Roma, Spoleto, Salerno, Terni, Trento, Trieste, Udine, Vercelli, Verona.

## G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour  
Telef. interc. 34-83 - Telegr. 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.

## CARBURATORE "EUREKA"

Tipi per AUTOMOBILI  
MOTOCICLI - MOTORI FISSI

Funziona con benzina e miscela di petrolio e benzina

Il Carburatore Eureka è la brillante applicazione di un principio scientifico completamente nuovo, che assicura la costante uniformità della miscela mediante dispositivi della maggior semplicità e sicurezza di funzionamento.

Il CARBURATORE EUREKA evita la ripetuta manovra del cambio di velocità

Avviamento facile, immediato. - Riprese istantanee ed energiche. - Aumento di potenza garantito del 10%. - Economia di Benzina garantita 15%. - Accessibilità di ogni parte senza fermare il motore. - Un solo GICLEUR di grande diametro.

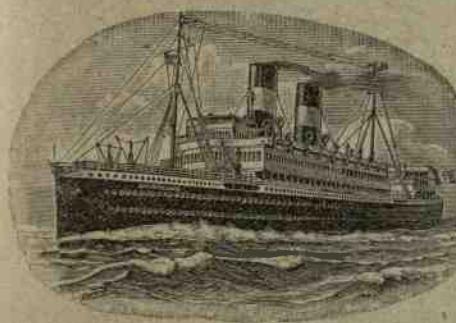


SOCIETÀ ITALIANA CARBURATORI

\* \* Via Pietro Micca, 18 - TORINO \* \*

## Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C°

Telefono int. N. 60 - TORINO - Piazza Palestro, 2



### Agenzia delle Società:

Navigazione Generale  
Italiana - La Veloce -  
Transoceanica - Sitmar - Marittima Italia  
na - Sicilia - Nord, Centro, Sud America,  
Australia, Estremo Oriente, Egitto, etc.

Lista partenze, prezzi  
Informazioni a richiesta.

## 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

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

## Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

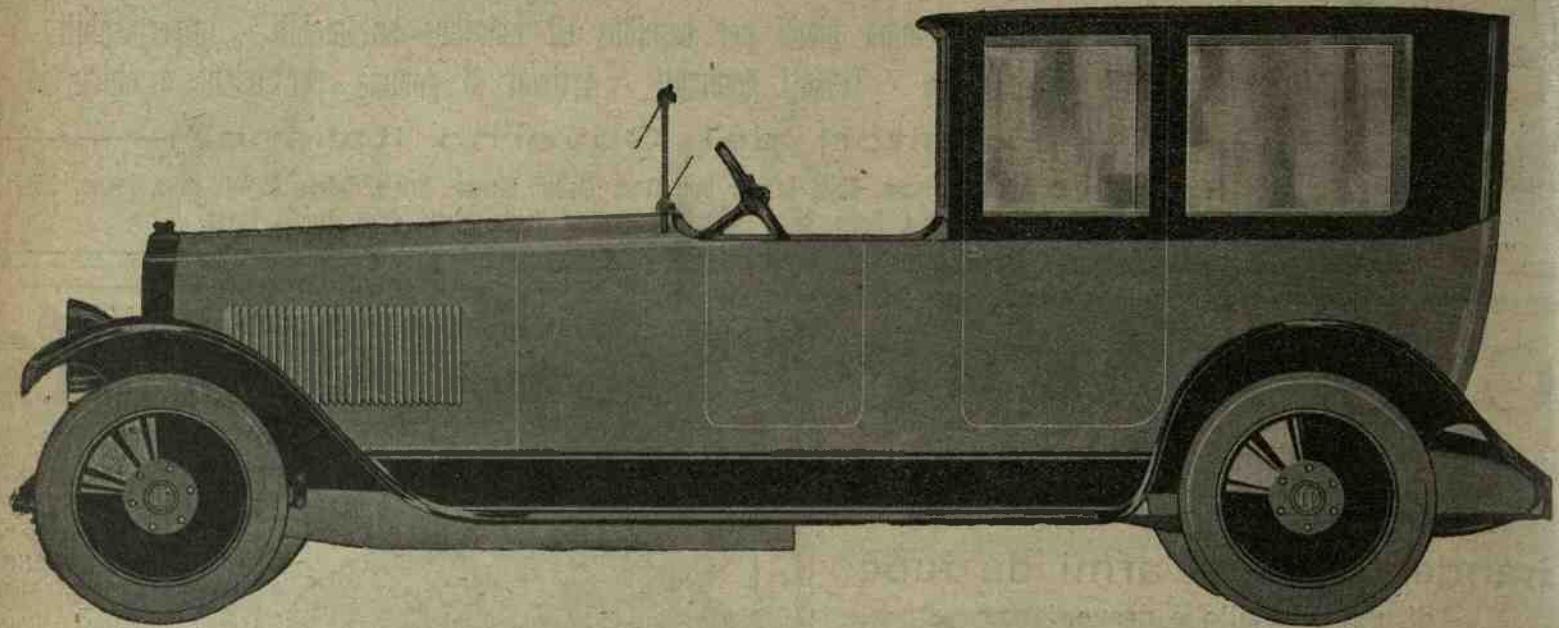
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

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

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

*La vettura di gran lusso 1920*

## **“Isotta Fraschini,,**



TIPO UNICO 40 HP - 8 CILINDRI VERTICALI  
TUTTI GLI ULTIMI PERFEZIONAMENTI

**ISOTTA FRASCHINI - MILANO - Via Monrosa, 79.**

**Moto FRERA con Pneus DUNLOP**

!! Vittoriose !! nella classica corsa

## **“COPPA RAVELLI,, (Km. 576)**

Vincono tutti i premi: COPPA RAVELLI - 2 MEDAGLIE MINISTERO - ecc.

23 partiti | Le 7 FRERA partite tutte arrivate classificate prime per miglior tempo  
14 arrivati | hanno dimostrato le eccellenenti qualità di resistenza, rendimento, velocità.

## **Circuito Orbassano FRERA (con Dunlop)**

Vincono il gran premio TORINO con MERLO, ACERBONI, CASTAGNETO

1. 2. 3.

*Rappresentante:*

**MERLO CLEMENTE**  
Corso Regina Margherita, 153  
— TORINO —

SOCIETÀ ANONIMA “FRERA,,  
CICLI - MOTO - CARROZZELLE  
— Stabilimenti TRADATE (Como) —