

# LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

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

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

TORINO

Via Davide Bertolotti, 3

INSERZIONI

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



Il forte campione piemontese PETIVA EMILIO, primo classificato della categoria ISOLATI nell'VIII° Giro d'Italia. (Macchina GAIA, gomme HUTCHINSON).

# AUTOMOBILI

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

# OFFICINE

DI

## Villar Perosa

### Cuscinetti a sfere Sfere di acciaio

### VILLAR PEROSA

❁❁ (Pinerolo) ❁❁

*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 **Negozi VIGO**

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

AUTOMOBILI  
**CHIRIBIRI & C.**  
TORINO



VETTRETITA  
12 HP



# Carello & De-Marchi

TORINO - MILANO - ROMA

Apparecchi di segnalazione per auto elettrici  
ed a mano.

Trombe per auto e per moto.

Fari e fanali per auto e per moto.

Dinamo e Batterie per impianti illuminazione  
ed avviamento.

Cinghie in gomma per motocicli.

Accessori per Auto - Moto - Cicli.

FABBRICHE PROPRIE

Il più grande e completo assortimento

ESPORTAZIONE

CARELLO & DE MARCHI - TORINO



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.

## SOCIETÀ

# "OMNIA,"

MILANO

Forti quantitativi  
per pronta consegna  
di articoli per  
cicli-auto-moto

Via Boccaccio, 4  
MILANO

## IDROVOLANTI "SAVOIA"



VINCITORI  
della  
Gara Internazionale  
d'Idrovolanti

per la  
Coppa Schneider - 1919  
BOURNEMOUTH

Record Mondiale Velocità  
Idrovolanti su circuito  
di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE  
AMSTERDAM

con passeggero - attraverso  
le Alpi, la Svizz. in 6 ore 30'

Raid AMSTERDAM  
COPENHAGEN  
STOCKHOLM

con passeggero  
Raid SESTO CALENDE

GINEVRA con passeggero  
attraversando il Sempione  
Raid STOCKHOLM

HELSINGFORS  
con passeggero.

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

Idrovolanti "SAVOIA" - Tipo commerciale  
per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA" - Per servizio trasporti  
Posta e Messaggerie

Rivolgersi alla

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

Telegr.: Idrovolanti SAVOIA - Milano :: Telegr.: Idrovolanti SAVOIA - Sesto Calende

FABBRICA

# RADIATORI

BREVETATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA  
RIPARAZIONI

# ALCANTINO & C

CASA FONDATA  
NEL 1898

TORINO

Via Monti, 24

TEL. 22-79

TEL. COTTINRADIO

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

# L'ottavo giro d'Italia.

(Commenti alla buona).

« Dunque è compiuto anche quest'altro « giro d'Italia », dieci tappe di complessivi chilometri 3027, durante le quali più di cento ciclisti, partiti baldi, forti, fidenti da Milano, restarono disseminati lungo le strade della penisola, e appena venti, secondo altri anzi solo dieci, raggiunsero la meta.

« Buon per noi che l'Italia non si è molto commossa per codesta gara ed anzi, salvo pochi interessati od appassionati, nessuno se ne è avveduto. I giornali se ne occuparono, è vero, diffusamente, per soddisfare alla curiosità delle turbe affamate; ma nessuno si interessò seriamente di codeste Case Industriali, ferocemente gareggianti con muscoli stentati, di questi concorrenti che scomparivano e rientravano in gara come le marionette in un teatro, di tutto questo succedersi di polemiche acris, di competizioni nobili e volgari, di tentati avvelenamenti e di dolori di ventre!

« Francamente mi pare sia necessario protestare seriamente contro siffatte moderne esagerazioni dello sport industriale. *Corruptio optima pessima*: come l'ultima cosa è il vino, ma il suo abuso genera la piaga dell'alcolismo, così nobile e bello è ogni genere di sport, ma l'abuso non procura certamente desideri e simpatie.

« Bene si è detto che la vista di questi giovani che si avanzano in gruppo serrato, sfiniti, sotto il sole cocente, coperti di polvere, produce piuttosto una sgradita impressione. Quel campioni delle varie nazioni, costretti a percorrere in un giorno tre o quattrocento chilometri sono i predestinati di tutta quella pleiade di mali che derivano dall'abuso delle proprie forze, in un eccesso di lavoro fisico. E a quale scopo?

« Ogni amico sincero dell'educazione fisica, ogni avversario delle sue esagerazioni, deplora queste oniflutture momentanee ed invoca per l'educazione fisica la propaganda spicciola e materialista di fatti, non di chiacchiere...

« Che se sarà necessario invocheremo anche maggiori freni municipali e governativi, imperocché se non si consentono agli operai eccessivi lavori e si tutelano in tutte le industrie i cittadini, giusto è che questa tutela si estenda anche alle industrie sportive.

« Così scriveva nell'anno di grazia 1910 il compianto e riputato Attilio Brunialti nel « Messaggero », quel prof. Brunialti che amava, veramente amava, lo sport come educazione fisica in generale, e quello ciclistico (era un pedalatore dei migliori malgrado

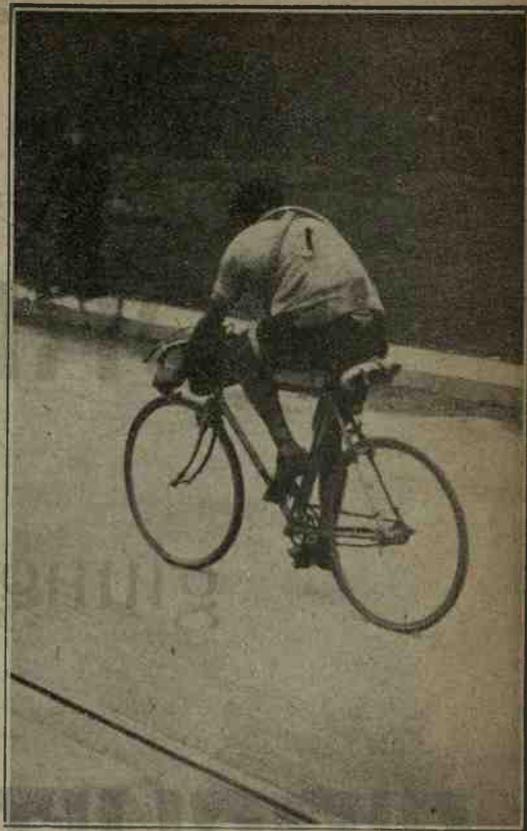
l'età) in particolare. E queste parole le scriveva dopo la fine di quel secondo giro d'Italia che raccolse ben 122 iscritti, ne vide 101 alla partenza e ne... ammirò 19 all'arrivo! A 10 anni di distanza, quando gli iscritti sono scesi a 59, i partenti a 49, e gli arrivati a 40, uno dei più entusiastici fra gli organizzatori del giro, il Colombo, scrive dopo la terza tappa:

« Noi oggi confermiamo che per l'avvenire ci rifiuteremo di seguire le Case nella via della riduzione del numero delle tappe, riduzione che obbliga coloro che debbono tracciare il Giro d'Italia in una cornice degna del nome e dell'importanza della gara, alla creazione di un itinerario che può essere talvolta sproporzionato nelle sue varie parti, a ridurre ad uno solo i rifornimenti delle varie tappe, il che significa far soffrire la sete e la fame a degli atleti che per superare così massacranti fatiche devono pure essere assistiti un po' più umanamente da coloro che si vantano di essere i loro direttori e che invece calpestanto con troppa disinvoltura tutto ciò che è sport per curarsi troppo esclusivamente del lato INTERESSE.

« Questo diciamo con la piena coscienza di aver seguito passo per passo, nel buio della notte, sotto un sole cocente, e sotto un violentissimo acquazzone gli eroici corridori della non presto dimenticabile Lucca-Roma. Ciò premesso occupiamoci della gara, del suo significato, del valore di una battaglia e degli insegnamenti che si possono trarre da una non persuasiva sconfitta.

Dopo l'autorevole parola di un uomo che tanto amò lo sport, e di un giovane che tanto l'ama, noi potremmo ritrarci dietro le quinte e rivolgere agli organizzatori una sola domanda: a quale scopo voi compite questo lavoro annuale?

Lo scopo sportivo è annullato completamente da quella benedetta matematica, che non è mai stata un'opinione. Negli otto giri d'Italia noi abbiamo avuto un complesso di 810 iscritti, con 663 partenti e con un miserissimo risultato di 186 arrivati, cioè a dire all'incirca il 28%. Su 100 uomini preparati ad una gara — perchè dobbiamo pur ammettere che non ci si presenti al giudice di partenza come se si dovesse fare un girettino di pista — ben 72 non si sentono in grado di raggiungere la meta, o non la vogliono raggiungere. Se non se ne sentono la forza è un brutto affare fisiologico, se non ne hanno la volontà, o influenze estranee... allo sport la fanno loro passare, è un bruttissimo affare... morale. Ah!



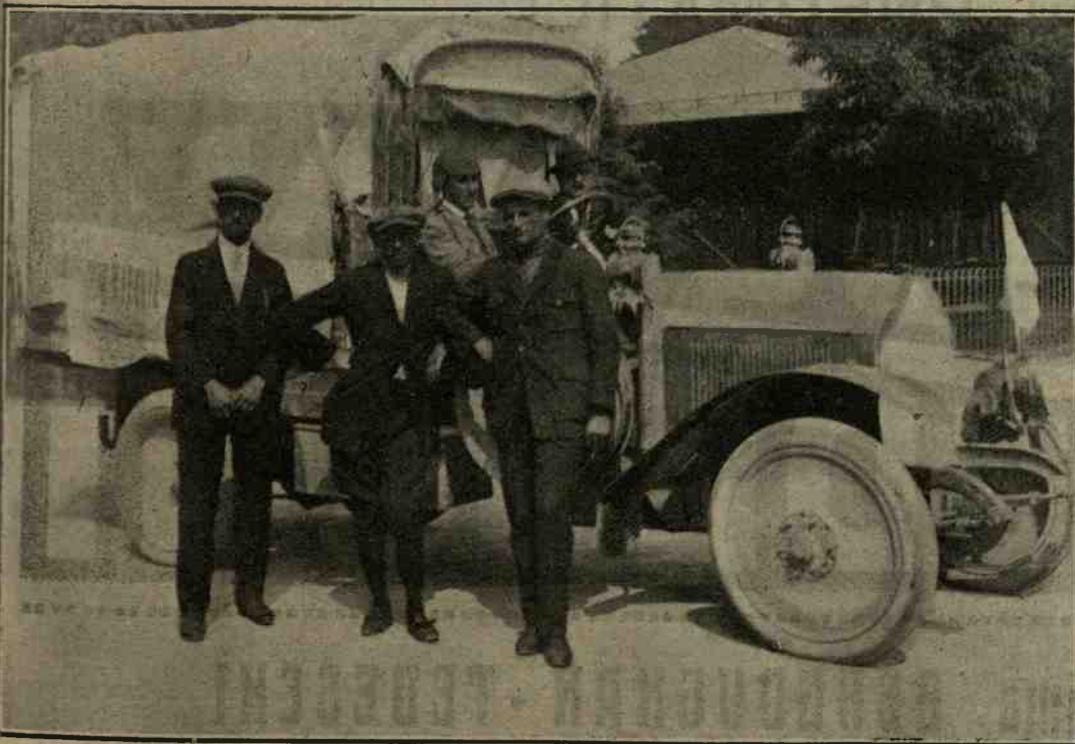
L'uomo che ha vinto.  
Belloni solo per le vie di Trieste.  
(Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

qui caschiamo male asini e non asini. La morale? Ma c'è l'industria, ci sono le spese troppo esorbitanti, le pretese dei tenori, i rifornimenti... coi caro-viveri, gomme che vanno ai cieli, benzina che non se ne trova e quindi ammazziamo gli atleti... ma salviamo la borsa e le... percentuali agli azionisti.

« Chi se ne f... dicono i buoni romani. Tanto il pubblico corre — guardate un po' al Trotter che gente accorre a vedere la fine della commediola... — la *réclame* ha sì compila con lo stesso fragore con il quale avrebbe rintronato gli orecchi al pubblico se effettivamente fossersi avuti dei concorrenti in gara, che cosa pretendete di più in un così bel mondo di candidiana memoria?

Bisognerà riformare! Ma son tanti anni che se ne parla di questa riforma, ed è da tanti anni che noi andiamo scoprendo piaghe su piaghe, e la camera aumenta ed attacca sempre più quel poco di parte sana che pareva volesse restare. Riformare? ma da dove cominciare? Dall'uomo o dal negoziante che lo vende?... Noi non ci facciamo soverchie illusioni per quanto riguarda le gare nelle quali lottano l'industria, il professionismo la caccia al *do ut des*; noi amiamo ed amammo ed ameremo, finché la penna ci resterà salda tra le mani, lo sport come unico beneficio per gli individui che lo frequentano, e non altro. Ogni cosa che scantini anche menomamente da questo principio sacrosanto da noi viene catalogato nel genere « spettacoli », ed in quello « affari », e ci si perdona la dovuta franchezza nella espressione. Nè è a dire che il pubblico ne gode e cerca queste feste, cosiddette, dello sport, perchè resta eterna la questione — come nelle diverse arti — se il pubblico ha la colpa nel chiedere, o siamo noi colpevoli ad abituare esso a certi spettacoli deviatori...

Se dovessimo seguire certe impressioni di psicologi... dalla borsa aperta in attesa, noi dovremmo abolire l'educazione delle masse e lasciare che il cattivo gusto se ne impadronisse.



Corridori isolati trionfatori dell'VIII Giro d'Italia.

Da sinistra a destra: Petiva, Schierano, Aimo, fotografati presso il camion Lancia messo a disposizione degli isolati dal noto sportsman torinese Carlo Rosso e mirabilmente guidato da Adolfo Degiovannini.

SPORTSMEN!...

adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

Istantanee perfette

Massima rapidità e trasparenza

Vendita ovunque **AA** Esportazione

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

*Le Vittorie continuano!*

**BORDINO PIETRO**

(Harley Davidson)

giunge PRIMO assoluto

NEL CLASSICO

**CIRCUITO di ORBASSANO**

con tempo avverso

e con pessime condizioni stradali

su PNEUMATICI

**BERGOUNGNAN**  
**& TEDESCHI**

Società Anonimo **BERGOUNGNAN - TEDESCHI**

TORINO - Strada di Lanzo, 316 - TORINO

Ma non è qui il caso. Nello sport ciclistico, tanto quello su pista come quello su strada, si può ancora trovare un regolamento che non ne inquina tanto la fonte. Raccogliamo dai diversi disinganni, dalle disillusioni accumulate in anni ed anni di tentativi negli ammaestramenti che valgono a creare la leggerezza buona e sana, ed innalziamo questo sport a quell'altezza che pur si merita.

E se — come dice il Colombo — non si vorrà seguire l'interesse delle cose, sarà veramente saltato nel fosso, oltre il quale tutti ci incontreremo nel plauso vivo e sincero.

Ed è questo il nostro voto.

Milano, giugno 1920.

ERPT.

## L'organizzazione dello Sport operaio.

Era, come è anche oggi, nella mente di molte persone l'idea di organizzare seriamente lo sport popolare, ma, pur partendo dal concetto della necessità di sollevare, per mezzo di esso, la moralità della gioventù, non si è ancora pensato in Italia di organizzare lo sport per il popolo, direttamente dalla Camera del Lavoro, facendolo entrare come uno degli articoli più importanti nel programma di educazione e d'azione del lavoro stesso.

Proprio in questi ultimi tempi gli industriali hanno voluto organizzare delle piccole sezioni sportive nei loro singoli stabilimenti, cercando di tenere più mille fra loro gli operai nelle ore di riposo susseguenti alle otto ore di lavoro, mirando a far nascere uno spirito di cameratismo oltre all'utile che l'operaio stesso avrebbe avuto sia dall'esercizio fisico che dall'astenersi dall'occupare le ore di libertà con il vizio.

Non è mio compito giudicare se questa organizzazione sportiva industriale mirasse a diminuire la frequenza dell'elemento operaio alla Camera del Lavoro: il fatto è che lo scopo principale è d'ottenere una maggiore quantità di lavoro dalla robustezza degli operai, è tutt'affatto economico, e può portare un progresso nell'andamento generale del commercio e della industria, con una produzione maggiore, specialmente in questi tempi in cui la forza economica della nazione dipende solo dall'intensificazione del lavoro.

La Federazione Generale del Lavoro, di Francia, ha pubblicato, tempo fa, a questo proposito un manifesto che racchiude tutta l'idea esatta di dare impulso alla organizzazione dello sport operaio:

*« Ai Compagni del Partito Socialista, dei Sindacati, delle Cooperative. »*

Ecco venire, con la fine del terribile incubo che abbiamo traversato, un'era nuova che può essere per la classe operaia, non solo quella del miglioramento delle sue condizioni sociali, ma anche quella della sua completa emancipazione.

Un dovere ci obbliga a riflettere, fin d'ora, a tutto ciò che può contribuire a riparare — se tuttavia può esservi riparazione — l'opera di morte compiuta in questa guerra.

L'avvenire stesso della razza umana è stato compromesso dalla distruzione di un numero incalcolabile di vittime. Il sangue più puro della nostra bella gioventù ha scorso a fiotti nei solchi tracciati dalla mitraglia e dai proiettili.

A noi spetta cominciare senza ritardo l'opera di rigenerazione che si impone.

È necessario perciò che gli elementi di progresso che compongono il Partito socialista i Sindacati e le Cooperative, si ritrovino in un'azione comune per elevare fisicamente e moralmente ad un livello superiore l'essere umano.

Grazie alla sua fermezza ed al suo coraggio, dopo tanti anni di lotte, la classe operaia ha strappato al capitalismo la giornata di otto ore ed il sabato inglese. Raggio di sole nella vita di quelli che penano e che soffrono.

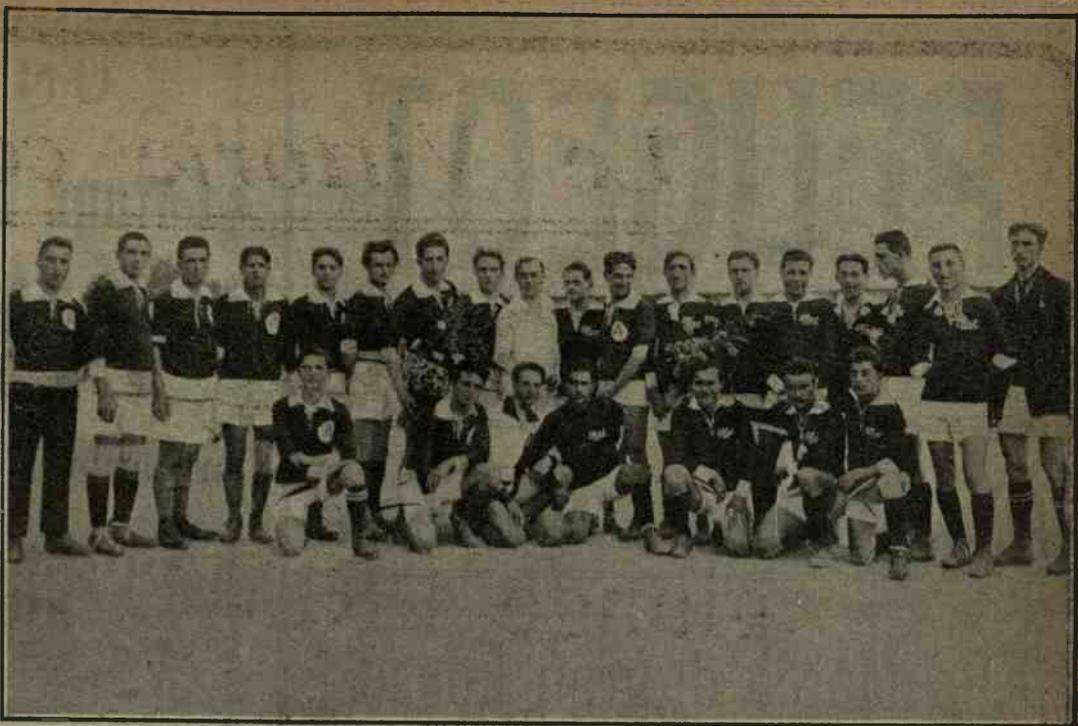
L'acciamo in modo, compagni, che queste ore di libertà non vadano contro le aspirazioni operaie. Evitiamo alla gioventù laboriosa, che spesso non ha né focolare, né famiglia, di lasciarsi trascinare in piaceri malsani, pericoloso tanto fisico che morale, ove la salute si perde nell'alcolismo e nella tubercolosi ed il cervello diviene facile preda dei difensori del passato.

Diamole il mezzo di divertirsi educandosi fisicamente. Diamole in una parola il gusto degli Sport e della Ginnastica.

Non dimentichiamo che i capitalisti, i grandi industriali hanno già messo in pratica l'idea di attirare verso di loro, con lo sport, i giovani che lavorano nelle loro officine.

Ragioni ben differenti dalle nostre li guidano; essi pensano, od almeno sperano, con questo mezzo di stornare la gioventù dalle organizzazioni operaie. Questa è forse un'illusione, ma noi non possiamo rimanere inattivi di fronte a questa esperienza padronale. Noi dobbiamo agire immediatamente.

La Federazione Sportiva del Lavoro, che conta già numerosi Gruppi Sportivi Operai e Socialisti, delle varie regioni della Francia, vi fa un appello



Le due squadre « Ansaldo » (Genova), « Fiat » (Torino) (Fot. Guarneri - lastra Cappelli).

caloroso perchè veniate ad aiutarla in questa grande bisogna.

Col vostro concorso, morale finanziario, essa spera fondare dei numerosi gruppi sportivi, in cui la classe operaia, restando nel suo elemento, non potrà restare indifferente alle grandi questioni sociali che devono incamminarsi verso l'ideale comune.

Ricordatevi che un cervello sano non può essere che in un corpo sano!

Ed è per questo, o compagni, che noi siamo sicuri che voi vorrete, ognuno nella vostra misura, fare lo sforzo necessario per condurre a noi tutti quelli con i quali siete in contatto, aiutandoci a costituire dei gruppi sportivi ovunque ancor non esistano, e facendo appello al nostro concorso ogni volta che voi lo giudicherete utile.

### Il Consiglio Federale.

È ripetiamo il punto che maggiormente può ora interessare i dirigenti della classe operaia: « Non dimentichiamo che i capitalisti, i grandi industriali hanno già messo in pratica l'idea di attirare verso di loro, con lo sport, i giovani che lavorano nelle loro officine. Ragioni ben differenti dalle nostre li guidano: Essi pensano, od almeno sperano, con questo mezzo di stornare la gioventù dalle organizzazioni operaie. Questa è forse un'illusione, ma noi non possiamo rimanere inattivi di fronte a questa esperienza padronale. Noi dobbiamo agire immediatamente ». Come agire?

Ecco uno schéma di programma d'azione che dovrà essere il principio di questa grande organizzazione dello sport operaio — sono suggerimenti semplicemente.

Si insista presso gli industriali affinché in ogni stabilimento di una certa importanza venga impiantato un campo sportivo, e che gli operai siano diretti ed equipaggiati in modo da poter esercitare nelle migliori condizioni i giochi sportivi — la Commissione interna degli operai sorvegli affinché tutto venga organizzato a dovere, ed avvisi gli operai quando necessita sospendere lo sport per le riunioni del partito.

Gli operai degli stabilimenti meno importanti vengano aggregati ai campi più vicini. Si avranno molti campi d'allenamento e di giuoco che non graveranno finanziariamente sugli operai, essendo gli stessi industriali coloro che faranno le spese.

Fra tutte le squadre vi saranno gare eliminatorie, e quindi gare di campionato. Queste gare vengano disputate e si svolgano allo Stadium. Lo Stadium deve essere la vera grande palestra popolare. Lo Stadium deve essere del popolo; l'amministrazione municipale saprà finanziarlo per le spese necessarie.

Solo su questa traccia generale, che va poi svolta in particolare, credo si possa venire ad una grande organizzazione dello sport operaio.

Sia Torino la città che si fa promotrice di questo movimento. Le giovani energie degli operai sapranno sostenerlo col loro entusiasmo, poiché capiscono che solo con l'educazione fisica si può costituire un elemento di uomini che rappresentino una vera forza, per qualsiasi lotta di pensiero o di lavoro.

Pierre La Pipe.

## La riunione atletica di Udine.

Ecco i principali risultati:

**Corsa m. 100:** 1. Zucca Vittorio del F. Grion di Pola in 11"; 2. Zanella Raimondo dell'Internazionale F. C. di Milano a spalla; 3. Giamporcaro Guido, Edera S. Trieste; 4. Filippo L., Società G. Zara.

**Corsa m. 200:** 1. Bernardoni Giuseppe, dell'Internazionale F. C. di Milano in 23" 2/5; 2. Zanella Raimondo, idem a 1 metro; 3. Alfieri Ermete, della Virtus Bologna; 4. Scapin C., Intern. F. C. Milano; 5. Giamporcaro Guido, Edera S. Trieste.

**Corsa m. 400:** 1. Bernardoni Giuseppe, della Internazionale F. C. di Milano in 53" 2/5; 2. Alfieri Ermete, della Virtus Bologna, in 53" 4/5; 3. Simonazzi Agide, Brescia F. C.; 4. Scapin C. Intern. F. C.

**Corsa m. 800:** 1. Ambrosini Ernesto del Brescia F. C. in 2'6"; 2. Simonazzi Agide, idem a un metro; 3. Giamporcaro Guido, dell'Edera S. Trieste.

**Corsa m. 1500:** 1. Ambrosini Ernesto del Brescia F. C. in 4'22"; 2. Ferrario Disma dell'Edera S. di Trieste a 70 m.; 3. Bruni Ferruccio Intern. F. C.; 4. Steis G., idem; 5. Tomel G., Edera S. Trieste.

**Corsa Km. 5:** 1. Zonna Vincenzo dell'Intern. F. C. di Milano 16'40"; 2. Biscuola Tullio A. L. di Ferrara a 60 m.; 3. Pierini Luigi, Società G. Mazzini Roma; 4. Turrino Angelo, A. S. Udinese.

**Corsa Km. 15:** 1. Blast Ettore dello S. C. Monti di Roma in 55'2" 3/5; 2. Arri Valerio dell'U. S. B. Nizza di Torino a 350 m.; 3. Steis Gilberto, dell'Internazionale F. C. Milano; 4. Lippizer A. Audax P. Gorizia; 5. Turrino A. dell'A. S. Udinese.

**Corsa m. 110 con ostacoli:** 1. Colbacchini Daciano dell'A. C. Padova in 15' 3/5 (record); 2. Contoli Adolfo, Virtus Bologna, a 15 m.; 3. Liuzzi Alberto A. S. Udinese; 4. Giuli E. Virtus Bologna; 5. Liuzzi A., A. S. Udinese.

**Marcia Km. 10:** 1. Valente Armando, dell'Ardita Spartaia di Genova in 50'50"; 2. Umek Giusto S. C. Olimpia di Trieste a 350 m.; 3. Pippan Augusto F. Giov. Trieste; 4. Guagnoli R., Audax P. Gorizia.

**Staffetta Olimpionica:** 1. Internazionale F. C. di Milano (Zanella, Scapin, Bernardoni e Bruni) in 3'51"; 2. Edera Sportiva di Trieste.

**Salto in alto:** 1. Aloisio Ottorino dell'A. S. Udinese e Nespoli Arturo dell'Intern. F. C. di Milano a pari merito con m. 1,70; 2. Liuzzi Alberto A. C. Udinese e Grassilli Angelo U. S. Triestina, m. 1,64; 3. Contoli A. Virtus Bologna, m. 1,61.

**Salto in lungo:** 1. Nespoli Arturo dell'Internazionale F. C. di Milano con m. 6,43 (record); 2. Zaccagna Oreste Virtus, Bologna m. 5,96; 3. Aloisio Ottorino, A. S. Udinese m. 5,41; 4. Contoli A., Virtus Bologna, m. 5,37; 5. De Lorenzi B. idem, m. 5,68.

**Salto triplos:** 1. Giuli Filippo della Virtus di Bologna con m. 12,25; 2. Chiesa Omero, Lazio, Roma, m. 11,88; 3. Contoli Adolfo, Virtus Bologna, m. 11,85; Zaccagna O., idem, m. 11,17.

**Salto con l'asta:** 1. Dal Dan Luigi dell'A. S. Udinese, m. 3; 2. Longo Arturo, Spes Mestre, m. 2,90; 3. Contoli Adolfo Virtus, Bologna, m. 2,80.

Abbonatevi  
alla Stampa Sportiva

# 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

UNA SCATOLA

di

Cotone Detersivo Industriale

# AUGEA

equivale a 100 flaconi di lucido liquido

**Automobilisti  
Meccanici  
Garages  
Stabilimenti  
industriali**

Chiedete oggi stesso la circolare illustrativa del COTONE AUGEA alla Concessionaria Esclusiva per l'Italia ed Estero

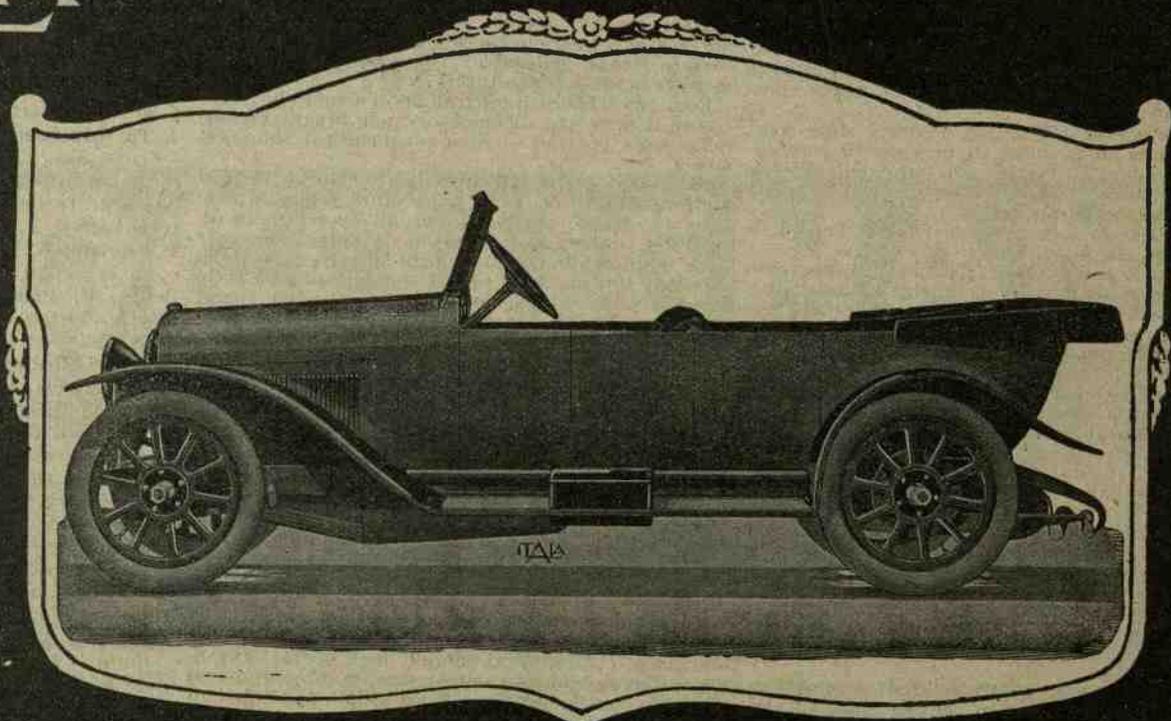
**SOC. ANONIMA MONOS**

MILANO - Via Pietro Verri, 22 - MILANO

# ITALA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO  
50



MODELLI PER TOVRISMO  
AVTOCARRI INDUSTRIALI  
MOTORI PER AVIAZIONE

# Nel mondo aviatorio.

## Il meeting del Garda.

L'iniziativa di questa importante riunione è partita or non è molto da Brescia; la preparazione accurata si va compiendo silenziosamente ma attivamente dal capitano Tullio Toccolini. Già i promotori hanno avuto per la grande riunione il riconoscimento della *Federazione Aeronautica Nazionale Italiana* e si sono assicurato l'appoggio completo della Direzione Generale d'Aeronautica e dell'Ispettorato Superiore d'Aeronautica della Marina.

Questi due Enti dovranno concedere per la riuscita della manifestazione il materiale che sul Garda ancora è conservato e che resta inattivo a deperire; la riunione del Garda deve trovare i più larghi appoggi poichè in essa ancora una volta, dopo la Coppa Schneider, le nostre macchine e i nostri uomini competeranno con i concorrenti stranieri.

Il programma del «meeting» si annunzia vario ed interessante; esso si compone di due importanti gare e di molte prove speciali che rappresenteranno una particolare attrattiva.

La *Coppa del Garda* sarà il premio disputato con maggiore interesse. E' una corsa a cronometro per idrovolanti sul percorso Desenzano, Peschiera, San Virgilio, Riva, Salò, Desenzano; itinerario di 120 chilometri da percorrersi cinque volte. In tutto, quindi, 600 chilometri trasvolati a basse quote su controlli fissi.

La partenza agli idrovolanti sarà data in volo. Il premio da disputare è di 100.000 lire.

L'altra importante gara è dotata del *Gran Premio del Garda* di 20.000 lire e consisterà in una gara di velocità per «glisseurs»; il premio sarà disputato sul doppio percorso sud-nord-sud del lago, complessivamente di 200 chilometri.

Ma, oltre a queste due prove principali vi saranno, come dicevamo, altre prove che si svolgeranno nel periodo di una settimana: gare in linea con partenze simultanee da fermo (eliche in moto), gare per il maggiore scarto di velocità, prove acrobatiche giornaliere riservate agli idro-caccia, *records* d'altezza, trasporto di passeggeri su percorsi prestabiliti e su liberi percorsi.

Le prove di acrobazia e i *records* d'altezza potranno essere tentati giornalmente dai piloti.

La gara di velocità per «glisseurs» desterà molto interesse essendo indetta per la prima volta in Italia; vi potranno prendere parte due categorie di idroscafi. La prima per carico utile minimo di chilogrammi 500 e la seconda per carico utile minimo di 1000 chilogrammi.

Ma a questi piccoli e agilissimi scafi, lanciati da eliche aeree sull'azzurra superficie del lago, è riservata l'ultima prova del «meeting». Sarà una gara di velocità sul miglio per batterie d'idroscafi.

Rappresenterà, possiamo dire, il «miglio lanciato» per i «glisseurs».

Infuocabilmente questo «meeting» del Garda farà onore all'organizzazione italiana e sarà fastoso per larghezza di mezzi e di premi. Brescia, Verona, Trento, Mantova, Riva daranno tutte il loro largo concorso di organizzazione e di premi.

La riunione del Garda è indetta per settembre prossimo e seguirà, quindi, la Coppa Schneider che sarà corsa alla fine di agosto.

Ritradiremo in questa competizione internazionale leca e organizzata da noi, le qualità magnifiche di macchine e di uomini che non mancheremo di affermare nella competizione di Venezia, poichè la vittoria «morale» conquistata lo scorso anno a Bournemouth dal nostro Jannello diverrà questo anno nel Golfo della Serenissima una vittoria ufficiale.

Per questo, forse, il «meeting» internazionale del Garda richiamerà maggiormente i concorrenti stranieri che saranno in quell'epoca già in Italia, e manteniamo che l'iniziativa partita da Brescia rap-

presenterà la riunione idroaviatoria più importante dell'anno nel campo nazionale e fors'anche in quello internazionale.

Così Brescia, che conta già la gloria del primo «cercuito» nella brughiera di Montichiari, riprende magnificamente la sua tradizione aerea.

## La Parigi-Bruxelles vinta da Enrico Pelissier.

37 corridori su 38 iscritti hanno partecipato domenica alla prova di 420 chilometri organizzata dall'Auto. Il cattivo stato delle strade a causa della pioggia ha dato modo ai corridori di provare la loro resistenza. La partenza è stata data alle 2.20 a Villers sulla Marna. A Epemay 27 corridori erano controllati. Alle 9.45 il plotone stesso era controllato a Rethel a 200 chilometri e 24 corridori ne facevano parte. L'arrivo a Bruxelles ha avuto luogo al Velodromo del Palazzo degli Sports.



Il giovane Gay che passa ogni settimana di trionfo in trionfo, così egli ha vinto la corsa dello Statuto e quella per la Coppa «La Piemonte».

Il primo arrivato fu Enrico Pelissier alle 18.35 avendo compiuto i 420 chilometri del percorso in 16 ore, 15 minuti; 2. Mottiat, che il giudice di arrivo ha penalizzato per avere tentato di intralciare l'arrivo di Pelissier; 3. Vermandel in ore 16.20; 4. Thys in ore 16.21; 5. Vandaele in ore 16.22'54"; 6. Godard ad una lunghezza; 7. Masselis; 8. Lamboi; 9. Christophe; 10. Heusghem.

Rocci Luigi, dell'«U. S. Torinese»; 10. De Giorgis Francesco, dell'«U. S. Po»; 11. Saracco Angelo, dell'«U. S. «La Piemonte»»; 12. Bardone Giuseppe, id., id.; 13. Valpreda Roberto, dell'«U. S. Torinese»; 14. Camoletto Domenico, dell'«Ausonia»; 15. Settembrini Mansueto, dell'«U. S. «La Piemonte»»; 16. Negro Pierino, id., id.; 17. Gariglio Giuseppe, dell'«U. S. Torinese»; 18. Borgarello della «V. U. Fortior»; 19. Beltrame Lino, dell'«Ausonia»; 20. Di Lazzaro Ottorino, dello «S. C. Palatino»; 21. Osella Giorgio, dell'«U. S. «La Piemonte»».

La Coppa *La Piemonte* viene definitivamente assegnata alla Società organizzatrice.

## Guidi A. vince la Milano-Busalla.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. GUIDI Angelo (Sport Club Genova) di Milano, alle 14.13' 1/5; med'ora oraria kilometri 28,640;
2. FERRARIO Ruggero;
3. VIGNA Ernesto;

4. Berti Marcello, in gruppo a 6 minuti — 5. Moreno Pietro, alle 14.20'56" — 6. De Barbieri Davide, alle 14.21'33" — 7. Lorenzini Cesare — 8. Candido Guido — 9. Cominetti Alfredo — 10. Limone Ernesto.

Seguono: Revello, Gandini, Rossi, Grissini, Guazzi, Falcone, Perlusati, Berson, Cavalla, Montabbio.

## La coppa «Piemonte»

1. GAY Federico, dell'«Unione Sportiva Torinese», alle 11 e 28', che impiega ore 5 e 11' a compiere i 150 chilometri del percorso;
2. VINEIS Angelo, dell'«Unione Sportiva Biellese», alle 11 e 36'50";
3. GILARDI Luigi, dell'«Ausonia», alle 11 e 38';
4. Peyles Francesco, dell'«Ausonia», alle 11.47; Bianchi Luigi, dello «S. C. San Paolo»; 6. Frasso Angelo, dell'«U. S. Biellese», alle 11 e 55'; 7. Ferraris Livio, della «Vis Unita Fortior»; 8. Schierano Bartolomeo, dell'«U. S. «La Piemonte»»; 9.

Leggete e diffondete  
«La Stampa Sportiva»,  
la più vecchia e più popolare  
rivista illustrata.

# FANALI per CICLI

Figli di Silvio Santini - Ferrara



# Dalla Coppa Ravelli ai Circuiti di Mugello, di Orbassano e delle Tre Regioni.

Un'altra settimana assai importante per il motociclismo italiano registra la cronaca dello sport. Abbiamo nei passati numeri rilevate le novità tecniche di ogni nuova invenzione in fatto di piccoli motori, lo sviluppo che la loro fabbricazione va prendendo in Italia. Diamo oggi i risultati di queste ultime prove che sono l'indice migliore della passione dei nostri sportsmen.

La coppa Ravelli, indetta dall'Unione Sportiva Bresciana «G. Ravelli», si è svolta su un percorso di 574 Km.

La giuria ha emanato il seguente verdetto:

1. Mancini Carlo (Indian), in 9,23'2" 3/5, alla media oraria di km. 63,430; 2. Bianchi Nino (Frera), in 9,16'23" 2/5, alla media di km. 61,899; 3. Santantonio Angelo (Indian), in 9,28', alla media di km. 60,630; 4. Platè Gigi (Frera), in 9,30,25", alla media di km. 60,370; 5. Merlo Clemente (Frera), in 9,36,41" alla media di km. 59,729; 6. Gilera Luigi (Gilera), in 10,3'5", alla media di km. 57,100; 7. Zanchetta Gino (Gilera), in 10,5'19", alla media di chilometri 56,890; 8. Acerboni Mario (Frera), in 10,17'49", alla media di km. 55,740; 9. Dall'Olio Romeo (Frera), in 10,31'15", alla media di km. 54,550; 10. Tanzi Lazzaro (Motoscoche), in 10,37'56", alla media di km. 53,980; 11. Poletti Achille (Frera), in 10,46'6" alla media di km. 53,300; 12. Castagneto Renzo (Frera), in 10,46'6", alla media di km. 53,200; 13. Ceresa Cesare (Harley-Davidson), in 10,56'21", alla media di km. 52,460; 14. Gilera Giuseppe (Gilera), in 10,56'40", alla media di km. 52,436; 15. Gattini Giuseppe (Indian), in 12,12,57", alla media di chilometri 47.

I premi individuali, stabiliti in programma, sono sommati e divisi tra i primi 14 concorrenti che superarono tutti la media di 50 km. orari.

La Frera vince, per quest'anno, la «challenge» triennale G. Ravelli; la grande medaglia d'argento per la casa coi 3 meglio classificati, e quella per la Casa Italiana costruttrice della macchina prima classificata.

A Castagneto viene conferito il premio speciale per il primo dei bresciani.

Non sono invece assegnati la medaglia di bronzo per la Casa e il premio di 100 lire per il primo con-

corrente, montante macchina di 350 cmc. perché nessuna macchina di tale cilindrata ha partecipato alla corsa.

\* Il circuito delle Tre Regioni, organizzato dallo Sport Club Milano, ha raccolto 15 partenti, e hanno partecipato alla prova parecchi autentici campioni della motocicletta.

Alle 7,10 è partito Platè Gigi (Frera), seguito di minuto in minuto da Grioni Mario (Indian), Bianchi Nino (Frera), Santantonio Angelo (Indian), Garanzini Oreste (X), Rampini Francesco (Triumph), Bay Enzo (Triumph), Spallanzani Romolo (Triumph), Oggero Mario (Maffei), Mancini Carlo (Indian), Castagneto Renzo (Frera), Rochetto Giulio (Frera), Garanzini Francesco (X), Maffei Miro (Indian), Cavalieri Oreste (Slamt).

La gara, svoltasi sul percorso: Milano, Voghera, Varzi, Penice, Bobbio, Piacenza, Cremona, Brescia, Bergamo, Lecco, Milano (km. 365,6), diventò subito interessante perché il penultimo partito, Maffei, slanciatosi a velocità impressionante, dopo pochi chilometri raggiungeva e sorpassava tutti i concorrenti ad eccezione del Grioni, col quale ingaggiava una bella lotta a distanza.

A Varzi (km. 88,8), ai piedi della salita del Penice, il cronometrista ing. Scheidler, del M. C. d'Italia, registrava i seguenti passaggi: Grioni alle 8,39'2", seguito da Maffei alle 8,48'33" e Platè Gigi alle 8,56'12", seguito da Rampini, Bianchi, Garanzini, Bay, Castagneto, Santantonio, Rochetti, Oggero, Garanzini, mentre Mancini, Spallanzani e Cavalieri già erano ritirati per incidenti vari.

A Piacenza Grioni, arrivato alle 8,18, non precede più che di due minuti Maffei, ma poco dopo questi, arrivato in piena velocità in un abitato, non può tener la macchina e fa un pauroso capotombolo, dal quale esce malconcio lui e la motocicletta. Il corridore rimane oltre dieci minuti quasi svenuto, poi si rialza e, benché ferito in più parti, dopo aver riassetata la macchina, riparte a gran velocità, tanto che a Cremona raggiunge anche il Grioni, che verrà in seguito sorpassato pure da Platè e Rampini.

Maffei ormai ha corsa vinta e ad Erba passa

con 23' di vantaggio sul secondo, per arrivare al traguardo alle ore 13,54'33". Egli compie quindi il percorso di km. 365,6 in ore 6,31'33", ad una media di km. 58,475; 2. è Platè in 7,5'33"; 3. Rampini in 7,17'47"; 4. Bianchi in 7,28'51"; 5. Grioni in 7,30'19"; 6. Oggero in 8,6'4"; 7. Garanzini F. in 8,43'25"; 8. Santantonio in 8'59'37".

\* Il Circuito di Orbassano quest'anno non è stato favorito dal tempo. Anzi esso fu assai avverso ai concorrenti, i quali dovettero gareggiare con pessime condizioni stradali. Quattordici motociclisti hanno partecipato a questa prova e cioè:

**Categoria 600 cmc.** — Alle ore 16,15' Merlo Clemente (Frera); alle 16,15'30" Vallati Ernesto (Sunbeam); alle 16,16' Gianollo Giovanni (Fongri); alle 16,16'30" Dovo Mario (Della Ferrera); alle 16,17' Castagneto Renzo (Frera); alle 16,17'30" Nazzaro Prospero (Della Ferrera); alle 16,18' Acerboni Mario (Frera).

**Categoria 1200 cmc.** — Alle 16,18'30" Bordino Pietro (Harley Davidson); alle 16,19' Ravazzolo Giovanni (Clyne); alle 16,19'30" Nazzaro (Indian); alle ore 16,20' Malvisi Oreste (Excelsior); alle 16,20'30" Serra Pierino (id.); alle 16,21' Trabaldo Giovanni (Indian); alle 16,21'30" Chianale Felice (id.).

L'arrivo e la classifica avvenne nel seguente modo:

**Categoria 600 cmc.**: 1. Merlo, impiegando ore 1,19'33" 2/5, a compiere i 100 chilometri del percorso (velocità oraria chilometri 75,418); 2. Acerboni in ore 1,20'45"; 3. Castagneto in ore 1,36'56" 1/5; 4. Gianollo in ore 1,38'26" 4/5.

**Categoria 1200 cmc.**: 1. Bordino, impiegando ore 1,8'47", a compiere i 100 chilometri del percorso (velocità oraria chilometri 87,230); 2. Malvisi in ore 1,16'0" 1/5.

**Classifica generale**: 1. Bordino, 2. Malvisi, 3. Merlo, 4. Acerboni, 5. Castagneto, 6. Gianollo.

Il gran premio «Città di Torino» venne assegnato all'équipe Frera.

\* Ed eccoci al Circuito del Mugello in piena Toscana alla gara delle automobili.

E' questa un'altra corsa non approvata dal Consorzio delle Fabbriche di automobili ma che ha

## RAID ROMA-TOKIO

La grande impresa aerea svoltasi su di un percorso di 17.000 Km. attraverso l'Europa e l'Asia, è stata felicemente compiuta dalla coppia FERRARIN - MASIERO

su apparecchio munito di

# Pneumatici PIRELLI

Telegramma - PIRELLI - MILANO

M.I.N. - Tokio, 57-12 8-18.

Vostro pneumatico gonfiato solamente ROMA attesta mio volo ininterrotto.

FERRARIN.

## CIRCUITO TOSCANA

(13 Giugno 1920)

Nella durissima ed eccezionalissima prova i

### Pneumatici PIRELLI

riconfermano le loro doti di

scorrevolezza, elasticità e resistenza

portarono trionfatori al traguardo

1° Campari su macchina ALFA - ROMEO

2° Tarabusi » » DIATTO

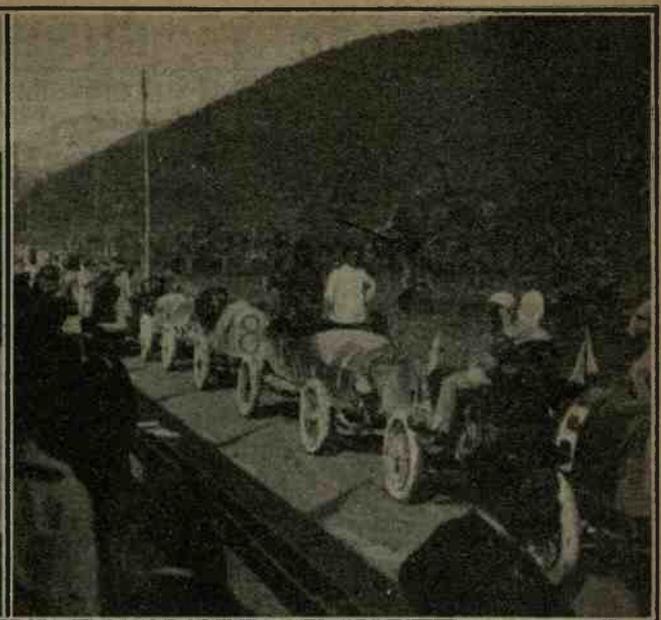
montanti

# Pneumatici PIRELLI

Agenzia Italiana Gomme Pirelli - Milano



La chiesa e la piazzetta di S. Piero a Sieve.



Automobili pronte a partire da S. Piero a Sieve.

raccolto pure ugualmente numerose iscrizioni di parti dilettanti. Peccato che la prova a causa dei giri sia riuscita per molti assai dura e quindi abbia tolto l'interesse a chi da spettatore la seguiva per giro. Infatti 23 furono i partenti e solo 5 hanno terminato il percorso.

Le partenze sono avvenute nel seguente ordine: alle 7,4 prendono il « via » i concorrenti della prima categoria (fino a 3000 cmc.). Il primo a partire alle 7,4 è Bonfiglioli su Diatto. Lo segue alle 7,6 Weber su Fiat, alle 7,8 Bergonzoni su Beccarria, alle 7,10 Ricca su Storero, alle 7,12 Ardizzone su Ardizzone, alle 7,14 Peyron su Fiat, alle 7,18 Tarabusi su Diatto.

Partono in seguito i concorrenti della seconda categoria (da 3000 a 4500 cmc.). Primo è Ansaldo su Nessedoelfer alle 7,25, poi Zaniratti su Fiat alle 7,27, Ascari su Alfa alle 7,29, Pelani su Fiat alle 7,30, Materazzi su Fiat alle 7,33, Bellis su Fiat alle 7,35, Masetti Giulio su Fiat alle 7,37, Maserati su Nessedoelfer alle 7,39, Masetti Carlo su Fiat alle 7,40, Orsini su Aquila alle 7,43, Baldoni su Scat alle 7,45.

Infine prendono il via i concorrenti dell'ultima categoria (oltre i 4500 cmc.) e cioè: Giunti su Itala alle 7,54, Brillì Peri su Nazzaro alle 7,56, Campari su Alfa alle 7,58, Rossi su Caesar alle 8, Ferrari su Isotta-Fraschini alle 8,2.

La fine del primo giro (km. 64,900) dà il seguente risultato:

Bonfiglioli in ore 1,14'2" 4/5, Weber in 1,23'9", Tarabusi in 1,13'30", Zaniratti in 1,4'56" 2/5, Bergonzoni in 1,26'29", Masetti Giulio in 0,58'29" 3/5, Peyron in 1,24'18", Pelani in 1,7'29", Masetti Carlo in 0,58'33" 2/5, Bellis in 1,10'26" 2/5, Maserati in 75" 3/5, Ansaldo in 1,25'54" 2/5, Orsini in 1,15' 1/5, Campari in 1,1'17" 2/5, Baldoni in 1,15'48" 4/5, Ferrari in 1,5'17", Brillì Peri in 1,18'11" 3/5, Rossi in 1,5'8" 2/5, Giunti in 1,35'25".

I passaggi al secondo giro (km. 129,800) avven-

gono nell'ordine seguente: Masetti Giulio, alle ore 9,35'4" 1/5, Bonfiglioli alle 9,37'26" 3/5, Zaniratti alle 9,39'17" 3/5, Masetti Carlo alle 9,40'26" 3/5, Weber alle 9,46'25", Tarabusi alle 9,49'55", Maserati alle 9,51'50" 1/5, Bergonzoni alle 9,54'36", Campari, alle 10,0'10", Peyron alle 10,45'4" 4/5, Ferrari alle 10,12'51" 3/5, Pelani alle 10,18'18", Rossi alle 10,30'45" e 4/5, Brillì Peri alle 10,31'31" 2/5, Giunti alle 11,4'18".

Nel terzo giro si ritirano Bergonzoni per panne al motore, e Baldoni, Zaniratti per fusione di una bronzina, Pelani per rottura di una balestra, Giunti perchè rimasto senza gomme dopo parecchie bucature e Rossi per panne. Masetti Carlo con questo giro ha superato il fratello che si vede togliere il secondo posto anche da Campari.

La selezione, dovuta alle asperità del percorso, continua intanto severa: al quarto giro si verifica il ritiro di Masetti Giulio per rottura della pompa d'olio e di Maserati per panne.

Al quinto giro (km. 324,500): Campari passa alle ore 13,16" 1/5, Tarabusi alle 13,45'45", Weber alle 13,55'24" 3/5, Peyron alle ore 14,35'38", Brillì Peri alle 14,49'51" 1/5. Masetti Carlo, che era rimasto brillantemente in testa per i primi cinque giri con circa 20 minuti di vantaggio sul secondo, Campari in una curva ribalta ferendosi assai gravemente e rompendosi due costole. Si ritirano pure Ferrari per rottura di una valvola, dopo aver compiuto una corsa delle più regolari, e Bonfiglioli.

Il sesto giro è compiuto da Campari in ore 1,6'5", da Tarabusi in ore 1,14'50" 1/5, da Weber in ore 1,20'19" 4/5, da Peyron in ore 1,41'20" 3/5.

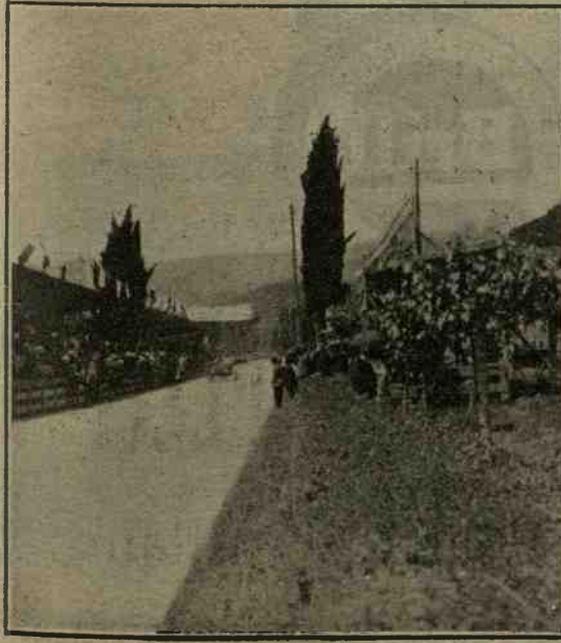
Ecco la classifica finale:

1° Campari Giuseppe, su Alfa, alle ore 14,22'6", compiendo il percorso in 6,24'6", ad una media di chilometri 60,827 all'ora (primo della classifica generale); 2° Tarabusi, su Diatto, alle ore 14,58'35" 1/5, compiendo il percorso in ore 7,40'35" 1/5, ad una media di Km. 50,726 (primo della seconda cate-

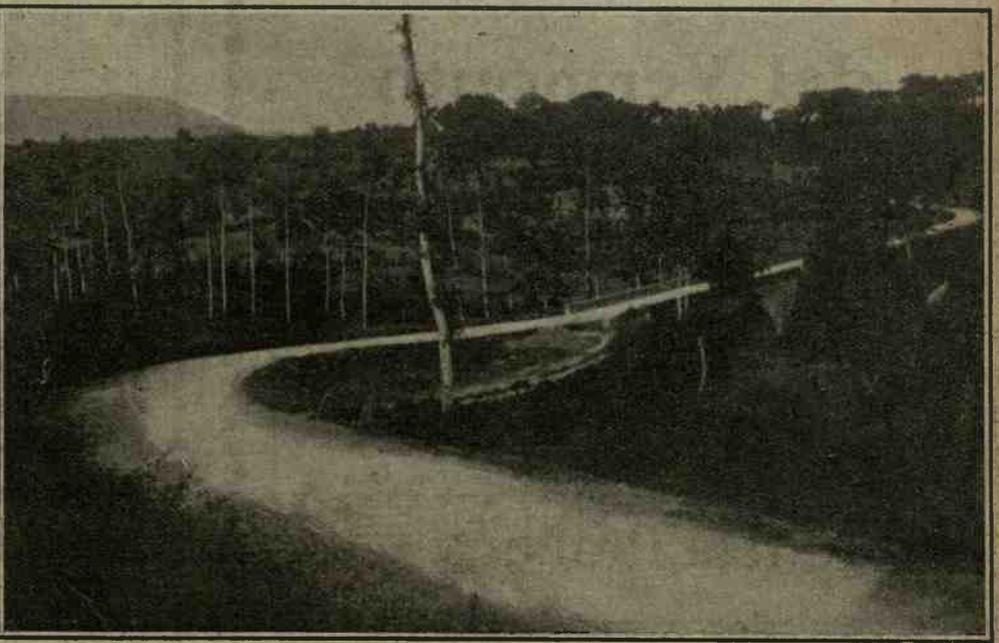
goria); 3° Weber, su Fiat, alle ore 15,15'44" 3/5, compiendo il percorso in ore 8,9'44" 3/5, ad una media di km. 47,700 (primo della prima categoria); 4° Peyron, su Fiat, alle ore 16,16'59", compiendo il percorso in ore 9,2'59" 1/5; 5° Brillì, su Nazzaro, in tempo massimo.



Campari su Alfa (Pirelli) ha vinto dopo la Parma Poggio di Berceto anche il Circuito del Mugello.



L'arrivo.



Il primo «tourniquet» a 10 Km. dalla partenza presso Scarperia.

## CARBURATORE "EUREKA",

Tipi per AUTOMOBILI  
MOTORICLI - 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 energetiche. - Aumento di potenza garantita 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<sup>o</sup>

Telefono int.<sup>le</sup> N. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2

**Agenzia delle Società:**

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

Listino partenze, prezzi, informazioni a richiesta.

## Automobili di lusso

**ETTORE OSELLA** fu Carlo

Corso Magenta, 37 - MILANO - Telef. 3406

Avverte la sua Spettabile Clientela che pur essendo rappresentante della sola Casa

### NAZZARO

tiene a disposizione il più grande assortimento di Automobili di tutte le marche:

LANCIA - NAZZARO - FIAT - SPA - RENAULT  
CHARRON - ISOTTA FRASCHINI  
O. M., SCRIPPS BOOTH, ecc., ecc.,  
carrozze Torpedo, Limousines, Ballons, Landaulet  
e tipo Sport

Le macchine sono tutte visibili

*nell'ESPOSIZIONE PERMANENTE*

in Corso Magenta, 37 e sue « dépendances » e tutte pronte per:

**CONSEGNA IMMEDIATA**

*A scanso di ogni equivoco avvertesi che tutte le vetture in vendita nella detta Esposizione e « dépendances » non sono vendute per conto di terzi, nè provengono da aste di materiale bellico.*

# CORA

la classica Marca

del Vermouth

# Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

≡ TORINO ≡



**Brill** dà con rapidità un lucido insuperabile dando eleganza alle calzature.

**Brill** senza acidi preserva e mantiene morbido il cuoio delle scarpe.

**Brill** è fabbricato con cera di primissima qualità e alla pura essenza di trementina.

Fabbrica Italiana Prodotti BRILL - Milano, Via A. Bertani, 14

# Mentre si scelgono i Campioni Olimpionici Italiani

Da un venticinquennio — per iniziativa geniale del barone Pierre De Coubertin, un uomo amico dell'Italia ed ammiratore della nostra razza, che unisce in sé la più entusiastica devozione per la civiltà ellenica col più appassionato ed intelligente amore per la pulsante vita moderna — l'Europa assiste alla meravigliosa rievocazione di quelle che furono le supreme celebrazioni del coraggio, della forza, dell'andacia nell'antichità: all'esaltazione cioè delle massime virtù umane — non solamente fisiche, ma anche più particolarmente morali — a cui noi dobbiamo in gran parte il ritmo ascendere nella via della civiltà. Stabilite per il voto di un congresso internazionale della Sorbona il 23 giugno 1892, le Olimpiadi si celebrarono per la prima volta in Atene nel 1896 e si susseguirono poi di quattro in quattro anni con regolarità costante, che poté solamente essere turbata dall'immenso conflitto europeo e che riprenderà nel prossimo luglio con la celebrazione della VII Olimpiade di Anversa.

Fin dal principio l'Italia — grazie all'interessamento di alcuni uomini pensosi dell'avvenire, tenaci ed audaci — partecipò alle gare olimpioniche, tenendo sempre alto il nome del nostro paese che anche in questo vuole conservare la sacra fiaccola trasmessagli dall'antica Grecia. I trionfi di Dorando e di Braglia, le magnifiche affermazioni dei nostri campioni di atletica, di scherma e di ippica stanno a testimoniare la vigoria rifiorita «per li rami» della nostra gente e ci mostrano ben temprati a quel sano istinto agonistico, che crea la grandezza degli individui come quella dei popoli e delle nazioni.

Anche quest'anno l'Italia non mancherà ad Anversa: anche quest'anno i suoi uomini maggiormente rappresentativi di tutti gli *sports* saranno presenti al gran cimento, e vi terranno in nome d'Italia il loro posto con dignità e con onore.

Alle Olimpiadi non possono partecipare che dilettanti, cioè uomini che dallo sport non traggono alcun utile o guadagno, ed è perciò che queste gare assumono particolare interesse e peculiare importanza.

Ma i successi individuali determinati dalla bravura di singoli campioni, i meravigliosi saggi di agilità e di forza in cui rifulge quella fiammante energia volitiva italiana che gli altri popoli non riescono a pareggiare se non con miracoli di tenacia e di organizzazione (di cui noi purtroppo sembriamo incapaci, i lauri conseguiti dai singoli *sportsmen* non bastano, perchè non corrispondono a quello che vuol essere propriamente l'Olimpiade ed alla sua importanza formidabile di carattere mondiale, una importanza che esula e trascende dal campo strettamente sportivo per assumere un valore morale, sociale ed anche politico di primissimo ordine.

La VII Olimpiade avrebbe dovuto aver luogo a Roma e tutti i nostri Alleati nella guerra erano concordi a darci tale preferenza perchè in nessun luogo

meglio che a Roma questa prima festa della pace avrebbe avuto la sua migliore estrinsecazione all'Egida di quella civiltà che è retaggio nostro di diritto e di giustizia. Microcefalia di governanti ha rinunziato per una volgare meschina questione di denaro a tanto onore, e al piccolo Belgio già invaso e martoriato ha ceduto l'onore imperato. La celebrazione della VII Olimpiade ad Anversa non è l'ultima delle ragioni per cui il Belgio in un magnifico e concorde sforzo di lavoro ha saputo in breve tempo ricostruirsi e ricostituirsi per presentarsi agli accorrenti alle Olimpiadi in una forma completamente rinnovellata e forte.

Noi trapianteremo nella migliore Scuola di Anversa un lembo della nostra Italia; là sventolerà il nostro bel tricolore e la divisa dei nostri atleti compenserà la svalutazione della nostra divisa monetaria e lascerà in Belgio e fra i partecipanti di tutti gli altri Paesi la scia luminosa di quella che è la potenza iridescente del nostro vessillo tenuto alto da uomini di fede, aiutanti e forti, capaci di azione e di responsabilità e pervicaci nel diritto dei nostri sacrosanti diritti.

Nello stesso modo che Spartani, Tebani ed Ateniesi, dimesse le ostilità comunali, seppero, attraverso alle Olimpiadi, cementarsi gli uni cogli altri così bene da giungere poi a quel prodigio di civiltà che fu l'unica patria ellenica, così le nazioni d'Europa e del mondo, oggi ancora dilaniate dalle lotte intestine in cui si riverbera il grande conflitto, potranno poco a poco ritrovare un'unità spirituale attraverso i sani elementi pacifici, in cui le forze di ciascun popolo e quindi il suo maggiore o minor diritto ad occupare i primi posti sulla scena del mondo, saranno provate e dimostrate, non da atroci carneficine che lasciano dietro di sé solchi sanguinosi di orrore, ma in civili competizioni in cui rifulgerà tutta la bellezza e tutta l'armonia del vero e del giusto.

L'Italia nostra, che di bellezza e di armonia è la eterna madre, come fu ed è inimitabile maestra di civiltà, deve portare alle Olimpiadi di Anversa la sua voce possente, additatrice delle nuove vie dell'avvenire.

E questo avverrà!

CARLO MONTU'.

## Come la Squadra Italiana andrà ad Anversa.

Per l'itinerario e l'organizzazione del viaggio, si comunica quanto segue:

«Ottenute le riduzioni ferroviarie sulle Ferrovie italiane e sulle Ferrovie belghe, mentre si attende la decisione delle Ferrovie francesi, per ovvie ragioni conseguenti dai cambi, è stato definitivamente stabilito che seguiremo l'itinerario Torino-Modane-Parigi (Gare de Lyon)-Parigi (Gare du Nord)-Bruxelles-Anversa.

«Il punto di concentramento sarà Torino, donde si dovrà partire col treno pomeridiano delle ore 16.

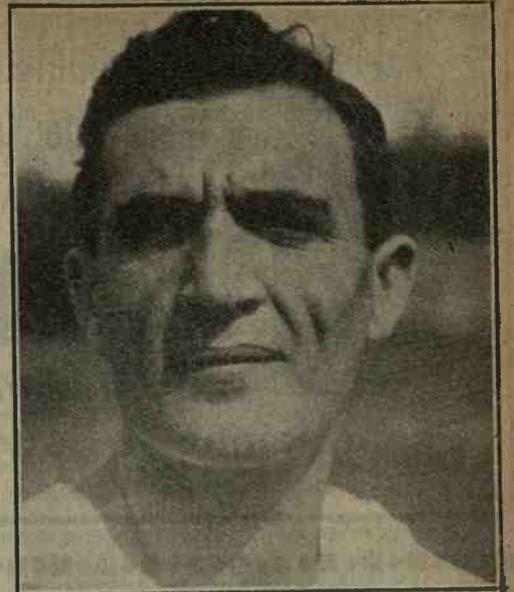
«Ciascun partecipante partendo dal luogo della propria residenza dovrà acquistare il biglietto di andata e ritorno in seconda classe a prezzo ridotto da tale località fino alla stazione di Modane. Il prezzo di tale biglietto gli verrà rimborsato in moneta italiana.

«Per la data che per ciascuna squadra verrà a suo tempo precisata, tutti i singoli appartenenti alla Squadra, nonché il Dirigente responsabile dovranno trovarsi a Torino Stazione Porta Nuova alle ore 15 precise.

«Giunti a Modane, vi sarà un incaricato del nostro Comitato Olimpionico che provvederà a facilitare le formalità dei passaporti e della Dogana; che preventivamente avvisato avrà fatto preparare la refezione al Ristorante della Stazione; che munità ciascun partecipante del necessario biglietto a prezzo ridotto e curerà che sieno riservati i posti necessari nei vagoni francesi.

«Questo nostro Delegato corrisponderà anche a ciascun componente la Squadra la diaria in moneta francese per due giorni di viaggio e presterà ai partecipanti tutte le eventuali cure del caso.

«Giunti a Parigi i partecipanti troveranno alla Gare de Lyon un nostro Delegato che provvederà



Due candidati olimpionici.

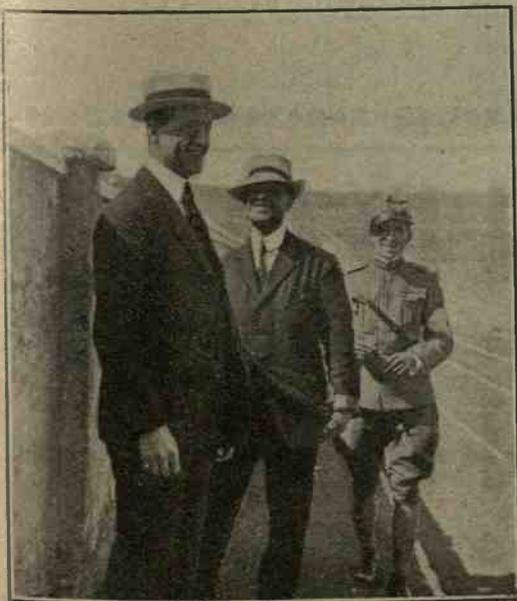
In alto: Tugnoli, recordman italiano lancio del disco. - In basso: Altimani, recordman italiano dei 10 Km. di marcia. (Fot. Delpiano).

allo spostamento dalla Gare de Lyon alla Gare du Nord e farà loro prendere il treno per il Belgio.

«Dopo quanto detto risulta evidente — ciò che del resto è tassativamente imposto dalle ferrovie francesi per accordare le riduzioni — che le singole squadre debbono viaggiare collettivamente e rispettivamente accompagnate dal proprio Dirigente responsabile.

«I nostri predetti delegati di Modane e di Parigi avranno i fondi necessari per il pagamento dei biglietti ferroviari.

«E' pure evidente che al ritorno i singoli partecipanti potranno eventualmente fermarsi a Parigi, ben intendendosi però a loro esclusive cure e spese.



L'allenatore americano Platt Adams ha iniziato il giro per la selezione olimpionica italiana. (Fot. Domenico Biondi - Roma).

### CACAO TALMONE

*Il re del Cacao*      *Il corno del Re*

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

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

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - TORINO - Via dei Mille, 24



**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, trattrici agricole).

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



IL TACCO DI VERA GOMMA  
**DORANDO**

**DORANDO**

il tacco di vera gomma più ricercato

**DORANDO**

la migliore crema per calzature

**DORANDO IMPORTING COMPANY** - Torino, Corso Siccardi, 12 ter

# AUTOMOBILI DI LUSO

ETTORE OSELLA fu Carlo

MILANO

Corso Magenta, 37 - Telefono 34-06

Avverte la sua Spettabile Clientela che pur essendo rappresentante della sola Casa

**NAZZARO**

tiene a disposizione il più grande assortimento di Automobili di tutte le marche:

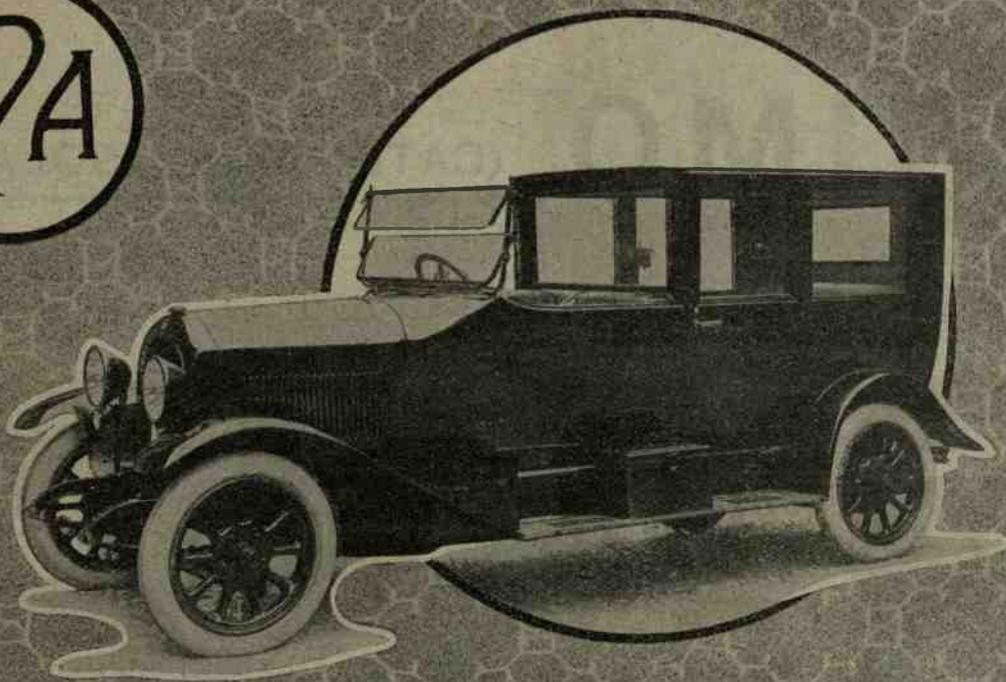
**Lancia, Nazzaro, Fiat, Spa, Renault, Charron, Isotta Fraschini, O. M., Scripps Booth, ecc., ecc.**

carrozze Torpedo - Limousines - Ballons - Landulet e tipo Sport

Le macchine sono tutte visibili nella ESPOSIZIONE PERMANENTE in **Corso Magenta, 37** e sue *dépendances*, e tutte pronte per

**CONSEGNA IMMEDIATA**

A scanso di ogni equivoco avvertesi che tutte le vetture in vendita nella detta Esposizione e *dépendances*, non sono vendute per conto di terzi, nè provengono da aste di materiale bellico.



Società Ligure-Piemontese Automobili

## Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

# AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

# GIRO D'ITALIA

La vittoria più significante e più convincente è quella di

## EMILIO PETIVA

che solo, senza aiuti, nè assistenza arriva

### PRIMO (CATEGORIA ISOLATI)

SU CICLI

# GAIA

(FORCELLINO BREVETTATO)

E PNEUMATICI

# HUTCHINSON

CICLI GAIA

TORINO

Corso Palestro, n. 2

Industria Gomma e Hutchinson

MILANO - Via Soleri, 27

Filiale di TORINO: Via Papacino, 18