

La STAMPA SPORTIVA

e l'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

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

La copia cent. 15, arretrato 0,30

RIVISTA SETTIMANALE

Direttore:

GUSTAVO VERONA
PREZZO DELLE INSERZIONI

| | | | |
|------------------------|--------|------------------------------------|-------|
| Una pagina | L. 200 | Un quarto di pagina | L. 50 |
| Mezza pagina | „ 100 | Un ventesimo di pagina „ | „ 10 |

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

Ai confini d'Italia in motocicletta.



Nella marcia motociclistica di regolarità Genova-Trento-Trieste-Genova, è stato classificato primo il sergente Domenico Malvisi, il quale con una motocicletta Borgo munita di pneumatici Hutchinson, ha coperto il percorso in ore 25,33'55" 4/5. Media oraria Km. 50.

(Fot. Guarneri - lastre Cappelli. — (Clichés eseguiti dalla Ditta Carlo Crespi, Via Canova, 22 - Torino).

AUTOMOBILI

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

SOCIETÀ MECCANICA ITALIANA TORINO (già ITALO-GINEVRINA)

Anonima - Capitale interamente versato L. 3.000.000.

Stabilimenti e Amministrazione - TORINO, Via Fréjus, 26.

Sede Sociale in ROMA - Via Mercede, 39.

Telegrammi: **MECANITAL** - Torino.

Parti di Serie SMIT per Biciclette

Rappresentante per la vendita esclusiva:

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO

Nella classica Corsa Ciclistica

TORINO-TRENTO-TRIESTE

Km. 662

1° arrivato **Sivocci Alfredo**

2° „ **Galetti Carlo**

3° „ **Buyse Marcello**

TUTTI MONTANDO

P
NEUMATICI

P
IRELLI

Agenzia Pneumatici: PIRELLI-MILANO

Filiale in Torino: Via Cernaia ang. Corso Vinzaglio.

IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.



Nuove glorie d'Italia in aviazione

Se pure un incidente disgraziato buttava un senso di sfiducia e di scoramento su tutte quelle persone che si erano persuase dell'utilità e della praticità dell'aviazione oggi, più che in ogni altro giorno, è doveroso parlare per contrapposto delle glorie d'Italia nell'aviazione.

Ali italiane hanno ieri legato in un sublime volo le città di Madrid e Roma.

L'aviatore Mario Stoppani, quell'aviatore che seppe alla fronte farsi temere, che volle lottare con l'imprevisto e provare gli apparecchi che uscivano nuovi dai grandi arsenali preparanti le armi per l'armata del cielo, ha compiuto il volo più lungo senza scalo da nessuno altro aviatore italiano eseguito.

Partito alle ore 6 (ore di Greenwich, avanti di due ore all'ora di Roma) pilotando un « Ansaldo-5 » con motore « Spa 200 HP », dal Campo d'Aviazione Cuatros Vientos presso Madrid, lo Stoppani sorvolava Saragozza, Barcellona, Perpignano, il Golfo del Leone,

Marsiglia, Genova, Pisa, atterrava alle 17,45' all'Aerodromo di Centocelle, salutato dall'applaudente folla di tutti quei baldi piloti del Gruppo Sperimentale che più di ogni altri sanno apprezzare questo magnifico volo che ha tracciato una nuova via di comunicazione per quei servizi transaerei che dovranno rappresentare l'avvenire della nostra aviazione commerciale.

Il percorso 1900 chilometri fu compiuto in ore 9,45' a una media oraria di 200 chilometri all'ora.

Il pilota Stoppani, interrogato sull'andamento del viaggio, disse di aver trovato un fortissimo temporale che gli fece certamente ritardare di qualche tempo il suo arrivo a Roma.

Lo Stoppani era latore di un messaggio del Re Alfonso XIII a S. M. Vittorio Emanuele III, Re d'Italia.

Un altro raid bellissimo è stato eseguito dal tenente Locatelli nell'America Latina, in quel paese vibrante d'italianità, che vede la nostra Patria come una grande face che la illumina con la chiara luce del progresso.

Il tenente Locatelli, il 21 luglio, partiva da Buenos-Ayres con un aeroplano « Ansaldo » percorrendo oltre 1600 km., legando Buenos-Ayres al Valparaiso, attraversando la Cordigliera delle Ande, ad un'altezza di 6800 metri sul livello del mare, in ore 6,48'.

Da Valparaiso il tenente Locatelli raggiunse Santiago del Cile dove fu fatto segno a vivi festeggiamenti da parte del Governo che gli conferì una medaglia al merito.

Il giorno 5 corr. il tenente Locatelli partì da Santiago del Cile riattraversando le Ande, e in un solo meraviglioso volo raggiunse Buenos-Ayres.

Questo volo sorprendente è tanto più meraviglioso se si considera che il pilota Locatelli dovette mantenersi per più di un'ora ad una quota di 6800 metri sorvolando il massiccio della Cordigliera delle Ande, profondi circa 250 km.

Quest'affermazione data dai nostri apparecchi nell'America Latina, realizzando e inaugurando una delle quattro linee trans-continentali che l'Associazione Latina dei Trasporti Aerei, aveva ideato, dice

quanto l'aviazione italiana sappia nel proprio paese con i bellissimi raids del Gruppo Sperimentale di Centocelle, e con i meravigliosi voli dei nostri apparecchi all'estero, affermarsi come mezzo pratico di collegamento tra città e città, tra paese e paese, portando sempre più in alto quel tricolore che seppe sventolare tra la bufera delle battaglie gloriose, sempre, e che saprà dire con la vivezza dei suoi colori, quanto la civiltà e la scienza italiana abbiano saputo incidere il loro nome sull'ardua via del progresso.

Non è ancora spento l'eco del trionfo del tenente Locatelli che compì il meraviglioso raid Santiago-Valparaiso-Buenos-Ayres che il sergente Bo, con un apparecchio « Sva-9 » ha battuto il record di altezza Sud-Americano salendo a 5800 metri con un passeggero.

Siamo persuasi che questi continui trionfi della nostra aviazione all'estero riescano a persuadere sempre più il pubblico italiano che la nostra industria tanto fa per potersi affermare, e vi riesce tanto più in quanto che ha la collaborazione di quelle forti tempre di aviatori che si seppero imporre nella lotta contro il nemico.

Sette settimane di forzato riposo.

Lo sciopero tipografico improvvisamente scoppiato a Torino ha messo la STAMPA SPORTIVA in condizione di non potersi pubblicare. Non per questo noi tralascieremo di pubblicare ogni numero arretrato. Esso uscirà da oggi ogni tre giorni. Tutti i grandi avvenimenti svoltisi dopo il 13 luglio saranno ricordati ed illustrati ed i lettori mentre sapranno scusare il caso di forza maggiore apprezzeranno la serietà dei nostri intenti.

LA DIREZIONE.

Il prossimo numero uscirà giovedì 11 Settembre.

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.

I magnifici risultati della costruzione motociclistica nazionale

Nell'ultimo numero abbiamo accennato ai risultati della grandiosa marcia motociclistica di regolarità indetta dall'Ufficio Stampa e Propaganda del Corpo d'Armata di Genova sul percorso Ge-



Il cap. maggiore Giuseppe Russo 2° in classifica e 1° arrivato 2° al Lido d'Albaro (Genova).
(Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

nova-Trento-Trieste-Genova. Nel dare oggi la classifica generale della riuscitissima prova dobbiamo parlare dei splendidi risultati sortiti dalla costruzione motociclistica nazionale.

Alle grandi gare bandite dal Corpo d'Armata di Genova, per i militari reduci dal fronte e per motociclette adottate dall'esercito (certo la più interessante che sia mai stata bandita in tutto il mondo) partecipavano macchine di tutte le più importanti Case Italiane.

I Fratelli Malvisi parteciparono alla gara con due motociclette da parecchi anni fornite dalla *Motoborgo* all'esercito, che, dopo la dura campagna di guerra, giudicate esauste e riformate, furono dal Governo vendute alle aste pubbliche. Esse furono acquistate dalla *Motoborgo* e cedute ai Fratelli Malvisi che le ripassarono e misero in ordine di perfetto funzionamento, senza bisogno di ricambio di nessun pezzo e si slanciarono fiduciosi in gara contro macchine nuove e di cilindrata assai superiore, di Case che avevano offerto vistosi premi per allettare i militari a sceglierle.

Le macchine partecipanti alla gara avevano per la maggior parte cilindrata di 550 e 575 cm. mentre le *Motoborgo* avevano solo 498, cioè 3 cavalli e mezzo!

E' pur curioso notare che, mentre in articoli cosiddetti tecnici su quasi tutti i giornali sportivi, da diversi anni si sentenzia al pubblico che la macchina migliore è necessariamente munita di cambi a cassetta, trasmissioni a ingranaggi e catene, frizioni a dischi, a secco o... a umido, la piccola *Motoborgo* era munita del semplice e noto cambio graduale a cinghia.

Ma se si rammenta che ugual tipo di *Motoborgo* ha percorso senza rifornimenti e senza guasti al cambio (unica tra le concorrenti) il Giro d'Italia 1914, — classificandosi prima delle macchine con cambio, e prima nelle macchine italiane, — come già aveva vinto tutte le corse di regolarità in salita, quali la Nazionale Ciclistica 3 Regioni e il Circuito del Sestrières, ed ancora di questi giorni (per la terza volta consecutiva) la dura salita

altra splendida produzione nazionale che non teme alcun concorrente.

Le motociclette *Frera* costruite negli stabilimenti di Tradate si presentano opportunamente graduate su tre tipi.

Il primo è la *Moto-Frera* da 3 1/2 HP, il modello ultimo, una macchina perfetta per il suo aspetto, per la sua finitura elegante, per la felice disposizione dei suoi organi, per il suo funzionamento e il suo rendimento.

E' la macchina ideale per la sua elasticità, quella che dà ogni soddisfazione al motociclista solo. Leggera, svelta, velocissima col suo motore di mezzo litro di cilindrata e col suo cambio a tre velocità può affrontare agilmente ogni salita. Essa riunisce nel suo breve compendio tutti i progressi e tutti i vantaggi delle grosse motociclette, e cioè cambio di velocità, *debrayage*, trasmissione a catena, messa in marcia a pedale, velocità e resistenza e ogni *comfort*, insieme a quelli delle piccole, come sarebbero il minor ingombro e dispendio e il minimo consumo di benzina e di gomme.

Il secondo tipo è la *Moto-Frera* da 4 1/4 HP, con motore monocilindrico da 570 cc. di cilindrata. Su questo modello già conosciuto e così largamente impiegato nei servizi militari sarebbe superfluo intrattenersi oltre. Basti l'aggiungere che essa è fornita degli stessi organi e dispositivi del tipo precedente.

Arriviamo piuttosto al terzo tipo, il maggiore della bella serie *Frera*, la grossa moto da 8 10 HP.

E' una forte e imponente macchina davvero a cui si può richiedere ogni più aspro sforzo, ogni più gagliardo slancio, con la sicurezza che la macchina vi corrisponderà perfettamente.

Questo modello ha un motore a 2 cilindri a V di 1050 cc. di cilindrata, ha il cambio a 3 velocità a *train balladeur*, *debrayage*, messa in marcia, forcella elastica brevettata, freni potenti e comoda sella.

I suoi requisiti di potenza e di robustezza, di velocità e di *comfort* la rendono atta tanto al gran turismo e alle vertiginose corse come al più pratico uso per famiglia e per trasporto. Col carrozino laterale tipo *Italia*, costruito pure dalla *Frera*, si ottiene un comodissimo ed elegante automobile per tre e più persone, col furgoncino o

DIFFIDA!

È a conoscenza della Società Anonima Fabbrica Automobili e Velocipedi

EDOARDO BIANCHI

che non pochi rivenditori e verniciatori da molto tempo applicano abusivamente sopra biciclette di qualsiasi fabbricazione le sue marche di fabbrica.

Il R. Tribunale Penale di Milano ebbe occasione altre volte di occuparsi di tale abuso reso possibile dalla dolosa contraffazione delle decalcomanie imitanti le marche che la Società **BIANCHI** soltanto ha esclusivo diritto di applicare sulle sue biciclette. — Con **Sentenza**, infatti, 5 febbraio 1913, sopra apposita denuncia della Società,

condannò a grave pena

alcuni spacciatori per violazione dell'Art. 296 del Codice Penale.

Tale precedente giudiziario non è valso, si vede, ad impedire il rinnovarsi di simili deplorabili reati che, tra l'altro, attentano alla fiducia del pubblico. Ma, comunque, la **Casa**, particolarmente danneggiata da una concorrenza che non potrebbe immaginarsi più audacemente sleale, è ben decisa ad ogni più energica misura per tutelare i propri interessi.

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

NEGOZIO - Via Dante, 9.



Seguendo la corsa. — L'arrivo a Trento. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

della Biella - Oropa, si deve arguire che deve trattarsi di un cambio meraviglioso! Esso, per la sua costruzione, è il più semplice esistente, dà sempre il rapporto preciso richiesto da ogni pendenza, e non ha nessuna parte che si consumi, ed abbia bisogno di frequenti ricambi, o incontri possibilità di rotture. E' quindi il più economico ed il più duraturo.

Al secondo, terzo, quarto e quinto posto della classifica troviamo le motociclette *Frera*,

carrello si ha il più pratico e rapido veicolo da trasporto e per consegne a domicilio.

I furgoncini e carrelli si fanno in vari tipi così da renderli adatti al trasporto di ogni genere di merci di pacchi e di oggetti.

Questi tre tipi da 3 1/2 da 4 1/4 e da 8-10 HP come hanno comuni i dati caratteristici della loro struttura come il cambio, il disinnesto, la trasmissione a catena così hanno tutti e tre pari lo stile della loro esecuzione e l'impronta della loro creazione.

Sono macchine ammirabili, di un tratto deciso stabilite, e lo si vede, da una Casa specializzata in materia, che ha forse la più cospicua esperienza di costruzioni motociclistiche, e quindi disegnate e lavorate magistralmente con materiali sceltissimi e dotate di motori concepiti e messi al punto con vero criterio motociclistico.

Le macchine *Moto-Borgo* e *Frera* che noi troviamo in testa alla classifica erano munite di



L'arrivo al Lido d'Albaro. (Fot. Guarneri - lastre Capelli)

pneumatici pure di costruzione nazionale e cioè delle rinomate gomme *Hutchinson*.

Ecco la classifica generale:

1. Malvisi D. serg. m., in 25.33'55" 4½ km. 50 (Borgo-Hutchinson). 2. Tani A. sold., in 25.33'55" e 4½ km. 50 (Frera-Hutchinson). 3. Russo G. cap., in 25.33'55" 4½ km. 50 (Frera-Pirelli). 4. De Leonardis G., cap., in 25.33'55" 4½ km. 50 (Frera-Pirelli). 5. Castagneto R., sold., in 25.33'55" 4½ km. 50 (Frera-Pirelli). 6. Cavedini M., sold., in 25.33'55" 4½ km. 50 (Bianchi-Pirelli). 7. Viola A., serg., in 25.33'55" 4½ km. 50 (Bianchi-Pirelli). 8. Girardi E., cap. m., in 26.13'05" 4½ km. 48,755 (Garelli-Hutchinson). 9. Amerio P., cap. m., in 26.18'13" km. 48,596 (Frera-Pirelli). 10. Brambilla F., cap., in 26.29'51" 3½ km. 48,241 (Bianchi-Pirelli). 11. Roccatani A., sold., in 26.35'50" 1½ km. 48,060 (Frera-Tedeschi). 12. Malvisi O., sold.,

in 26.39'32" km. 47,949 (Borgo-Hutchinson). 13. Gerosa R., cap., in 26.40'38" 2½ km. 47,916 (Bianchi-Pirelli). 14. Carugati C., sold., in 27.04'25" 2½ km. 47,214 (Bianchi-Pirelli). 15. Caioni B., cap., in 27.07'57" km. 47,112 (Bianchi-Pirelli). 16. Garrone L., ten., in 27.13'04" km. 46,964 (Bianchi-Pirelli). 17. Paladino G., cap. m., in 27.19' 4½ km. 46,794 (Frera-Pirelli). 18. Casorati A., cap., in 27.33'57" 1½ km. 46,311 (Bianchi-Hutchinson). 19. De Palma V., cap., in 28.06" km. 45,650 (Frera-Hutchinson). 20. Berardo A., cap., in 28.26'31" 2½ km. 44,943 (Frera-Pirelli). 21. Bassi N., cap., in 29.15'05" 1½ km. 43,699 (Frera-Pirelli). 22. Po-

letti A., cap., in 29.16'43" 2½ km. 43,658 (Borgo-Pirelli). 23. Peracchi P., sold., in 29.21'42" 2½ km. 43,535 (Bianchi-Pirelli). 24. Repposi A., serg., in 29.36' 3½ km. 43,185 (Frera-Pirelli). 25. Bisacchi A., cap., in 29.42' 4½ km. 43,036 (Bianchi-Pirelli). 26. Borghi G., sold., in 31.05'51" 3½ km. 41,142 (Bianchi-Pirelli). 27. Scabari L., ten., in 31.29'54" km. 40,618. 28. Cardinale T., sold., in 32.24'15" 2½ km. 39,448 (Bianchi-Pirelli).

ABBONATEVI ALLA STAMPA SPORTIVA

CHASSIS INDUSTRIALE "ISOTTA FRASCHINI", TIPO 16 PER:
 AUTOCARRO (PORTATA UTILE Di. 40 OLTRE A Di. 50. A RIMORCHIO) - AUTO-OMNIBUS (24 PERSONE SEDUTE, OLTRE AL PERSONALE DI SERVIZIO E BAGAGLI)

ISOTTA FRASCHINI - MILANO
 VIA MONTEROSA, 79.

BRUNERO GIOVANNI

Campione dilettanti del dopo - guerra
VINCITORE

Coppa del Re - Campionato Italiano 1919
Giro d'Italia Meridionale

ha vinto pure la **COPPA INDUSTRIALI**
sul percorso Ciriè-Chivasso-Ivrea-Ciriè stac-
cando gli avversari di sette minuti mercè gli
insuperabili pneumatici

Bergougnan & Tedeschi

SOCIETÀ ANONIMA

BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada Lanzo, 316

Voi, sì, voi

se dovete comperare articoli ed abbigliamenti sportivi
d'ogni genere

RICORDATEVI CHE

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

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

Già Negozio VIGO

O. R. E. M. Ditta REVELLI

Riparazione motori a scoppio.
Riparazione e Ricupero MAGNETI.
Candele d'accensione d'ogni Marca.
Noleggio automobili.

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

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



ECONOMIA
DURATA
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.



DEPOSITO IN TORINO
TELEFONO 30-55 **A. MARCHESI** PRESSO VIA S. TERESA, 1
PIAZZETTA DELLA CHIESA

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.



Da Torino a Roma in 2 ore e 15 minuti è l'ultimo record mondiale della velocità su distanza compiuto da un aeroplano « B R Fiat » 600-700 HP.

Il "record", Torino-Roma - il volo Roma-Londra - ed i successi della Aviazione Italiana ad Amsterdam.

E' ritornato a Torino, reduce da Amsterdam, il tenente pilota Francesco Brak-Papa. Non più tardi di un paio di settimane, dopo il *record* Torino-Roma, ore 2,15 e dopo il volo Roma-Parigi-Londra, come i lettori ricorderanno, si era diffusa nella nostra città la notizia che il valeroso pilota era caduto in terra francese mentre si dirigeva a Copenhagen. Veramente Brak non ci è sembrato affatto un... risuscitato. Gli è che l'incidente occorsogli, come egli stesso ci ha ieri spiegato, era di tutt'altra natura che una « precipitazione » regolare.

Brak atterrò in un campo inglese a Marquise nelle vicinanze di Calais, quando si avvide che il motore non funzionava con tanta regolarità. Una vertiginosa « picchiata » fece credere ad un solerte giornalista inglese che « l'apparecchio più veloce del mondo » si fosse accasciato al suolo francese insieme col suo pilota e col compagno Bonacini. Una breve passeggiata avrebbe rassicurato lo zelante nostro collega inglese e avrebbe risparmiato al pubblico italiano un'emozione di più, non certo desiderata in un momento in cui la nostra aviazione, se conquistava trofei meravigliosi, traversava un triste periodo di lutti.

Brak ci ha detto delle cose interessanti, esprimendosi col suo linguaggio... radiotelegrafico. Una cosa è certa, che l'aviazione italiana, forse per sola iniziativa privata, in questo momento conquista uno dei posti più ambiti nell'arringo internazionale. A Londra, ospitale e gentile, il nostro pilota ha avute accoglienze festose e cordiali. I tecnici inglesi hanno ammirato l'apparecchio ideato dall'ing. Rosatelli, che ha potuto, essendo presente, godersi i suoi trionfi. Gli aviatori inglesi con quella lealtà che li distingue, dopo di essersi misurati col Brak in brillanti esibizioni, hanno riconosciuto che la macchina guidata dal nostro pilota era quanto di più perfetto che l'aviazione mondiale ha creato in questi ultimi tempi. Gli inglesi infatti, ammettendolo con franchezza, l'hanno definito l'aeroplano più veloce del mondo.

Nel giorno in cui Londra celebrò con un fervore di entusiasmo mai visto l'avvento della



Tenente aviatore Francesco Brak-Papa.

pace, dalla macchina di Brak piovve su Londra una fitta gragnuola di brevi messaggi che portavano il saluto del popolo italiano al popolo inglese. E questo atto gentile fu particolarmente gradito dalla popolazione londinese.

Il migliore e più lusinghiero successo, che trascende il particolare significato dell'affermazione di un solo apparecchio per divenire affermazione di tutta la nostra aviazione, è stato quello riportato all'Esposizione internazionale di Amsterdam, dove il « B R » di Brak-Papa, gli « S. V. A. », pilotati dai tenenti Ferrarin e Masiero e un « Caproni » arrivato dopo l'inaugurazione della Esposizione, hanno conquistato tutte le simpatie

del popolo olandese. Si può affermare con letizia e con sicurezza che gli italiani erano i piloti più popolari e più ammirati ad Amsterdam. Per essi le autorità e la popolazione hanno avuto le più schiette manifestazioni di simpatia.

La nostra scarsa propaganda all'estero e la relativa, se non cattiva valutazione che si ha nei Paesi stranieri della nostra Patria, hanno suscitato, bisogna subito notarlo, un senso di stupore quando sull'aerodromo dell'Esposizione i nostri apparecchi hanno spiccato il volo distinguendosi fra tutti gli apparecchi delle altre nazioni nelle serie di brillanti evoluzioni compiute. Non è stato ammirato soltanto, e qui sta il successo, la valentia indiscussa dei nostri coraggiosi e meravigliosi piloti, ma la preparazione e l'evoluzione industriale della nostra nazione.

Ad Amsterdam, ci ha detto Brak-Papa, si sono rivissuti gli entusiasmi dei primi anni dell'aviazione, quando i Wright, i Delagrange, i Farmann, stupivano le folle che li ricopriva di fiori e li portava in trionfo dopo l'esibizione. Lo stesso è avvenuto ad Amsterdam. Brak-Papa, Ferrarin, Masiero, Guglielmotti, questo superbo manipolo di gloriosi piloti nostri si è visto attorniare da una folla entusiasta ed ha conosciuto l'ebbrezza dei piccoli trionfi...

Gli apparecchi italiani sono rimasti all'Esposizione di Amsterdam, ove occupano i migliori « stands » e il maggiore Beltramo, che già comandò l'aviazione italiana in Francia, giustamente valutando il successo morale e materiale della nostra affermazione in Olanda, ha fatto richiesta al Comando dell'aeronautica in Italia di nuovi apparecchi e di nuovi piloti che indubbiamente coroneranno con rinnovati successi l'opera così bene iniziata da Brak-Papa, Ferrarin e Masiero.

Abbiamo chiesto a Brak-Papa la conferma della notizia pubblicata dal *Daily Mail* sulla sua partecipazione al *raid* Londra-Indie; Brak-Papa ci ha risposto: « L'apparecchio per il gran *raid* c'è. L'intenzione c'è, ma nulla è stabilito. Dipenderà da tante cose... ».

Auguriamoci che all'aviazione italiana, oggi trionfante, possa, per opera di uno fra i più completi piloti nostri, aggiungersi questo successo grandioso.

A Londra Brak-Papa è stato raggiunto da un dispaccio inaspettato del presidente del Consiglio on. Nitti. Un piccolo riconoscimento della tenace opera di un lavoratore: la nomina a cavaliere della Corona d'Italia. — Congratulazioni.



Il pilota Bonacini, inseparabile compagno di viaggi del tenente Brak-Papa.

"RADIO" CANDELE DI ACCENSIONE



LA MIGLIORE
MARCA ITALIANA

In vendita presso
i più importanti
Grossisti e Garages.

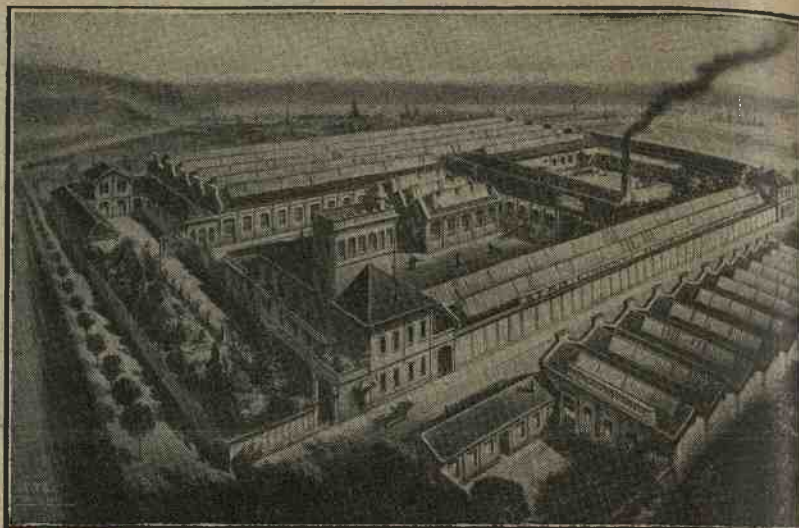
Officine "RADIO", Milano

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

STABILIMENTI MECCANICI
(Già Ausillari)

C. MANTOVANI & C.

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



Biciclette "*Invicta*",
montate con PNEUMATICI PIRELLI

Si accordano agenzie per la vendita
Richiedere il catalogo 1919

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

SEGMENTI
ELASTICI PER
MOTORI A SCOPPIO.
VAPORE ECC.



OFF. MECC.

ISOLABELLA

SOC. ANO. CAP. 1.500.000

MILANO

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

AUTOMOBILI
CHIRIBIRI & C.
TORINO



VETTURETTA
12 HP

Seguendo l'evoluzione dello Sport ciclistico

Lucotti degno emulo dei più grandi campioni

Mentre scriviamo la famosa *randonnée* che da anni si ripete organizzata dall'autorevole nostro confratello di Parigi, non ha ancora avuto il suo epilogo, ma noi non vogliamo attenderlo perchè, comunque abbia a finire, il Giro di Francia ha per noi un significato morale che non possiamo nè dobbiamo tralasciare di ricordare ai nostri lettori.

Lucotti, vinca o non vinca tra i primi, ha tenuto alto il nome d'Italia. Solo, senza il lusso di una *équipe* che lo abbia aiutato, trainato, coperto dalle insidie, accompagnato, che lo abbia lavorato per la corsa, egli ha saputo vincere meravigliosamente nelle tappe più dure, davanti agli uomini che il vero valore di corridori hanno ormai consacrato negli annali del ciclismo internazionale, ed in mezzo a tanti altri uomini che non lo avranno certamente aiutato a portarsi e primo e secondo ai traguardi del Giro. Ed è però che noi caldeggiammo il nostro intervento, ed è però che noi avremmo voluto, se non le *équipes* commer-



L'italiano Lucotti che solo con il gruppo dei francesi ha emulato le gesta dei maggiori campioni.

ciali, almeno la vera squadra nazionale, la scelta dei forti, e questi li avevamo sotto mano dopo l'esame... di laurea fornitoci dal *Giro d'Italia*.

Perchè e come sia mancato questo intervento, è cosa che si sa... e non si deve sapere. Nello sport, per disgrazia di questa povera nostra terra, che non ne vuole ancora sapere di sveccchiare... distaccandosi da altre che sveccchiano solo nei colori delle uniformi alle *guardie del corpo*, esiste, vive, vegeta... ed infradicia ogni organismo quella certa diplomazia burocratica e roditrice che impedisce il libero andare delle cose.

Voi enunciate un principio. La massa, creduta dai grandi papaveri amorfa e pericolosa, approva con entusiasmo, concede il suo appoggio e la sua fede, ne abbraccia il valore ed anche la responsabilità, ma ecco appare sull'orizzonte la massa oscura, incombente ed ingombrante del *come si fa*; c'è questa e quella difficoltà; c'è questo e quell'interesse che resta danneggiato, etc., ed allora si raffredda l'entusiasmo, si perde il coraggio, se ne scappa la fede, e si rompono le scatole al prossimo con piagnistei e lamenti che a fatto compiuto non servono se non ad irritare i volenterosi, ad allontanare quelli che con passione, con vera passione sapevano, volevano e credevano di dover fare.

Noi avremmo dovuto sostenere questo principio: quozarci per mandare in Francia un gruppo di valorosi. Li avevamo questi valorosi? Possiamo forse negare questo fatto? Essi, non uniti da interessi se non quelli che appartengono alla propria personalità, ma col solo pensiero di vincere, di tenere alto il nome della propria terra, avrebbero saputo fare nè più e nè meno di quanto ha saputo fare uno di essi, il Lucotti, al quale bisogna dare tutto il nostro plauso, rivolgere tutti i nostri entusiastici ringraziamenti.

Non ci stancheremo mai di dirlo, anzi di ammonire, di rimproverare questo fatto: nello sport abbiamo bisogno di una sola cosa (e non sappiamo come e se sarà possibile ottenerla): l'interesse commerciale non deve essere al disopra dell'interesse sportivo. E a costo di attirarci — come altre volte — addosso tutti i fulmini di tutti i giovi di questo mondo commerciale sportivo — che non differisce per nulla nel carattere, diciamo così, affaristico dagli altri commerci — noi vogliamo ancora una volta mettere in guardia il pubblico contro questo che è un brutto principio per lo sport, sottometerlo cioè all'affare. Non siamo, come del resto si potrebbe anche essere, degli ingenui idealisti che amino, ed avrebbero il di-

ritto di farlo, certe esagerate astensioni, certe *purezze* adamantine, ma via, quando si tratta del nostro buon nome, del nome di questa nostra terra che a farla grande è costata tanto sangue, e del migliore, quando è in ballo il nome d'Italia si dovrebbe — e si potrebbe — mettere da parte anche con perdita sicura il proprio interesse e lasciare che l'idealità sovrasti per un poco, e che il mondo intero sappia come anche da noi è prodotto quell'uomo, nascono e vivono quegli uomini che a tempo opportuno, ed in tutti i modi e in tutte le gare — cruenti od incruenti — sanno lottare, fortemente e rudemente lottare, e sanno vincere, magnificamente vincere.

L'intervento di Lucotti non è un esempio, che di esempi ne abbiamo dati parecchie volte senza che avessimo appreso da essi gran che, ma un vero e profondo ammonimento. Lo abbiamo lasciato correre come un eroe che solo si getti in una grave e pericolosa mischia, ed egli ha detto: io tento, io mi sforzerò, io darò tutto me stesso, tutta la mia forza spinta da una volontà che sarà di acciaio come la mia macchina, ma il nome di Italia, la fede in tutto ciò che appartiene alla mia terra è così salda nel mio cuore che ne raddoppierà, ne centuplicherà le energie.

E così è stato. La promessa è stata fortemente e brillantemente mantenuta, e noi, quando lo ria-



Alavoine, il forte competitore di Cristofhe, nel giro di Francia.

Cristofhe che dopo il ritiro di Pelissier è in testa alla classifica del Giro di Francia e cade presso Nizza. (Fot. Argus - lastre Tensi).

RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita
CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL

• • • • •
• TRE SAPONI ITALIANI •
• ABRADOR •
• GIRASOLE Noemi •
• SOSTITUISCONO •
• TUTTI I TIPI ESISTENTI •
• • • • •

SPORTSMEN I...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

Gara motociclistica militare

GENOVA - TRENTO - TRIESTE - GENOVA

Chilometri 1300

1° Malvisi Domenico in ore 21, 0', 34"

Motocicletta **BORGO**

2° Tani Augusto =====

Motocicletta **FRERA**

L'intero percorso di 1300 Km., malgrado lo stato cattivo delle strade, è stato compiuto dal vincitore senza cambiamento di pneumatici

NE' FORATURE, NE' SCOPPIATURE

Questa è la migliore e lampante dimostrazione dell'ottima qualità dei pneumatici

HUTCHINSON

viamo fra di noi, dovremo dimostrargli ogni nostra gratitudine, mentre la sua presenza dovrà esserci sempre di rimprovero.

Sarà — come dicesi sempre dopo un fallo che si poteva e doveva evitare — per un'altra volta! E' sia così, ma ricordiamolo. In Italia (e forse altrove, ma non spetta a noi indagare negli affari di casa d'altri) lo sport deve risalire alle sue fonti pure, sieno anche idealistiche, chiamiamole così e deridiamole pure se ciò può far comodo ai polemisti pagati a linee di stampa dagli affaristi che li sostengono, ma noi siamo sicuri che solo risalendo, solo riportandoci alle origini di questa che è vita onorifica e dignitosa di una nazione otterremo di convertire il popolo, la grande massa che non è per nulla nè amorfa nè ignorante, ma che si accende di vero e forte entusiasmo quando la occasione lo reclama, quando la verità lo esiga, quando le alte idealità lo confortino.

Uomini non mancano, mezzi nemmeno, volontà ferree ne abbiamo a iosa, cosa c'è adunque che impedisce alla nostra vita sportiva di prendere quella superiorità che essa merita nel congresso delle altre nazioni?

Approfondiamo la questione senza pregiudizi, senza interessi che ci accechino e ci sviino dalla via vera ed onesta, e ci accorgeremo, dopo un esame che non sarà nè impossibile e nè tampoco difficile, che in certe manifestazioni, come in questa del *Giro di Francia*, è impegnato quel certo *qualche cosa* che non dovrebbe ammettere nè al disopra e nemmeno al fianco, l'interesse commerciale e personale, in una parola *l'affare*.

L'onore nazionale costa sangue, ed il sangue non ha valore monetario che lo possa pagare!

E' chiaro? E c'intenda chi vuole e deve interderci.

Bardelli.

quei ciclisti, quegli automobilisti, quei turisti che la conoscono, e farci dire se una corsa ciclistica che attraversi regioni come queste di cui trattiamo, e che non sempre superano le regioni più remote dell'Africa... tenebrosa, è un affare di poco momento ad essere organizzata, come lo è stata quella che martedì 22 ha avuto il suo epilogo in faccia al più bel mare del mondo, e ad avere termine, così, con una semplicità che non si ottiene nemmeno in città tra le più evolute, tra le più abituate, tra le più consumate.

Non abbiamo esagerato. I nostri lettori, da nostri precedenti articoli, conoscono la nostra renitenza in fatto di lodi per quanto si è tentato di fare in Napoli nei riguardi dello sport. Abbiamo condannato, e condanneremo, le grandi fanfaronate attorno a programmi inattuabili, fantasticamente immaginati e scritti e pubblicati; abbiamo sempre consigliato tutti ad essere canti e misurati, a formare prima gli uomini e poi lasciare che questi uomini facciano le cose, ma quando un fatto avviene, e bello, e meraviglioso, come questa corsa ciclistica napoletana, il lesinare le lodi, il criticare ancora e sempre, il cambiare la verità in affettata menzogna per puro spirito di dir male del paese che più se ne sente a dire,

cata, non è mancata nell'organizzare traguardi ed arrivi in città e paesi che nulla sapevano di corse e dove invece dalla creta informe — ecco il miracolo — son sorti comitati che hanno fatto quanto altri confratelli invecchiati non avrebbero saputo nè potuto far di meglio; non è mancata nel cercar somme per premi e spese; non è mancata nel cercare e trovare corridori di fama (e Pavesi, e Pratesi, e Bertarelli, e Spinelli, e Pifferi ed altri che i risultati delle tappe ci hanno designati come veri e grandi pedalatori) i quali hanno dato alla corsa napoletana quel sapore di vera *randonnée* ciclistica, con tutte le apparenze volute e la sostanza dovuta di una vera grande corsa; non è mancata nel cercare di persuadere le autorità (queste sono sempre le ultime a persuadersi!) delle città maggiori e dei paesetti minori a questa grande verità moderna, essere cioè lo sport una delle manifestazioni più interessanti, più necessarie, più vitali... dell'esistenza moderna e che quindi guardie, carabinieri, soldati ed altri custodi dell'ordine non servono soltanto per i comizi e per le dimostrazioni contro il caro-viveri, ma anche per queste grandi feste dell'avvenire quali sono le feste sportive; non è mancata la grande fatica per questi uomini che seppero in-



Il livornese Pratesi, vincitore del Giro dei tre Mari. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Nel Mezzogiorno d'Italia

Antonio Scarfoglio può essere soddisfatto dell'opera sua. Egli ha saputo mostrare al mondo, con l'organizzazione (diciamolo subito) impeccabile, e che invidierebbero tanti altri uomini consumati in queste faccende, come anche a Napoli, quando uomini — e ce ne sono — vogliono, si può ottenere quello che altrove si è ottenuto. Anzi, c'è questo fatto in più, ed in... meno, che se altrove la lunga pratica, la maggiore educazione (intendiamo... quella sportiva!) delle autorità prima e della massa dopo, permette all'organizzazione di riuscire con minori sforzi degli organizzatori, qui, a Napoli, in questo paese nel quale le libertà molte volte sono intese e praticate nel senso più lato e meno civile di licenza... quando si riesce ad ottenere quello che si è ottenuto per il *Giro dei tre mari* bisogna proprio pensare che non solo San Gennaro sia buono a far dei miracoli, ma anche altri uomini che non abbiano lasciato il loro sangue sulle pietre e nelle ampolle. Il miracolo, per ritornare al nostro, è stato compiuto per Napoli, alla partenza ed all'arrivo, e per il mezzogiorno intero. Forse i lettori nostri non conoscono questa parte non del tutto esplorata della nostra diletta Italia, ma noi vorremmo in questo momento attorno a noi

specie da quelli che ne potrebbero e dovrebbero fare a meno, è opera diffamatoria, deleteria ed inconsulta.

Il mezzogiorno d'Italia, abbiamo sempre sentito a dire e letto, e non da uomini *comuni* ma anche da quelli che oggi ci governano, è pieno di energie pure e sane. E' una terra che conserva vergini le miniere abbondantissime materiali ed intellettuali. Se il termine non fosse poco encomiabile nel suo significato peggiore, si potrebbe affermare che esso è un terreno da sfruttare e che magnificamente frutterebbe. Quando noi troviamo un uomo, dieci, cento uomini che queste energie sanno svegliare, queste volontà sanno scuotere e mettere in azione, come un motore che si accenda sotto l'animazione della scintilla, quando questa accensione porta allo sviluppo di forze che esistevano ma che dormivano (e nel mezzogiorno è vero che si è dormito un po' troppo ma le cause ci trascineranno a discussioni politico-sociali che ci sentiremo di fare a tutta difesa di un popolo che vale molto di più di quanto non si dica nè si voglia dire) un ingiusto sonno, oh! allora noi dobbiamo benedire, esaltare, ringraziare questi uomini che hanno fatto opera buona, opera riparatrice, opera di patriotti e di onesti, perchè la patria non la si ama e la si esalta nei comizi e con le chiacchiere, ma con le opere, con le azioni, con le fatiche.

E nel *Giro dei tre mari* la fatica non è man-

fondere in milioni e milioni di altri uomini — chè tanti ne hanno visto al loro passaggio i corridori di una strada che non sempre ha potuto fregiarsi di questo nome civile — un sacro fuoco di un entusiasmo che darà frutti abbondanti se...

Eccoci al se... e ci perdonino questa digressione che mettiamo a chiusura del nostro laudativo discorso, nè se l'abbiano a male i sullo dati se noi per questa volta capovolgiamo il detto latino del *dulcis in fundo*. Ma saremo brevi, brevissimi in questo nostro se, perchè abbiamo questa volta la fiducia che altra volta ci mancava e, con essa quindi la grande sicurezza dell'anima.

... se, dunque, questo entusiasmo del popolo saprà, come dovrà, servire di argilla dalla quale plasmar si sappia quella vera e continua vita

CACAO TALMONE



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



FIGLI DI SILVIO SANTINI
FERRARA

BERGOUGNAN & TEDESCHI

I Pneumatici che vinsero tutte le principali corse dilettanti.

BERGOUGNAN & TEDESCHI

La più importante prova motociclistica del 1919

Marcia militare di regolarità Km. 1300

GENOVA - TRENTO - TRIESTE - GENOVA

Dopo essersi affermata vittoriosa lungo il percorso, sia pel forte numero dei primissimi che pel maggiore numero dei classificati, la grande marca italiana

FRERA

anche nella classifica generale conta ben **quattro** primi

Tani A. Soldato

Castagneto R. Soldato

Russo G. Caporale

De Leonardis G. Cap. Magg.

contro tre concorrenti, suddivisi in due marche, dimostrando anche ai temuti professionisti la **superiorita'** assoluta e la **regolarita'**

della motocicletta



MOTO FRERA 3 1/2 HP - Mod. F (Cilindr. 500 cm³).

FRERA

SOCIETA' ANONIMA FRERA - MILANO :: Stabilimento in TRADATE

Rappresentante di Torino: Ditta CLEMENTE MERLO

sportiva del mezzogiorno d'Italia che sarà una delle più grandi, più utili, più indispensabili manifestazioni della sua civiltà e del suo progresso.

Dappoiché — concluderebbe un vecchio predicator — laddove lo sport trionfa noi abbiamo l'indice vero della civiltà e del progresso, mentre dove esso languisce, ovverossia venga trattato come la festa per il santo del rione, esso degenera e non dà frutti, bensì noia e disgusto.

Peasino gli uomini che in faccia al dolce mare di Mergellina, cantata e strapazzata da una miriade di poeti più o meno poetici, ebbero decretato il più grande e migliore trionfo da una folla di entusiasti, a perseverare, a durare nelle fatiche intraprese, e ne avranno la gratitudine di un popolo che ha bisogno di elevarsi, di svegliarsi, di consumare tutte le grandi energie accumulate in secoli e secoli.

Raffaele Perrone.

La maglia tricolore

GIOVANNI BRUNERO

« Il vostro giornale, scrivono i conterranei di Giovanni Brunero, non ha ancora pubblicato il ritratto del nostro campione. E ci dispiace! Siccome però abbiamo la certezza che se non l'ha fatto non è perché non gli si è offerta la possibilità di avere a disposizione una fotografia del primo fra dilettanti italiani, così ci permettiamo di inviarvene una ». Ringraziamo per il pensiero gentile!

Non è una grande fotografia! Gli ammiratori del forte ciclista che a Ciriè ebbe i natali, indubbiamente desidererebbero vederlo in piedi, a fianco della macchina che lo ha portato alla vittoria, soffocato tra una fiamma di gente che lo acclamava vincitore — le sue vittorie sono ormai tante che di fotografie del genere glie ne devono aver fatte a centinaia! — il vederlo semplicetto semplicetto, uscire dalla sua modesta casetta, sorridente e sereno, parrà a loro come sminuito.

A noi, invece, lo diciamo con franchezza, non dispiace vederlo così! Nel ciclismo italiano Giovanni Brunero è destinato, se non muta i suoi propositi, a fare molta strada. Ha iniziato il suo lupo guerra con una corona di vittorie così strepitose, che fa pensare che il grande Girardengo si debba preparare ad avere, nella prossima stagione sportiva, forse un temuto rivale. Verrà

anche per lui il tempo in cui i cronisti sportivi e gli organizzatori di corse che si recheranno a cercarlo parleranno della sua piccola villetta, del nido grazioso ove riposerà delle fatiche e costuirà una curiosità una fotografia che lo ricordi nella umiltà delle origini, quando non era ancora il campione temuto e riverito e passava il suo tempo tra una corsa di allenamento e una visita al pollaio, tra una partita alle bocce e un ballo campestre nel bel Canavese che gli ha dato i natali.

Ricordo, Giovanni Brunero nelle prime corse alle quali ha partecipato, quando non si azzardava ancora alle grandi prove per dilettanti e limitava la sua attività alle partecipazioni alle corse locali nelle festività delle borgate del basso Canavese. Era un ignoto allora per il grande mondo ciclistico e a mala pena il suo nome compariva nei resoconti delle feste patronali sui giornaletti lo-



Brunero Giovanni, campione italiano dilettanti su strada, 1919-1920.

cali, in cui si parlava della corsa nel sacco, del gioco della pignatta, ecc. Di queste corse egli ne ha vinte parecchie. Volonteroso, attento, sicuro di sé, ardente dal desiderio di migliorare la sua forma per poter partecipare con qualche speranza di successo a prove di più gran mole, vinceva anche allora come voleva, ma in ogni sua vittoria vi era un progresso che sfuggiva agli stessi organizzatori della corsa e ai pochi amici privati, sfuggiva a tutti, ma non a lui che studiava sé stesso.

Il basso Canavese offre terreni propizi per gli allenamenti.

A pochi chilometri da Ciriè un ciclista trova delle strade ottime temprate ai suoi muscoli. Pro-

gressività di salite, brevi od ampi dislivelli. Il campo di San Maurizio e le corte ma non facili salite che portano verso Corio, verso La Rocca, verso Barbania, sono stati i campi delle prime prove di Giovanni Brunero. Ma non è dopo aver superate e vinte queste difficoltà senza sentirsi stremato, che Giovanni Brunero deve essersi sentito sicuro di sé, ma si bene dopo aver affrontato le salite più aspre delle Prealpi, i forti dislivelli delle tre grandi valli della Stura, ricche di una collana ridente di paesi che i torinesi non amano come dovrebbero e non prediligono con l'amore che meritano, e che salgono su sino alla Levanna, alla Ciamerella, solo allora Giovanni Brunero deve aver maturato in sé la risoluzione di voler essere uno dei campioni del pedale. I nomi di Gerbi, di Ganna, di Micheletto, di Borgarello, gli ronzavano nelle orecchie, ciò come un invito e gli echi delle loro vittorie gli facevano maturare nel cuore il desiderio, che già era in lui vivissimo, di tentarne la emulazione. Avere la tenacità di Ganna, lo scatto rabbioso di Gerbi, la eleganza di Borgarello, la serenità e la sicurezza di Micheletto! Nei piccoli caffè di Ciriè, ove ogni stanza è una famiglia, nelle feste campestri, ove qualunque pezzo di aia diventa terreno buono per improvvisare un ballo, mentre i compagni si abbandonavano ai turbini della danza, Brunero pensava ai campioni che desiderava di superare.

E quando si decise al grande passo era maturo per la vittoria. Lo si vide nelle prove dell'avanti guerra, lo confermò quest'anno con le magnifiche corse di primavera e più con questo ultimo Giro dell'Italia meridionale nel quale ha realizzato il suo sogno di disporre di una grande prova a suo piacimento, muovere in lotta di corridore a suo piacere.

Giovanni Brunero non è il corridore elegante, degno di essere posto a confronto con Borgarello; non ha lo scatto rabbioso di Gerbi, per quanto molte qualità dell'astigiano siano in lui, e prima di ogni altra la volontà di vincere; non ha ancora l'astuzia di Girardengo e la sua sicurezza; sta male in macchina, pedala con forza, ma senza scuola; non ha ancora imparato a misurare bene sé stesso, ma ha una grande qualità: la tenacia. Non altro gli occorre per il momento. Le qualità che gli varranno per essere classificato tra i ciclisti perfetti le troverà lungo la via; per il momento gli basta avere in sé stesso la forza che è necessaria per raggiungere la mèta. E la mèta che si è prefissa è luminosa.

Io.

SCUOLA PER MECCANICI E CONDUCENTI DI AUTOMOBILI

(Riconosciuta dal Governo).

Via Balbis, 1 - **TORINO** - Telef. 63-02

Un Corso accelerato (teorico-pratico di Automobilismo, con cenni sulla Motocicletta, verrà iniziato il 6 Settembre (Sabato) alle ore 20,45. Le lezioni saranno impartite dagli Ingegneri L. Mussino ed E. Marengo.

I legali Certificati di idoneità a condurre l'Automobile e la Motocicletta saranno rilasciati dalla Scuola stessa, sede di esami, in virtù del riconoscimento Governativo.

Le iscrizioni si ricevono presso la Direzione della Scuola a partire dal 6 Settembre.

Il Direttore
Ing. E. Marengo.

Il Presidente
Avv. C. Gorla-Gatti.

♦ ♦ BICICLETTE MOTOCICLI 4 1/4 HP

Motocarrozette 8-10 HP

Motofurgoncini 8-10 HP

FRERA

Pneus **DUNLOP** Stabilimenti in Tradate (Como)

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

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri Società Anonima GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - **TORINO**

Succursali a: **RODANE - 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.

FABBRICA

RADIATORI

BREVETTATI

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

A. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · VIA MONTI, 24.

TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI

CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. Flli PICENA

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO



BINET

Il miglior segmento
per motore a scoppio.

GHISA SPECIALE

Massima precisione. - Alto rendimento.

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

Ing. G. A. MAFFEI e C.

TORINO - Via Sacchi, 28 bis - TORINO

CASA FONDATA NEL 1773.

Ditta **ANTONIO OPESSI** Torino

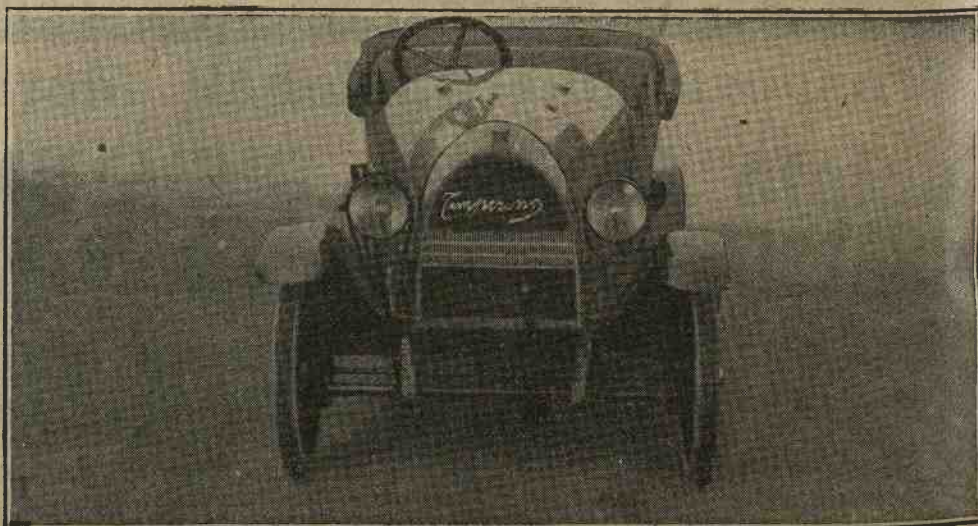
Fabbrica di Strumenti per Pesare
e costruzioni affini di precisione.

VETTURETTA TEMPERINO

8-10 HP.

OFFICINE e DIREZIONE

Viale Stupinigi, 802 - Telefono 3-91.



OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA
(Pinerolo).

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

Le gomme

DUNLOP

le migliori di qualità e lavorazione
in vendita ovunque

Chiedere prezzi ed offerte presso la nostra Sede:

Viale Castro Pretorio, 116 - ROMA

ed alle nostre Filiali:

MILANO - BOLOGNA - TORINO



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

Banca Italiana di Sconto

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale L. 315.000.000 interamente versato — Riserva L. 41.000.000

Sede Sociale e Direzione Centrale

ROMA

89 Filiali nel Regno

Sede a PARIGI

NEW-YORK (filiale autonoma).

ITALIAN DISCOUNT & TRUST COMPANY

Rappresentata in INGHILTERRA

dalla BARCLAY'S BANK L.td di Londra.

Tutte le operazioni di Banca.

“ ILVA ”

ALTI FORNI ED ACCIAIERIE D'ITALIA

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

Pubblica Sottoscrizione a 150.000 Obbligazioni ipotecarie

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

1. È aperta dal 1° luglio 1919 la sottoscrizione pubblica a 150.000 obbligazioni ipotecarie della Società Anonima “ ILVA ”.

2. Le obbligazioni, offerte in sottoscrizione, hanno il valore nominale di lire 1000 ciascuna; fruttano l'interesse del 5 1/2 annuo, netto da qualsiasi imposta presente e futura, con decorrenza dal 1° luglio 1919.

3. Le obbligazioni sono offerte in sottoscrizione al prezzo di Lit. 970 ciascuna, più interessi 5 1/2 per cento dal 1° luglio 1919 al giorno delle rispettive sottoscrizioni.

4. Il capitale delle obbligazioni e gli interessi relativi sono garantiti con ipoteca sugli stabilimenti siderurgici sociali.

5. Il rimborso delle obbligazioni verrà effettuato alla pari, entro venti anni, per estrazione a sorte, in conformità del relativo piano di ammortamento. Le estrazioni avranno luogo nella prima metà di ottobre di ogni anno, a partire dall'ottobre 1919.

6. Le obbligazioni suddette verranno pure offerte in cambio ai portatori per tutte quelle obbligazioni “ Savona ” e “ Piombino ” che sono attualmente in circolazione. Il cambio è offerto alla pari in ragione di una obbligazione “ ILVA ” contro due “ Savona ” e “ Piombino ”.

7. La sottoscrizione ed il cambio, come sopra indicati, sono aperti presso gli sportelli di tutti gli stabilimenti degli Enti bancari sottoscritti, costituiti in Consorzio di garanzia per il collocamento dell'emissione.

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

Questa sottoscrizione si caratterizza

I. Per il suo alto rendimento: 5,67 per cento.

II. Per la sua solida garanzia ipotecaria rappresentata da tutti gli stabilimenti siderurgici dell'“ ILVA ”, i quali sono calcolati in bilancio al prezzo dell'ante guerra.

III. Per il suo rapido ammortamento in anni venti, a partire dall'ottobre 1919, col realizzo di L. 30 di utili su ogni obbligazione.

L'“ ILVA ”, ha nel suo portafoglio un complesso di titoli industriali di assoluto riposo, il cui reddito è più che esuberante a coprire interessi ed ammortamenti della presente emissione.

L'“ ILVA ”, è il più forte aggruppamento dell'industria siderurgica - metallurgica italiana. Ha stabilimenti a Bagnoli di Napoli (Alti Forni, Acciaierie e Laminatoi); a Savona (Siderurgica di Savona: Acciai, lamiere, profilati); a Sestri Ponente (Ligure Metallurgica); a Piombino ed a Modena (produzione di rotaie, di cemento, alti forni, ecc.); a Torre Annunziata, San Giovanni Valdarno, Pra, Bolzaneto. Sono gestiti dall'“ ILVA ”, gli Alti forni di Portoferraio (di proprietà Elba; sono uniti all'“ ILVA ”, e da essa controllati, altre nove Società e Stabilimenti meccanici e navali e numerose Società minerarie per la coltivazione di miniere di ferro manganese, lignite e combustibili diversi. L'“ ILVA ”, è ancora interessata in otto industrie elettriche ed elettro-siderurgiche, ed in cinque altre connesse alla siderurgia. L'“ ILVA ”, infine è costruttrice di navi con cantieri a Piombino ed a Bagnoli e possiede una flotta marittima che sta per raggiungere le 100.000 tonnellate, oggi costituita dal Lloyd Mediterraneo da essa promosso e controllato.

L'“ ILVA ”, significa la produzione in Italia delle materie prime per l'industria siderurgica e meccanica italiana. Chi sottoscrive obbligazioni “ ILVA ”, si assicura un titolo con alto reddito, sicuro e garantito; e contribuisce in pari tempo ad assicurare l'indipendenza industriale ed economica del paese.