

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 —

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

La copia cent. 15, arretrato 0.30

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

A 7250 metri con 3 passeggeri.



ALL'AVIAZIONE ITALIANA UN NUOVO RECORD MONDIALE. — Il tenente Brach-Papa con apparecchio B. R., 700 HP, FIAT (A-14 a 12 cilindri) avente a bordo 3 passeggeri: Bonacini, Gervasoni e Griffa, è riuscito in 38 minuti ad elevarsi alla quota di 7250 metri.

(Olichés Carlo Crespi - 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. — Telegr.: MECANITAL - TORINO

Parti di Serie SMIT per Biciclette

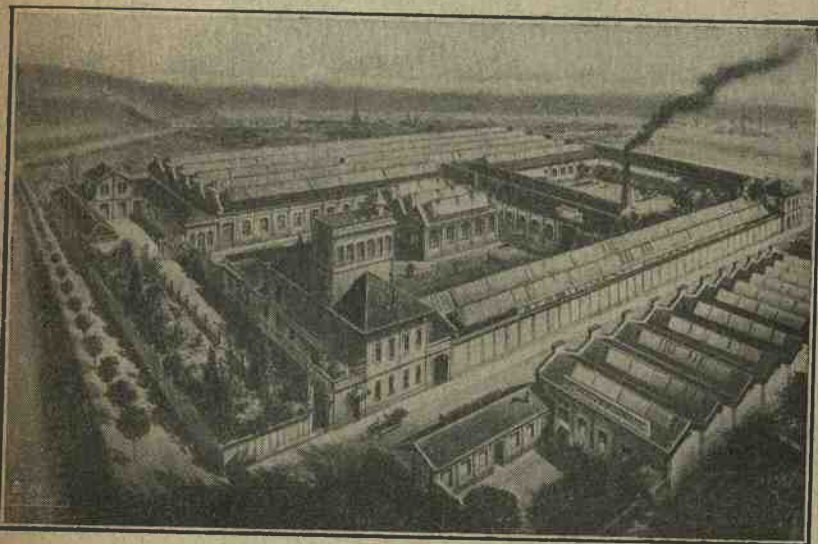
Rappresentante per la vendita esclusiva:

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO

STABILIMENTI MECCANICI (Già Ausiliari)

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

COPERTONI
IMPERMEABILI
TENDE DA CAMPO

ETTORE MORETTI

IMPERMEABILI
PER UOMO E
SIGNORA

MILANO
FORO BONAPARTE. 12

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

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

MOTOCICLISTI!

Oggi, che dopo questo lungo forzato riposo, avete finalmente ottenuto il libero uso delle vostre macchine, nel rimetterle in circolazione assicuratevi del buon funzionamento di tutti i vostri

COMANDI BOWDEN

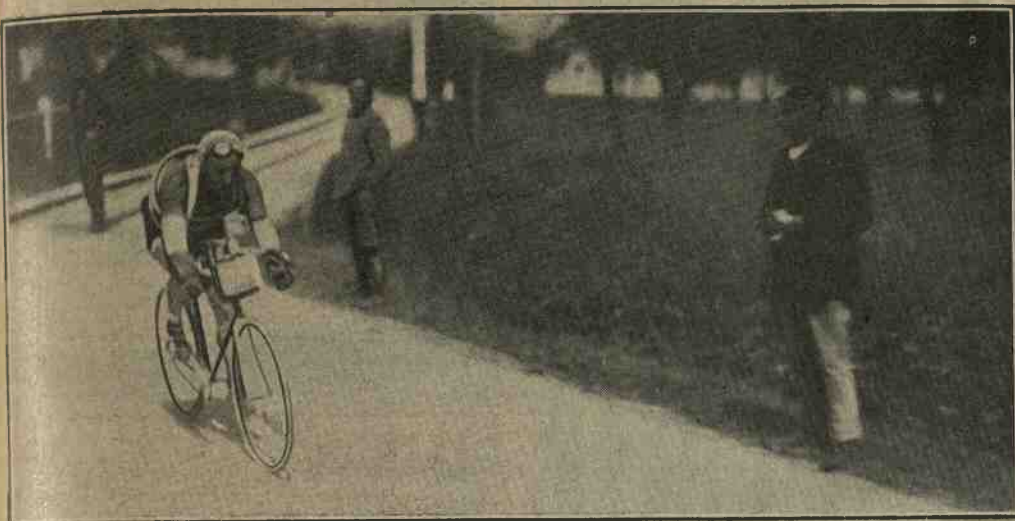
TUTTI I DIVERSI TIPI SI TROVANO PRONTI
presso il

Comptoir Général des Freins de Cycles Ltd.

19, Via Manzoni - MILANO - Via Manzoni, 19.

VII Giro ciclistico d'Italia

(Vedi pagina 13).



Girardengo dopo Verona. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

La Classifica generale dopo 3 tappe.

Ecco i primi posti della classifica generale dopo terza tappa: 1. Girardengo, in ore 32,50,27; Calzolari, in 32,54,2; 3. Sivocci, in 33,6,15; Canepari, in 33,7,38; 5. Belloni, in 33,13,33; Galletti, in 33,19,25; 7. Gremo, in 33,20,15; Sala (primo degli isolati), in 33,21,27; 9. Buysse, in 33,23,15; 10. Agostoni, in 33,25,26; 11. Bordin, in 33,30,38; 12. Torricelli, in 33,37,39; 13. Schiavino, in 33,41,23; 14. Aymo P., in 33,47,10; 15. Luttini, in 33,49,42; 16. Godivier, in 33,51,10; 17. Azzi, in 33,55,39.

Girardengo ha il suo rivale?

Dopo la terza tappa il nome di uno straniero appare al primo posto, e cioè quello di Egg, dell'equipe Bianchi-Pirelli.

Come diciamo a pag. 13, nella tappa Trieste-Verona abbiamo assistito ad una lotta che ha sorpreso. Egg, che finora non aveva dato a pensare troppo di sé, ha attaccato a fondo dal principio alla fine l'uomo che si riteneva imbattibile, lo ha battuto rendendo così più interessante l'arrivo.

Fra i corridori prodotti dallo sport ciclistico, il campione svizzero è certamente uno dei più belli e più completi, rari sono gli atleti che al pari di lui abbiano eccelso nelle più disparate competizioni, sia di breve durata che di lunga distanza. Dopo aver battuto il record dell'ora senza allenatori, compiendo km. 44,274, egli sa compiere una Parigi-Tours ad una media superiore ai 32 km. Egli vince la più lunga Tappa del Giro di Francia, Parigi-La Rochelle, km. 470, ed il giorno dopo replica allo sprint un gruppo di trenta corridori della Rochelle-Bajona. Di Egg si può dire, senza fare una frase, che sia il ciclista più completo.

Questa era la presentazione che di lui si faceva alla vigilia della corsa Milano-Sanremo, con la formazione della grande équipe bianco-celesti.

Egg ha in sé doti di velocità superbe. Nelle prove su strada non riesce a imporsi in maniera balordiva come in quelle su pista. La successione dei dislivelli non gli è favorevole. Ma accenniamo ai dislivelli aspri. Oscar Egg però può essere allenato severamente, preoccupare su taluni percorsi, qualunque asso della strada. Implacabile sul passo, svelto e veloce in salita il recordman mondiale non va immune da « défail- lances », ma le sa anche vincere, specialmente in

gare che non si effettuino lungo percorsi massacranti. All'arrivo, anche se stanco, sfoggia doti da *sprinter*, nè ciò può stupire in quanto questo atleta, imbattibile in gare su pista, a inseguimento e dietro *tandems*, ha lottato, spesso vinto, contro Elleguard, Pouchois, Sergent, Perchicot e persino contro Dupuy, e non soltanto nelle prove all'americana o in corse di sei giorni!

Concorso premilitare d'onore

Per il Concorso premilitare d'Onore, che avrà luogo in Roma sono stati definitivamente fissati i giorni 30, 31 maggio, 1° giugno.

Il Ministero della Guerra compie opera altamente educativa e patriottica con questa prima iniziativa il cui svolgimento è affidato alla Federazione Ginnastica Nazionale Italiana. Essa ha già suscitato un salutare risveglio tra la gioventù, che servirà a dimostrare quali efficaci risultati può dare una bene

intesa educazione fisica diretta ai supremi ideali della Patria.

E' assicurata la concessione dello Stadio, dove sono stati iniziati i lavori di adattamento per le diverse gare.

Le squadre finora iscritte — tra scuole medie governative, società ginnastiche, società di tiro a segno, corsi di Comandi di Presidio, giovani esploratori, battaglioni volontari studenti, convitti nazionali, riformatori, ricreatori, associazioni *Sursum Corda*, sono circa 240, un totale di circa 4000 giovani, i quali sono soltanto quelli scelti nei rispettivi corsi premilitari per prendere parte al « Concorso d'Onore »: ma essi non rappresentano che una parte della grande massa chiamata alle prove di preparazione in ogni parte d'Italia. Ciò è molto importante e costituisce di per se stesso un primo notevole successo della iniziativa che avrà il suo coronamento in Roma.

S. A. R. il Conte di Torino ha accettato la Presidenza Onoraria del Concorso.

La Giuria, formata da eminenti cultori della Educazione Fisica, sarà presieduta dal Generale Bompiani e la completa organizzazione, affidata al Direttore del Concorso Prof. Racchi, promette una bella affermazione di forza e di disciplina della gioventù italiana.

Al Concorso seguirà il XXVII Congresso della Federazione Ginnastica, che si terrà il 3 giugno in Campidoglio.



Alfonso Calzolari, 2° della Classifica generale dopo 3 tappe.



Il passaggio per Rovereto. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Gomme Plene

WALTER MARTINY

per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

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

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

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO



Il primo aeroplano al servizio di Polizia in America. — A Prince California. spetta l'onore di aver istituito il primo servizio di Polizia aerea. — Un poliziano guarda la targa di riconoscimento di un pilota. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

L' aeronavigazione tedesca

Noi su questa rivista non abbiamo mai né creduto né voluto fare questioni politiche, perchè non è questo il nostro programma, ma quando questa più o meno benedetta politica si mischia negli affari nostri, resta come una nostra difesa naturale quella di dover prendere la parola anche contro di essa, per quanto ci dispiaccia dover per poco abbandonare i confini del nostro programma.

Nel trattato di pace, presentato dall'Intesa alla Germania, una clausola che ha tutta una grande importanza avvenire, obbliga quest'ultima ad astenersi da quanto riguarda l'aeronavigazione, sia per costruzioni per conto proprio, sia per comunicazioni con proprie regioni e con l'estero, sia per quanto riguarda

prove o gare nazionali od internazionali. E' insomma lo stesso, in lingua più povera, meno diplomatica ma più chiara, come dire: tutto ciò che il mondo ha fatto, sta facendo e farà per l'aeronavigazione non deve per nulla interessare e riguardare la nazione tedesca o meglio il popolo tedesco.

Questo fatto, ben s'intende, e noi facciamo tanto di cappello alle intenzioni lodevolissime ed umanitarie, è una vera clausola di difesa militare, perchè noi abbiamo visto quale arma potentissima di difesa e di offesa costituisce l'arma aerea, ma non sappiamo d'altra parte come possa riuscire giovevole non solo al popolo tedesco, ma anche agli altri popoli del mondo che una nazione composta di ottanta o che milioni di abitanti, una nazione che pur aveva dimostrato — e dolorosamente questa dimostrazione l'ha data anche nell'efficienza bellica — di essere tra quelle più avanzate nel progresso, possa e debba rinunciare ad una delle maggiori e migliori manifestazioni di questo progresso stesso, e cioè l'aeronavigazione.

Può questo fatto, come sopra abbiamo detto, costituire un mezzo perchè essa non si tenga pronta a nuove aggressioni, trasformando, come la tecnica ci ha insegnato essere facilmente trasformabile, una flotta aerea civile, commerciale, in una flotta di guerra? può questo fatto costituire un altro grande mezzo per tenere in un grado di inferiorità nei riguardi di una possibile intenzione di *revanche* il bellicoso e non sempre mantentore di patti che è il popolo tedesco? ma può questo stesso fatto essere considerato come un prodotto benefico della civiltà e del progresso?

Noi non sappiamo, o per meglio dire non vogliamo qui discutere, quale altro mezzo sarebbe stato meglio adottare per ottenere l'identico scopo senza nuocere all'efficienza del progresso dell'aeronautica, che dovrebbe essere per tutto il mondo, ma ci sia lecito almeno esprimere il nostro disappunto in proposito, perchè non abbiamo ancora l'animo disposto a fare tutt'uno le questioni militari con quelle che interessano il cammino dell'umanità verso un'era di vera civiltà, di grande progresso.

In questo modo noi abbiamo tolto da questa, che è pure la grande gara del mondo intero, uno dei principali concorrenti, senza pensare che ad un popolo il quale, salvo il grave errore di avere scatenato l'immane flagello ha avuto ed ha tendenze

di farsi avanti in ogni manifestazione della vita moderna, non è lecito — e non aggiungiamo altro — gettivo in proposito, proibirgli di godere di uno dei mezzi migliori che la civiltà gli appresti, né di immergergli i traffici, togliendogli il migliore — e quello che l'avvenire ci darà come più pratico — dei mezzi di comunicazione tra paese e paese.

Non vogliamo essere profeti, ma noi vediamo in questa clausola quel tanto di difettoso che va tolto, va corretto, va modificato, perchè ci pare sia interesse massimo di tutti, vincitori e vinti, che la clausola non abbia, e non può avere, una soluzione *ad litteram* di quanto in essa clausola è stato stabilito.

Nè è il caso — perchè troppo oltre ci trascinerebbe l'argomento fino ad invadere un campo che noi non vogliamo nemmeno toccare ai confini — di parlare di quelle sante parole che sono la libertà, la pace, la fratellanza, ecc., noi restiamo soltanto nel fatto pratico, e come fatto pratico troviamo che l'esclusione totale, senza termini di accomodamenti, della Germania dalla gara mondiale per la conquista pratica materialmente pratica, del cielo, non è un affare molto benefico per quelli che l'impongono come per quelli che lo subiscono. E ci attendiamo — ne abbiamo la segreta speranza per quell'amore che ci fa seguire e spingere sin dal suo inizio questa grande conquista dell'umanità che è l'aeronavigazione — che la clausola del trattato di pace venga, come ci pare debba, modificata (giacchè annullarla non è possibile per ragioni politiche e militari) nel senso che anche la Germania possa lavorare, assieme e d'accordo con gli altri popoli, al progresso di questa che è la grande vittoria dell'uomo sugli elementi, a questa aeronavigazione che segnerà il nostro secolo che con la sua attuazione pratica farà grande la nostra memoria presso i posteri, i quali soltanto con questa buona opera di civiltà e di progresso, ci perdoneranno in parte quanto di male facemmo in questo malaugurato periodo di guerra.

E non aggiungiamo altro, per quanto molto altro potremmo aggiungere, perchè l'argomento non è del tutto trattabile ... all'aperto, ma se ce ne sarà data l'occasione non mancheremo di riprendere la penna in proposito.

Arturo Zinelli.

L'Italia e le sue acque

La storia del nostro passato, quella del presente, come sarà quella dell'avvenire, ci insegna e dimostra che la nostra nazione ha e deve avere le sue tendenze verso il mare, il grande mare che quasi tutto ci circonda il nostro suolo, quello che i nostri padri fecero grande nei traffici, nelle comunicazioni, anche nelle vittorie. Ognuno di noi deve divenire come un conquistatore, dopo esserne stato un abitante.

Noi su questo nostro foglio, che mai volle essere secondo ad altri nelle buone ed utili iniziative, abbiamo sempre, instancabilmente, reclamato perchè fosse popolarizzato, reso obbligatorio come qualunque altro fatto sociale che reclami appunto una legge di obbligatorietà, il nuoto, perchè giudichiamo che il nuoto, a parte i suoi benefici come igiene e come ginnastica, costituisce il mezzo unico per vivere, saper vivere, poter vivere nelle acque che sono il nostro migliore elemento di vita.

E se di nuovo oggi prendiamo la nostra arma, la povera penna, per scendere di nuovo a spezzare una lancia a favore del nuoto, si è perchè vediamo in alto, in quelle sfere supreme dalle quali tutta discende la grazia sui popoli amministrati — male o bene — molte buone intenzioni, molte buone idee nella speranza di vedere realizzate le une e le altre.

La BICICLETTA

BIANCHI

nel

GIRO D'ITALIA

montata su GOMME

PIRELLI

vince brillantemente la tappa

TRIESTE = FERRARA

(Km. 283)

1° OSCAR EGG

3° GAETANO BELLONI

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

NEGOZIO - Via Dante, 9

CEROTTO BERTELLI
 guarisce prontamente do-
 fori di reni e di petto, al
 dorso, intercostali, lombari
 anche da gravidanza.



Il salto di Miss Boyden Silvia da un aeroplano in volo a 1000 piedi d'altezza a Cricklewood. Ecceola nel suo costume di salto. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

a studiare, con quelle persone competenti che non mancheranno di rispondere al suo appello, quando egli le chiamerà, il problema e che da esso, quando la soluzione sarà ottenuta, ne tragga subito quella legge che sarà un vero beneficio per la gioventù, e per l'avvenire di essa che è poi l'avvenire della nazione.

Dalla legge, emanazione del potere centrale, che indicherà l'obbligatorietà del nuoto ed il come questa obbligatorietà potrà essere dappertutto ottenuta, noi trarremo quell'insegnamento, insieme all'obbligo di eseguirla, che ne permetta l'esatta applicazione, e che ci dia un popolo forte e sano, nutrito nei cimenti e nei principi elementari d'igiene, e la nazione fortemente e rigorosamente restando all'avanguardia, come è nei voti di tutti noi, con le altre.

Se qualche parere in proposito ci è concesso di dare a quella Commissione ministeriale che vorrà di questa legge formulare il testo, noi raccomandiamo che una certa snellezza, come dire una certa autonomia venga concessa, sotto, il controllo del potere centrale che dovrà sempre investigare a che la legge sia perfettamente eseguita, alle diverse commissioni provinciali e comunali, perchè diverse dovranno e potranno essere le applicazioni, le norme, le cautele, le condizioni. L'interessante è questo: far sì che la disciplina sia veramente resa obbligatoria, obbligare alle prove come ad un vero e proprio esame, concedere il *brevetto di nuotatore*, come si concede la licenza di maturità, e mantenere in vita quello spirito di emulazione che permettono le gare, l'unica molla che abbiamo trovata efficace in ogni manifestazione morale o materiale della esistenza umana.

Non deve andar perduto questo nostro appello. Per la volgarizzazione e l'obbligatorietà del nuoto non occorrono soverchie spese, non occorre soverchia applicazione, non abbisogna tempo o fatica straordinaria, basterebbe in ogni modo il risultato igienico per farcelo accettare come oltremodo benefico. Speriamo quindi che il Ministro vorrà al più presto permettere, con una savia legge, al popolo italiano perchè esso si renda padrone di quell'elemento che gli fu guida nelle più belle e più sante conquiste.

bis.

Gli abbonamenti alla Stampa Sportiva costano:

	Italia	Estero
Anno	L. 8,05	L. 11 —
Semestre	» 4,25	» 6 —
Trimestre	» 2,30	» 4 —

La copia centesimi 15, arretrato 0,30.



CHASSIS INDUSTRIALE " ISOTTA FRASCHINI ", TIPO 16 PER:

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

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - VIA MONTEROSA, 79.



IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

BELLESE I MINO

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.

I grandi spettacoli cinematografici di Torino

IL PASTOR FIDO.

Nella società colta ed elegante di tutta Europa veniva accolto con plauso il poema idilliaco del cav. G. B. Guarini. Visioni di paradisiache plaghe, quadri di natura forte e selvaggia passano nella deliziosa film dinanzi ai nostri occhi estasiati e ci conquistano. Una splendida protagonista del poetico lavoro è la bellissima Mary Bayma Riva. Prossimamente avremo un altro attraentissimo spettacolo. Basti dire che Vera Vergani la signora rile e bellissima prima attrice della Compagnia di Ruggero Ruggeri, interpreterà:

DORA O LE SPIE

il più passionale dramma di Sardou. L'aspettativa è grandissima e non sarà certo delusa. Editrice del lavoro è la Caesar Film.

MORTON

o il Segreto del Sottomarino.

AMBROSIO

Spettacoli di prim'ordine
e di prima visione.

BORSA

E' in programma la quarta serie di questo vero capolavoro dell'arte cinematografica pieno di episodi drammatici ed interessantissimi. Il pubblico che ha seguito il succedersi dei precedenti episodi, una volta di più accorre al Cinema Borsa e vi ritorna soddisfatto di avere potuto gustare un buon programma.

SALONE

BHERSI

Il più importante
CINEMA
d'Italia

IL CASTIGO DI VILLEFORT E DI DANGLARS.

Ecco giunta la 8.a serie, la fine, la sintesi della meravigliosa film *Il Conte di Montecristo*. La fine di questo romanzo è sensazionalmente interessante, e attira al Salone Gherzi un pubblico enorme che entusiasticamente ammira e gusta l'ottava e ultima serie della bellissima film. Si replica fino a domenica.

Un milione nel cappello di JOE, l'emulo di CHARLOT

è una nuovissima commedia brillante in tre atti, in cui Joe ne inventa di tutti i colori, suscitando una irresistibile illarità. Essa completa degnamente l'attuale magnifico programma del Salone Gherzi.

"I VAMPIRI,"

ROYAL

Un pubblico straordinario accorre al Cinema Royal e dimostra come piacciono sempre immensamente le film a carattere poliziesco. *I Vampiri* sono poi trattati con tanta abilità, sono così interessanti e appassionanti come intreccio, vantano interpreti così efficaci, che il successo del lavoro è stato ancora superiore alla curiosità destata dai preannunci e dalla narrazione dei primi episodi, tanto emozionanti e ricchi di attrattiva. La figura del reporter, che è il *Deus ex machina* di tutto il viluppo di terribili imprese, diventerà popolarissima.

Sportsmen non mancate di una visita all'elegante ritrovo.

SPLENDOR

Via Roma, 31, 33, 35.

Telefono 40-13.

Ditta E. ARIZZOLI e C.

Tutte le migliori films
passano in 2^a visione al Cinema Splendor.

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

Abbonamenti a metà prezzo
per Società, famiglie, Istituti, ecc.
Galleria (libretto di 10 tagliandi) L. 10—
Primi Posti (id.) » 5,00
Secondi Posti (id.) » 2,50
(Tutto oltre la tassa).

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

"IL CASTELLO DEL DIAVOLO,"

E' nel programma della presente settimana... Questa film ricca di vicende avventurose e di graziosi episodi ci trasporta dalle solitudini sinistre del *Castello del Diavolo*, alla brillante e scapigliata vita dei pittori, amici della bella padroncina. E' un seguito di scene varie e bellissime, assai divertenti. Gli artisti scelti fra i migliori della *Cines* di Roma sono tutti bravissimi. E la messa in scena è accurata e magnifica.

In preparazione:

"Il medico delle pazze,"

che la Casa Ambrosio ha magnificamente riprodotto dal celebre romanzo di Saverio di Montepin. Ne sarà protagonista il gigante Galaor (l'atleta Boccoloni).

VITTORIA

MOTORISMO

L'avvenire è dei piccoli trasporti

Ricordiamo una delle ultime esposizioni automobilistiche di Torino, e ricordiamo pure con quanta nostra soddisfazione personale, poichè rispondeva ad un nostro concetto svolto in diverse riprese su questo come su altri periodici sportivi, ammirammo e demerivemmo in quella esposizione alcune vetturette di poco valore, come costo, e di molta utilità pratica. Ci soffermammo anche molto su quelle simpatiche biciclette a motore — che sono le motociclette — e ne pronosticammo il lieto successo in avvenire, come noi difatti è avvenuto. Potremmo riprendere quei fogli d'allora, e ripetere quello che dicevamo, perchè ancora oggi noi siamo rimasti convinti che i trasporti piccoli, per una o più persone, con motori che poco consumino e meno offrano difficoltà tecniche per guasti e relative riparazioni, saranno quelli che sfideranno l'avvenire e costituiranno il grande mercato per quelle fabbriche che sapranno intravedere la loro fortuna nell'avvenire. Ciò è ancora più facilmente a pronosticare oggi in cui le piccole fortune si vanno — per quel fatto sociale che certamente a nessuno sfugge — moltiplicando, come in ognuno si va acuen-do, con una giustizia sociale livellatrice che non è certamente da biasimare, il desiderio di quelle gioie che il progresso non certamente fabbrica per i soli pochi, pochissimi privilegiati.

Dal che ne deriva che i trasporti di poco prezzo e di poco consumo saranno quelli che più verranno acquistati e richiesti, e che bene agiranno quegli'industriali che alla fabbricazione di essi dedicheranno le loro cure, la loro attenzione, il loro materiale e la loro attività.

Noi vogliamo vedere nei nostri mercati quei tipi di vetturette agili, snelle, facili al maneggio, a consumo limitato, a spostamento piccolo, senza ingombri di inutili accessori, fornite del solo necessario, sane, robuste, tali insomma da soddisfare al desiderio che si ha di essere trasportati da un punto all'altro non sempre dal solito mezzo antigienico — e che ora si rende anche insopportabile — del trasporto in comune, ma anche da quel trasporto che stia sotto la nostra guida, che ci permetta di dividere come meglio vogliamo il nostro tempo, i nostri affari, la nostra esistenza.

E con la vetturina economica noi accoppiamo la la motocicletta, il *sydecar*, questo che è l'anello di congiunzione tra l'agile bicicletta, dove si esercitano i muscoli e si acquista la forza e la salute, e la vetturina automobile, dove la famiglia, può godere le sue ore di pace e di gioia.

Questi piccoli trasporti individuali ed economici vanno incoraggiati perchè è in essi l'avvenire. La vita va prendendo una via di generalizzazione di ciò che il mondo appresta a sollievo del lavoro giornaliero e delle varie pene che l'esistenza purtroppo dà alla creatura umana. Ne deriva per conseguenza che questo più generalizzato desiderio di godimento e di sollievo porta alla ricerca dei mezzi, e questi mezzi consistono in parte massima nel bisogno di muoversi, di vivere in certe ore lontani dal nostro lavoro, dal nostro posto di dolore, di noia, di sofferenza. E' un fatto che non si discute ma che lo si osserva in noi e negli altri, e nel mondo intero.

Come incoraggiare la fabbricazione e la relativa volgarizzazione di questi mezzi di trasporto individuali ed economici? Come far sapere al pubblico, che ne vuole essere acquirente ed usufruttuario, che la tale macchina vale tanto, consuma tanto, ed è capace di dar tanto e tanto? Bisogna riprendere le manifestazioni di una volta, bisogna ritornare alle mostre, alle esposizioni, alle corse, ai concorsi turistici, bisogna insomma che la vita automobilistica, motoristica riprenda il suo corso, rifacendo il cammino già fatto ed iniziando quel nuovo che ha il dovere di fare.

Noi ricordiamo le manifestazioni motoristiche del-

l'Italia, e quella del Moncenisio indetta dal nostro giornale. Sarebbe questa, dati gli odierni rapporti con la Francia, una buonissima occasione per riprenderne l'organizzazione. Ci rivolgiamo ai tecnici, agli uomini del nostro sport motoristico, agli industriali che hanno tutto da guadagnare nell'aiutare queste sane manifestazioni di propaganda, e li invitiamo ad esprimerci il loro parere in proposito. Dobbiamo indire questa riunione ai confini dell'Italia con la Francia?

Dobbiamo dimostrare al nostro popolo, che domani trasformerà in acquirente, di che cosa sono ancora capaci i nostri costruttori che, malgrado la guerra, mai hanno interrotto il loro lavoro? Dobbiamo ancora una volta richiamare lungo le strade



In America la motocicletta è ora usata anche dalle donne con la più grande disinvoltura. Eccone una che si reca alla fattoria in motocicletta. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

quelle folle di entusiasti che acclamano al passaggio degli eroi del volante?

Il successo potremmo garantirlo sin da adesso perchè ormai il risveglio sportivo si può dire un fatto compiuto, realizzato. Abbiamo soltanto bisogno che le case costruttrici ci esprimano la convinzione che già nei loro piccoli mezzi di trasporto, sui quali bisogna che gli studi dei tecnici vadano rivolti perchè veramente si possano ottenere quei risultati che la pratica reclama, e, più che la pratica meccanica, quella sociale.

Quando le parti più interessate, e cioè i fabbricanti, saranno persuasi di questo principio, allora ci saranno facilitati tutti i mezzi di propaganda, cioè mostre, gare, corse, concorsi, ecc. La Stampa Sportiva.

CACAO TALMONE



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



RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita
CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL

I TRE SAPONI ITALIANI

LABRADOR - GIRASOLE - Noemi

SUPERANO TUTTI I TIPI ESISTENTI

La Società **HOLLIS AUTOMATIC TRACTION JACK COMPANY**, a **Dower (S. U. A.)**, titolare della Privativa Industriale Italiana, Vol. 407, n. 111, del 30 giugno 1913, per:

“ Perfectionnements aux véhicules automobiles ”

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della Privativa stessa.

Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA & C.**, Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via Venti Settembre - TORINO.

SPORTSMEN !...
adoperate le
LASTRE CAPPELLI
ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE
Chiedete Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

BERGOUNGAN & TEDESCHI

PNEUMATICI GOMME PIENE TESSUTI GOMMATI TORINO

I PNEUMATICI

che vinsero tutte le principali corse dilettanti.

"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

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO**
VELO
MOTO
AEREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio 2.

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



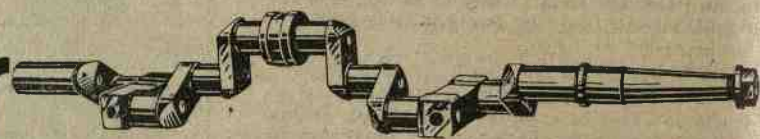
SEGMENTI
ELASTICI PER
MOTORI A SCOPPIO.
VAPORE ECC.

OFF. MECC.

ISOLABELLA

SOC. ANO. CAP. 1.500.000

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



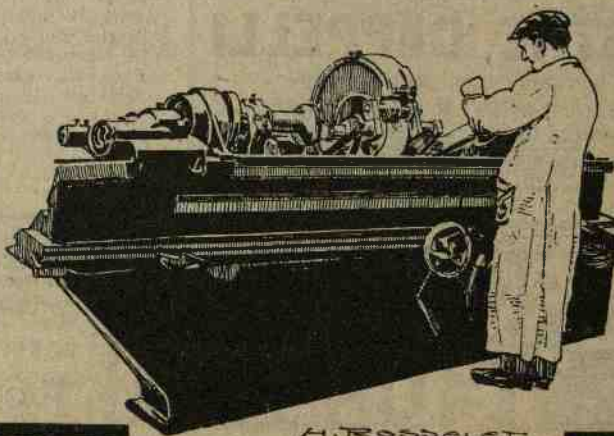
Una Fabbrica che impiega 300 operai, *che non costruisce altro che alberi a gomito*, avendo il suo macchinario ed il suo personale specializzati per questa sola fabbricazione, dalla prima lavorazione fino alla rettifica, non può produrre che

PRESTO, BENE ED A BUON MERCATO

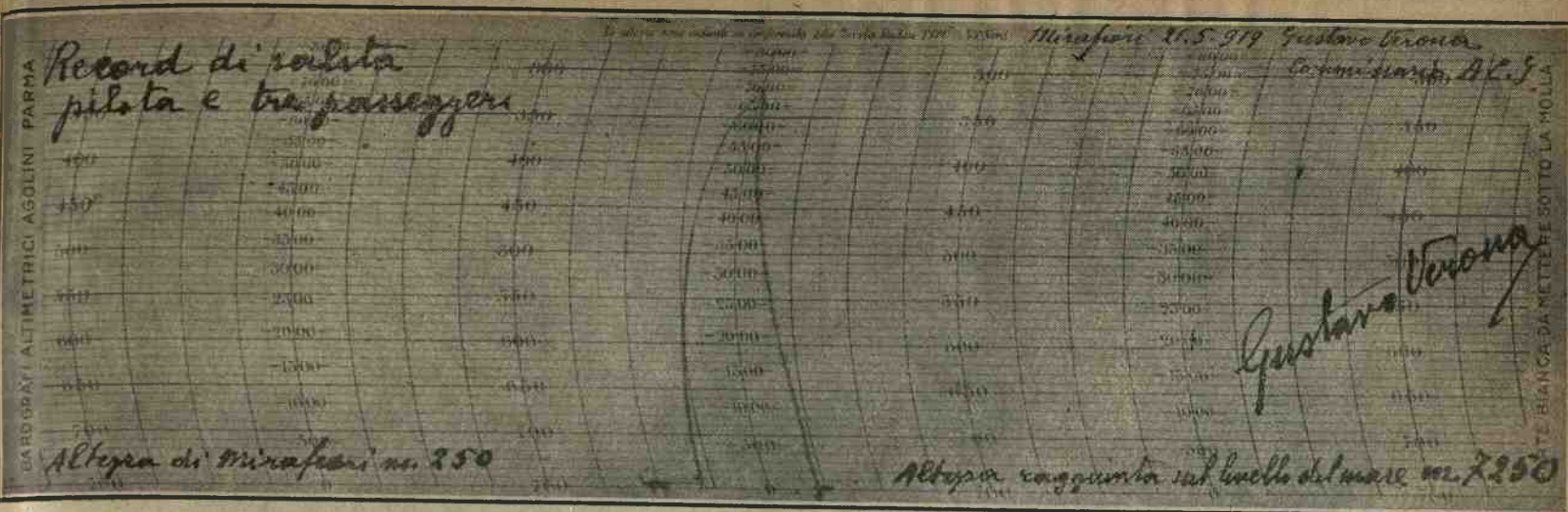
Noi siamo provvisti per costruire in serie e colla massima precisione gli alberi a gomito per motori a 1, 2, 4, 6, 8 e 12 cilindri.

J. FAURE = LYON (Monplaisir).

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



H. ROSSETT.



La cartina barografica del record mondiale di altezza battuto da Brach-Papa, con B R, 700 HP, FIAT.

Un nuovo record mondiale battuto dal Tenente Brach-Papa.

La stampa mondiale segue lo svolgersi dei tentativi inglesi ed americani per la Traversata dell'Atlantico in aeroplano, con la più grande passione, e l'avvenimento desta in Francia, in Inghilterra ed in America, un interesse tale da fare passare in seconda linea anche... il trattato della Pace.

L'Italia non è ancora entrata in gara ed i corrispondenti londinesi se ne preoccupano e vogliono ricercare le ragioni della sua assenza. Un corrispondente fra gli altri così scrive:

« Fra i tecnici sono state avanzate parecchie ipotesi per spiegare la nostra assenza, una fra le quali sarebbe stata la difficoltà di trovare un pilota il quale alla abilità e alla resistenza come aviatore, aggiungesse la perizia di marinaio, necessaria alla traversata dell'Oceano. Per trovare le vere cause bisogna forse cercare più addentro. Certo, un'impresa come quella organizzata dagli americani, i quali non hanno trascurato niente per assicurarsi, coi minori rischi, le maggiori probabilità di successo, sarebbe stata impossibile nel nostro paese, dato il grande spiegamento di mezzi che gli americani vi hanno profuso. Ma una impresa come quella tentata dalle singole fabbriche inglesi, senza sussidi o collaborazione governativa, l'Italia avrebbe potuto tentarla con

eguale ardore e forse con maggiore probabilità di successo ».

L'Italia non è ancora entrata in gara ma vi si prepara, come abbiamo annunciato due numeri addietro.

La Fiat, che durante la guerra ha provveduto ai più urgenti bisogni dell'aviazione bellica e che non ha potuto disporre degli elementi tecnici a suo piacimento come può fare oggi, ha deciso di concorrere alla Traversata dell'Atlantico. Ma come abbiamo detto, essa, sol dopo l'armistizio, ha potuto dare un vero orientamento ad ogni studio tecnico, specialmente rivolto al problema dell'aviazione civile, mentre americani ed inglesi hanno, durante lo stesso periodo della guerra, potuto attendere alla preparazione per il grande cimento della transvolata dell'Oceano Atlantico.

A dimostrazione dell'asserto sta oggi la constatazione di una prima affermazione della nuova produzione della Sezione Aviazione della Grande Industria F.I.A.T.

Il tenente aviatore Francesco Brach Papa, il noto pilota che detiene al suo attivo parecchie meravigliose *performances*, ha voluto tentare, con l'apparecchio B R, recentemente costruito dalla Fiat, su progetto dell'ing. Rosatelli, di battere il record mondiale di altezza con tre passeggeri a bordo, finora detenuto dall'aviatore francese Bous-soutrot con m. 6250.

Egli è riuscito brillantemente nel suo proposito elevandosi alla quota massima di m. 7250 sul livello del mare, in solo trentotto primi, superando così di ben 1000 metri il precedente record. Questo avvenimento sportivo dell'aviazione mondiale, si effettuava precisamente il 21 maggio con partenza dal Campo Militare di Mirafiori (Torino) ed il record battuto veniva ufficialmente sanzionato dalla presenza del Commissario Sportivo dell'Aero Club d'Italia, signor Cav. Uff. Gustavo Verona, espressamente delegato dal Presidente Generale Onorevole Montù per il severo controllo degli strumenti e del carico.

A bordo dell'apparecchio B R, con motore A 14 Fiat 700 HP 12 cilindri, prendevano posto i signori Bonacini Romolo (pilota), Gervasoni Pietro (capo motorista) e Griffa Giovanni (motorista).

La durata totale del volo fu di un'ora e due minuti primi. La partenza avvenne alle ore 11,39 e la discesa alle ore 12 e 41. Pilota e passeggeri non facevano uso di ossigeno e mentre la temperatura sul campo di Mirafiori era di 25 gradi sopra zero, alla quota massima raggiunta il termometro segnava 35 gradi sotto zero. Ciò nonostante i viaggiatori non ebbero a risentire eccessivi disturbi.

Questo risultato di carattere eccezionale, mentre depone molto favorevolmente sulle qualità aerodinamiche dell'apparecchio B R, che già si è imposto all'ammirazione dei competenti per la sua velocità senza pari, per le sue qualità di volo e per la sua solidità, sarà foriero di nuove vittorie in altri prossimi cimenti.

Noi non vogliamo dire di più, mentre siamo però autorizzati a confermare che la FIAT non ha rinunciato al suo progetto per la traversata dell'Atlantico, possiamo aggiungere che i suoi benemeriti dirigenti intendono che essa dia alla



Il tenente Brach-Papa e l'inventore del B. R., il professore ingegnere Rosatelli.

soluzione del problema della navigazione aerea tutto il massimo impulso possibile. L'ing. Rosatelli, assistente all'Università di Roma, che durante la guerra prestò servizio in qualità di tenente presso la Direzione Tecnica dell'aviazione militare e che nello scrupoloso adempimento dei propri doveri ebbe a prendere non poca parte allo studio ed alla costruzione di apparecchi bellici che resero grandi servizi, è riuscito con l'armistizio ad essere esonerato.

La FIAT non ha mancato di porgere al modesto e valentissimo ingegnere Rosatelli l'invito per lo studio di macchine aeree destinate all'aviazione civile del domani, mettendo a disposizione del progettista quei potenti mezzi di cui la FIAT può disporre.

In brevissimo tempo l'uomo che nel silenzio aveva, come abbiamo detto, contribuito non poco al successo dell'aviazione militare e che a causa del suo grado non aveva potuto farsi valere quanto i suoi superiori, reso libero da ogni obbligo militare, ha studiato l'apparecchio del record mondiale battuto precisamente dal Brach Papa — ed attende ora alla costruzione di altre macchine aeree destinate alle più grandi imprese.

Il pilota Brach Papa, a sua volta, modesto quanto il Rosatelli, con dieci anni di navigazione aerea è fra gli uomini dell'aria che hanno oggi acquisite le maggiori benemerienze.



Il Commissario dell'A. O. I. esamina il barografo prima della partenza.



OLM



RADIATORI - SERBATOI - SCALDABAGNI
MOTORI PER NAVIGAZIONE - IMBARCAZIONI
AUTOMOBILI - PEDIVELLE PER BICICLETTA
FONDERIA ALLUMINIO E BRONZI SPECIALI

*Rivolgersi presso i principali grossisti
e all'Ufficio Vendita in Via Unione, 1 - MILANO.*

Egli ha collaudato centinaia e centinaia di apparecchi di ogni tipo e di ogni forza, rendendosi benemerito dell'aviazione non meno dei suoi compagni che hanno compiuto il dovere al fronte.

Egli ha affrontato nei campi di prova tutte le peripezie del volo, pilotando, fra l'altro, il più potente aeroplano creatosi nel mondo, il mille cavalli Fiat. — Egli ha inoltre risposto a tutte le richieste delle famose Commissioni di volo create dal Comando supremo e dal Commissariato.

Si pretendeva un giorno dalla Commissione di collaudo che gli apparecchi della SIA fossero sottoposti a tutte le più svariate prove dell'aerobazia aerea ed il pilota Brach Papa, per quanto personalmente le ritenesse inutili per lo scopo bellico cui erano destinati gli apparecchi stessi, compiva fra la meraviglia delle Commissioni quanto esse desideravano.

Ed ecco un'altra volta che in seguito ad un disgraziato incidente, avvenuto in zona di guerra il Comando supremo chiama il tenente Brach Papa al fronte per fare un giro dei diversi campi e provare in volo gli apparecchi di cui i meno abili piloti cominciavano a diffidare. Il tenente Brach Papa può facilmente dimostrare il contrario. Lo stesso Comandante D'Annunzio allora si fa promotore di una spedizione d'una squadriglia su Pola con apparecchi SIA. Il tenente Brach Papa è scelto dal maggiore D'Annunzio per tale raid ed il suo esito splendido mentre conferma l'esagerata ed infondata pretesa di alcuni aviatori contro le costruzioni della SIA, mette una volta di più in luce le doti insuperabili dell'aviatore Brach Papa.

Eppure, lo sappiano i nostri lettori, questo valoroso pilota non porta sul petto alcuna decorazione. La sua modestia non reclama tutto ciò, lo esige però il prestigio dell'arma a cui egli appartiene e le sue benemeritenze acquisite non dovrebbero essere sfuggite a chi ha oggi il comando dell'Aviazione militare.

GUSTAVO VEBONA.

Il Poeta Soldato



Il tenente-colonnello D'Annunzio ha chiesto il congedo.

UN COMITATO DELL'ARIA 80 milioni per l'aviazione civile.

È l'ultima notizia che ci giunge da Roma: « Sono terminati ora sotto la presidenza del senatore Conti, i lavori della Commissione per l'aeronautica civile: e si è convenuto di istituire un Comitato dell'aria presso il ministero dei Trasporti. Il relativo schema di decreto verrà quanto prima sottoposto all'esame dei Consigli dei ministri. Il bilancio stanziato sarebbe di 80 milioni. Farà parte del nuovo organismo il personale aeronautico dipendente ora dall'amministrazione militare. Procedendosi alla smobilitazione si procederà alla sostituzione dei militari con personale civile, preferendo però coloro che hanno appartenuto all'esercito e propriamente all'aviazione

Hawker, l'eroe dell'Atlantico, è salvo.

Mentre gli americani continuano ad annunciare la ripresa del viaggio dalle isole Azzorre a Lisbona dell'idrovolante N C 4 (a quest'ora un piroscalo avrebbe compiuto tre volte la traversata), gli inglesi che avevano passate ore ed ore di ansia per la mancanza di notizie di Hawker, l'eroe che senza guide, senza punti di appoggio aveva spiccato il grande volo da Terranova all'Irlanda, sono in festa per la salvezza del pilota ormai creduto morto. Al momento di andare in macchina si telegrafa da Londra:

L'aviatore Hawker e il comandante Grieves salirono, nel pomeriggio di sabato, a bordo della corazzata « Revanche ». Si imbarcarono il 25 sopra un caccia-torpediniere e arriveranno a Londra il 27, alle ore 19. Fu in seguito a un guasto al motore che i due aviatori dovettero amarrare presso il battello, a 50 primi e 20 secondi di latitudine nord, e 29 primi e 30 secondi di longitudine ovest. Ambedue gli aviatori sono in buona salute. Il loro aeroplano non ha potuto essere salvato. Il punto della loro discesa si trova a 1240 chilometri ad ovest dell'Irlanda.

Il « Daily Mail » ha ricevuto da Hawker il seguente dispaccio: « L'apparecchio si è arrestato, perchè era filtrata acqua nel tubo di alimentazione fra il radiatore e la pompa, ed il tubo stesso era ostruito da frammenti di saldature ed altre materie distaccatesi per il prolungato tremore del motore. Esso ha funzionato perfettamente dal principio alla fine. L'ammarraggio è stato compiuto senza alcuna difficoltà. Siamo stati raccolti in acqua dopo 90 minuti ».

Il « Daily Mail » ha deciso di dividere fra Hawker e Grieves il premio di consolazione di 5000 lire sterline, in considerazione del loro coraggioso sforzo compiuto per tentare la traversata dell'Atlantico.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri GIOVANNI NMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: NODANE - 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-NISSO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

P. COTTINO & C.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA

CASA FONDATA NEL 1898

TORINO - VIA MONTI, 24. TEL. NO 22-75 - TEL. COTTINRADIO

Società Torinese Automobili

RAPID

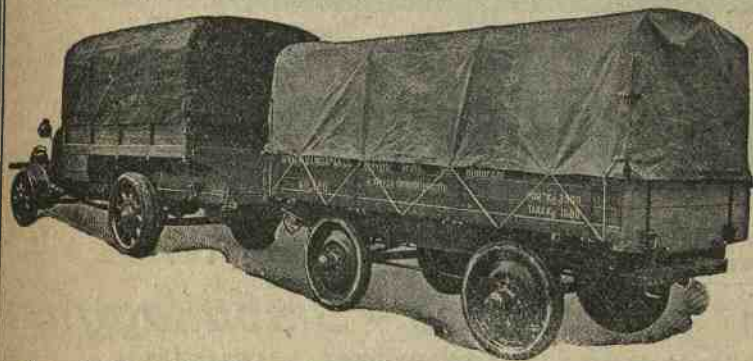
Via Nizza, 154 - **TORINO** - Telefono 15-15

*La più grande officina di riparazione
per autocarri, autobus ed automobili di tutti i tipi.*

CONSEGNA SOLLECITA

Fornitrice di qualsiasi pezzo di ricambio

Motori 10-12 - 30-35 HP



SOCIETA' PER COSTRUZIONI MECCANICHE

Giorgio Mangiapan e C.

Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

Via Schiaparelli, 8
Via Copernico, 32

- **Milano** -

Telefono 60-372
Telefono 60-345

Autocarri G. M. C. (Tipo Soller) per portate utili da 50 a 150 quintali — Trattori per traino utile fino a 300 quintali. — Carri da rimorchio a sterzo demoltiplicato per la volta obbligata, per portate da 35 a 120 quintali. — Apparecchi di lavaggio ECONOMI. — Motofalciatrici. — Trattori agricole G. M. C. (Tipo Rasura).

CASA FONDATA NEL 1773.

Ditta **ANTONIO OPESSI** Torino

Fabbrica di Strumenti per Pesare
e costruzioni affini di precisione.

VETTURETTA TEMPERINO

8-10 HP.

OFFICINE e DIREZIONE

Viale Stupinigi, 802 - Telefono 3-94.



Le prime tre tappe del Giro d'Italia

Il Giro d'Italia, il settimo dalla fondazione della gara, si svolge destando un interesse non inferiore alle prove passate.

Le prime due tappe hanno dimostrato che un solo uomo si è battuto contro tutti i concorrenti e che fra questi è oggi aperta la più viva gara per vincere questo straordinario rivale che risponde al nome di Girardengo. Ma la sua *chance* è di molto superiore alla media dei concorrenti per cui difficilmente i critici non pronosticano la sua vittoria. Il risultato della prima tappa Milano-Trento (km. 308), ci dà primo Girardengo e quello della seconda ce lo conferma al primo posto. Durante la prima tappa si ha a verificare una grave caduta ed il ritiro di Oliveri, un ottimo elemento sul quale i pronostici erano fra i più favorevoli.

A 10 km. da Brescia avviene un incidente che toglie di gara uno dei più forti concorrenti. Alla macchina dell'isolato Vertemati salta la catena. L'improvviso arresto, provoca la caduta di parecchi corridori. Tra essi il più malconcio è Oliveri, che rimane ferito alla coscia e al gomito. Non ostante ciò, benchè distanziato, egli si butterà coraggiosamente in un magnifico inseguimento, ma dovrà poi ritirarsi a Desenzano non potendo reggere al dolore. La sorte di questo valoroso campione è veramente disgraziata. Anche nella Roma-Trento-Trieste, egli fu urtato gravemente, fin dalla prima tappa, da un automobile che seguiva la gara e costretto a ritirarsi. Il «Giro d'Italia» perde con lui uno dei più combattivi elementi. E' un vero peccato!

Ecco l'ordine di arrivo a Trento:

1. Ostante Girardengo, di Novi Ligure, alle 15,39'3" e 1 $\frac{1}{5}$, in ore 10,34'3" e 1 $\frac{1}{5}$, alla media oraria di circa 29 km.
2. Arturo Calzolari, di Bologna, alle 15,39'3" e 2 $\frac{1}{5}$.
3. Alfredo Sivocci, di Milano, alle 15,39'3" e 3 $\frac{1}{5}$.
4. Giuseppe Santhià, di Cavaglià, alle 15,39'5" e 1 $\frac{1}{5}$.
5. Roncon, primo degli isolati, alle 15,39'15".
6. Godivier, alle 15,40.
7. Pifferi, secondo degli isolati, alle 15,43 e 1 $\frac{1}{5}$.
8. Azzini, alle 15,42".
9. Marcello Buysse, alle 15,48.
10. Canepari, alle 15,49.
11. Luciano Buysse, alle 15,49.
12. Galetti, alle 15,49.
13. Agostoni, alle 15,49.
14. Aimo, alle 15,49'10".
15. Gremo, alle 15,51.
16. Sala, alle 15,51.
17. Belloni, alle 15,53.
18. Poid, alle 15,53.

Nella seconda tappa Trento-Trieste (km. 334), come abbiamo detto, ha vinto nuovamente Girardengo.

Dato il percorso scelto, gli incidenti furono diversi, le cadute numerose, un po' di tutti. Fra i ritirati abbiamo avuto Pifferi e Luciano Buysse.

Girardengo è stato l'uomo migliore ed il più forte, quantunque provato dalla sfortuna al pari degli altri. Ma egli ha saputo correggere e dominare anche la sfortuna. Poi, al momento opportuno, quando ha capito che i suoi avversari erano nel momento della crisi e risentivano già sensibilmente le fatiche della lunga tappa, quando li ha avuti sul terreno più aspro, dove ogni uomo che ritarda è finito e non raggiungerà più, ha dato decisamente battaglia. I suoi competitori si sono sentiti irresistibilmente staccare senza poter opporre che una disperata resistenza, fatta di puntiglio, trascinata coi denti fino all'estremo, ma insufficiente per rimanere ai fianchi del campione superiore. Si può aggiungere che negli ultimi chilometri Girardengo ebbe un santo dalla sua. Egli osò, infatti, fare tutta la salita e tutta la discesa senza scorta di *palmeri*, che consegnò ad un compagno. Se avesse bucatto in quel momento, oggi non sarebbe alla testa della classifica generale. Ma la fortuna aiuta gli audaci e Girardengo ha ragione lui.

Ecco l'ordine di arrivo dei primi a Trieste:

1. Ostante Girardengo, di Novi Ligure, alle 17,43.14, in ore 12,36.14, alla media oraria di chilometri 26,500 circa.

2. Alfonso Calzolari, di Bologna, alle 17,46.44.
3. Giuseppe Santhià, di Cavaglià, alle 17,48.14.
4. Canepari, alle 17,50.2.
5. Belloni, alle 17,52.19.
6. Azzini, alle 17,57.2.
7. Agostoni, alle 17,57.19.



Lo svizzero Egg che nella tappa Trieste-Ferrara è riuscito a battere Girardengo.

8. Sivocci, alle 17,58.57.
9. Gremo, alle 18,1.17.
10. Galetti, alle 18,2.10 4 $\frac{1}{5}$.
11. Torricelli, alle 18,2.11.
12. Enrico Sala (primo degli isolati), alle 18,2.12.
13. Ruggeri (isol.), alle 18,4.23.
14. Schierano (isol.), alle 18,5.38.
15. Buysse Marcello, alle 18.6.
16. Durando, alle 18,7 2 $\frac{1}{5}$.
17. Bertarelli, alle 18,7.27.
18. Vertemati, alle 18,10.33.
19. Lucotti, alle 18,12.14.
20. Marchese Francesco, alle 18,12.18.
21. Ferrario, alle 18,12.54.
22. Bordin, alle 18,18.13.

23. Corlaita, alle 18,20.42.
24. Aymo Pietro, alle 18,21.13.
25. Poid, alle 18,28.26.
26. Erba, alle 18,29.
27. Cerutti, alle 18,30.10.

La terza tappa Trieste-Ferrara (km. 277) ha segnato la prima sconfitta di Girardengo.

Lo svizzero, dopo avere dato battaglia senza tregua per tutta la giornata a tutti gli avversari, batte sul traguardo il campione della maglia tricolore.

Siamo infatti alla volata finale.

Una dozzina di corridori raggiungono il belga e il numeroso gruppo si ricompone. Sulla strada di circosollazione di Ferrara i bianco-rossi ricevono da Girardengo l'ordine di guidare la corsa, ma ormai i precedenti inseguimenti hanno affaticato questi uomini ed essi non possono rendere quanto il Campione d'Italia desiderava.

Sul rettilineo finale Girardengo prende decisamente la testa. Sembra alla folla accorsa alla tribuna del Montagnone che egli sia ancora una volta vincitore, ma negli ultimi metri Egg ha un fulmineo ritorno e batte il *leader* del Giro con mezza macchina di vantaggio. Altri dodici corridori seguono compatti in pochi metri. Arrivo magnifico, emozionante. Corsa senza storia, se se ne tolgono i pochi gravi incidenti enumerati. La mancanza di vere difficoltà e la sua limitata lunghezza non la rendevano favorevole a colpi teatrali. Aspettiamo i 411 chilometri della quarta tappa, la Ferrara-Pescara, che potrebbe farci assistere a molte sorprese.

Per la mancanza di vere difficoltà e per la sua limitata lunghezza la Trieste-Ferrara non si prestava a colpi teatrali. Soltanto le disgrazie di Santhià, di Azzini e di Durando creano un po' di lotta, quasi subito sopita, tra i vari gruppi desiderosi di aumentare lo svantaggio di tempo dei campioni sfortunati. Santhià ha abbandonato. Azzini e Durando sono giunti con molto ritardo. Sia lode alla loro condotta perseverante e tenace.

Ecco l'ordine di arrivo.

1. Oscar Egg, di Oerlikon, alle ore 15,56' 13", coprendo il percorso di chilometri 282,200 in ore 9,52' 13", alla media oraria di km. 25,585 (Bianchi-Pirelli);
 2. Girardengo Costante, di Novi Ligure, in ore 9,52' 13" (Stucchi-Dunlop);
 3. Belloni Gaetano, di Milano, in ore 9,52' 13" (Bianchi-Pirelli);
 4. Sivocci Alfred, di Milano, in ore 9,52' 14" (Legnano-Pirelli);
 5. Galetti Carlo, di Corsico, in ore 9,52' 14" (Legnano-Pirelli);
 6. Buysse Marcello, di Lootenhulle, in ore 9,52' 14".
- Seguono in gruppo, non identificati, e collo stesso tempo: 7. Erba Angelo, di Milano (primo degli isolati) in ore 9,52' 14"; 7. Calzolari Alfonso, di Bologna, in ore 9,52' 14"; 7. Canepari Clemente, di Pieve P. Morone, in ore 9,52' 14"; 7. Corlaita Ezio, di Bologna, in ore 9,52' 14".

7. Gremo A., di Torino, in 9,52' 14".
7. Lucotti L., di Voghera, in 9,52' 14".
7. Sala E., di Milano, in 9,52' 14".
7. Torricelli L., di Torino, in 9,52' 14".
15. Schierano D., di Torino, in 9,52' 31".
16. Bordin Lauro, di Crespino, in 9,52' 31".
17. Godivier M., di Brest, in 9,55' 29".
18. Ruggeri Ugo, di Torino, in 9,55' 29".
19. Aymo Pietro, di Virle, in 9,55' 29".
20. Agostoni Ugo, di Lissone, in 9,56' 7".
21. Costa Cost., di Torino, in 9,56' 7".
22. Ferrari Paride, di Milano, in 10,17".
23. Lombardi G., di Ponsacco, in 10,2' 57".
24. Vertemati L. 4 Batt. B. C., in 10,11' 35".
25. Sinchetto L., L. Car. Torino, in 10,11' 35".
26. Pratesi Ott, 4 Auto stab., in 10,11' 35".
27. Bertarelli Camillo, di Milano, in 10,11' 36".
28. Poid Romeo, di Milano, in 10,17' 3".
29. Ferrario Arturo, di Milano, in 10,21' 25".
30. Brizzi Gino, di Roma, in 10,24' 25".
31. Marchese Fr., di Verolengo, in 10,31' 12".
32. Azzini Giuseppe, di Milano, in 10,38' 36".
33. Pavesi Eberardo, di Milano, in 10,51' 33".
34. Bonfanti Giuseppe, 68° fant., in 10,59' 4".
35. Durando Carlo, di Torino, in 11,4' 14".
36. Rho Augusto, 68° fant., in 11,18' 30".
37. Ripamonti Umberto, 2° granat., in 11,52' 13".

Nuovo "record", mondiale d'altezza.

L'aviatore Lecomte, il quale giorni addietro era salito a 8200 metri, ha potuto stabilire un nuovo *record*. Muovendo dall'aerodromo di Villacoublay egli è riuscito a raggiungere gli 8800 m.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

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

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Gio. ANSALDO & C.

Capitale Sociale: L. 500.000.000 Interamente versato.

Sede legale: ROMA.

Sede Amministrativa ed Industriale: GENOVA.

Stabilimenti:

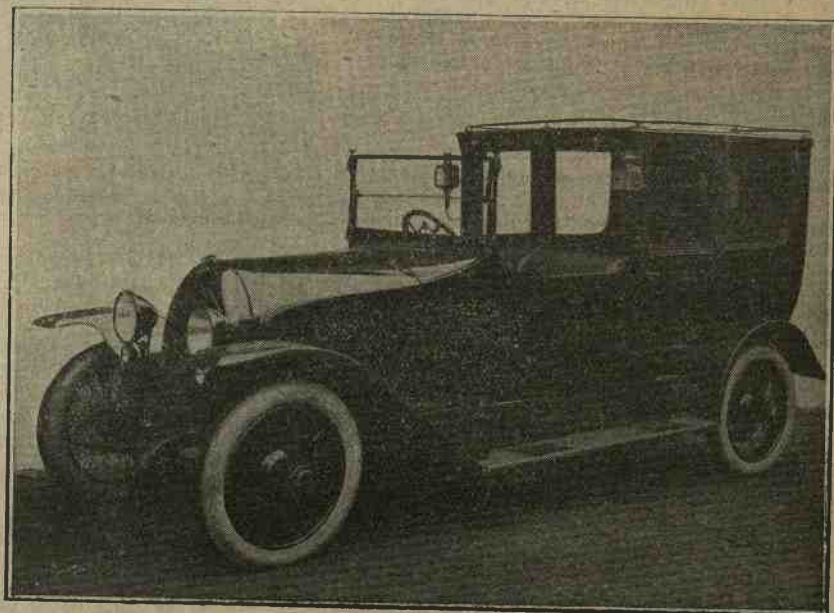
- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Stabilimento Meccanico. 2. Stabilimento per la costruzione di Locomotive. 3. Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie. 4. Stabilimento della Fiumara per Munizioni da Guerra. 5. Stabilimento per la costruzione di Motori da Aviazione. 6.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

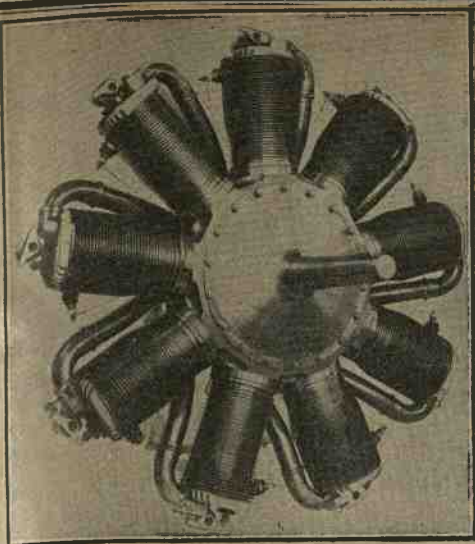


SOCIETÀ LIGURE - PIEMONTESE
 AUTOMOBILI GENOVA - TORINO
 CAPITALE VERSATO L. 10.000.000



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





Motore LE RHONE, 120 HP.

STABILIMENTI
CHIRIBIRI & C.
VELIVOLI-AUTOMOBILI
TORINO

Motoaratrici speciali brevettate.

Vetturette a 4 posti 10-12 HP. - Cuscinetti a sfere.

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA
 (Pinerolo).

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
 e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.



ST. PETITI.

Vermouth - Vini Spumanti
F. Cinzano & C. Torino

Voi, sì, voi

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

RICORDATEVI CHE

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

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

Già **Negoziò VIGO**

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI
CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

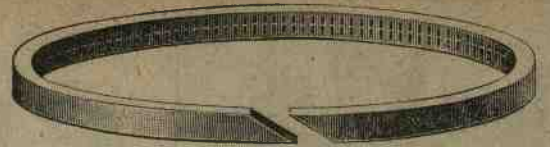
Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. F. 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:

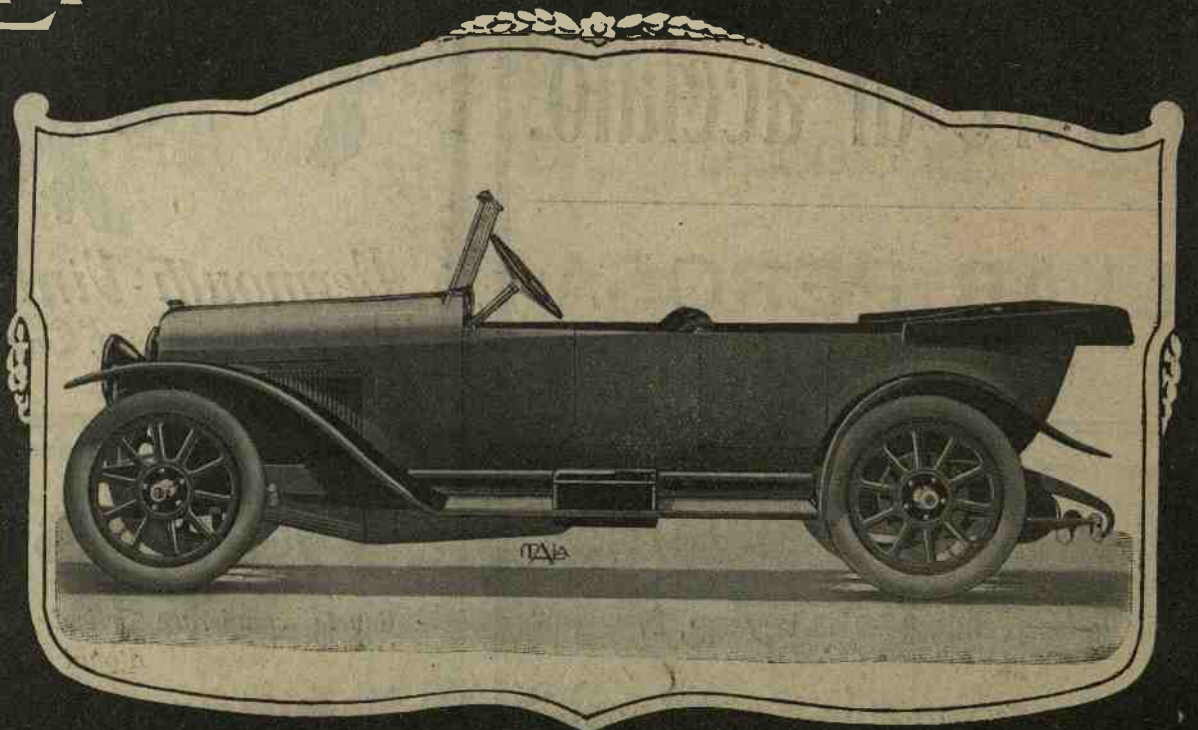
Ing. G. A. MAFFEI e C.

TORINO - Via Sacchi, 28 bis - TORINO

ITALA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO
50



MODELLI PER TOVRISMO
AUTOCARRI INDUSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE

CRISCAZZI