

LA STAMPA SPORTIVA

ABBONAMENTI

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

RIVISTA SETTIMANALE

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA
TORINO
Via Davide Bertolotti, 3

INSERZIONI

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



L'inizio del " Giro d'Italia ,, segna una vittoria per l' " Equipe Bianchi-Pirelli ,,
Olivieri vince la tappa di Torino e dopo l'arrivo viene fotografato con Belloni (3° arrivato).



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.

Gli articoli e gli abbigliamento

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

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

Già Negozio VIGO

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



Carello & De-Marchi

TORINO - MILANO - ROMA

Apparecchi di segnalazione per auto elettrici
ed a mano.

Trombe per auto e per moto.

Fari e fanali per auto e per moto.

Dinamo e Batterie per impianti illuminazione
ed avviamento.

Cinghie in gomma per motocicli.

Accessori per Auto - Moto - Cicli.

FABBRICHE PROPRIE

Il più grande e completo assortimento

ESPORTAZIONE

CARELLO & DE MARCHI - TORINO

ANZITUTTO UN

Cinzano

Le prime battute dell'VIII Giro d'Italia. Il campionissimo fuori gara.

Non intendo di ripetere qui la cronaca... chilometrica dei fogli sportivi rosso, giallo, turchino, o di quelli politici quotidiani che vanno per maggiore e che per l'occasione hanno inviato al seguito dei concorrenti all'VIII Giro Ciclistico d'Italia vecchie e nuove reclute del *reportage*, assicurandone la loro vita ad un Istituto di assicurazione contro gli eventuali accidenti di automobili, dopo avere pagato lire 4000 per un solo posto a bordo di una vettura.

Niente di tutto questo — accanto alle fotografie dei nostri *reporters* fotografici lo esporrò in buona fede all'assiduo lettore il nostro pensiero sugli avvenimenti.

Il numero dei concorrenti quest'anno che a tutta prima si prevedeva assai più numeroso, non varia molto dalle ultime prove. Hanno lasciato il traguardo di Milano esattamente 49 fra *juniores* e *seniores*, fra corridori in *équipes* e concorrenti isolati.

Osserviamo gli uomini delle *équipes*. Otto biancoscudi capitani da Girardengo, sette bianco-azzurri con alla testa Belloni, e infine cinque nero-grigi dell'*équipe* di Sivocchi.

Fra il gruppo dei *seniores* si notano dunque i nomi degli ultimi giri, e così i popolari di un tempo come Galetti e Gerbi, il campione sommo d'oggi, il straripante ed i suoi forti competitori Olivieri, Azzini, Belloni, Gremo, Torricelli ecc., ripeto gli stessi in tutte le grandi competizioni... stradali di prima della guerra. In altre parole la produzione sportiva è piuttosto limitata. Una sola eccezione si registra. Il buon Brunero, un forte, *junior* piemontese, è tra i concorrenti e rappresenta il nuovo astro dello sport ciclistico italiano sul quale si fondano giuste buone speranze. In complesso però la classe degli *seniores* è buona ma pochi sono gli ottimi come il Brunero; accanto al campione d'Italia non è mancato quello di Francia Alavoine Jeanne di Verailles e con lui è sceso pure fra noi un altro forte *outier* d'oltr'Alpe, Buysse Marcello. In totale due soli ma due buoni concorrenti stranieri.

Complessivamente anche se il lotto dei concorrenti è limitato, noi troviamo in gara tutto il fior



Durante la giornata di riposo a Torino.
Un gruppo di concorrenti fra i quali sono Galetti, Sivocchi, Torricelli. (Fot. Abba - Torino)

fior dello sport ciclistico nazionale, il che vuol dire che l'avvenimento non è ancora da scartarsi. Le case industriali del ciclismo, al contrario di quelle dell'automobilismo vedono nelle corse ancora un mezzo efficace per la popolarizzazione dei loro prodotti. Ed il pubblico è sempre dello stesso parere. — L'arrivo di una tappa del Giro d'Italia occasiona le riunioni più numerose di popolo che un cronista possa registrare nel corso delle sue funzioni abituali, sia ch'egli appartenga al giornale della capitale, sia a quello di una città minore. Per dove passano gli uomini... del Giro la nostra gioventù accorre e con la gioventù intervengono a migliaia e migliaia i lavoratori, gli sportivi del proletariato.

Nulla li trattiene neppure l'uragano che ha preceduto e accompagnato i corridori al traguardo della prima tappa, quella alla quale avevano riservate in modo speciale le loro assidue cure il collega Conradini, il cav. Gigolini e l'ingegnere Gigli della Fiat.

E veniamo ai primi risultati. Premettiamo che l'uomo che ha tagliato primo il traguardo non era stato pronosticato tale, anzi nemmeno lo si vedeva fra i primi arrivati secondo i grandi tecnici dello sport ciclistico italiano.

Olivieri ha vinto e — dice un collega — l'incantesimo è infranto. Girardengo, l'uomo che tutti hanno pronosticato primo ad ogni traguardo non fu che salutato quinto a Torino, dopo Olivieri, Gremo, Belloni e Azzini Giuseppe, giunti nell'ordine. I bianco-celesti certamente, battuti in tutte le passate prove della stagione dal Girardengo, avevano deciso di non dare tregua nell'odierna prova all'avversario più forte e lo hanno stretto da vicino fino dai primi chilometri. Ad un certo punto la sfortuna colpisce il bianco-celeste. La sua macchina ha sofferto; una ruota non serve più. Il novese tutto solo attende l'offerta generosa di qualche ciclista svizzero e questo presto si presenta a lui, ma intanto i minuti passano. Egli ha perso sul gruppo di testa circa 20 minuti. Mancano ancora 200 e più chilometri dal traguardo e Girardengo dà tutto lo stesso per la ripresa. L'inseguimento è titanico. Il campionissimo trova un nuovo avversario nel tempo pessimo mentre d'altra parte i bianco-celesti bene collizzati procedono a grande velo-

cià. Lo sforzo a cui Girardengo sottopone il suo fisico è massimo. Ogni risorsa di costituzione ed allenamento è impegnata, ma lo scopo non è raggiunto sebbene 11 minuti siano da lui riguadagnati. Girardengo sfugge il primo posto.

Del 49 partiti giungono a Torino 40. Gli isolati di cui il primo giorno hanno fornito ottimi risultati tenendo conto della corsa si è in grande parte svolta con le piogge e sotto una pioggia torrenziale.

Siamo alla seconda tappa, la prima era di 331 km., questa è di 377 km. Lucea nel cuore della Toscana. L'intensità che desta questa seconda tappa è maggiore di quella della prima ed infatti dopo la sfortunata sconfitta di Girardengo tutto il mondo sportivo lo attende per la ripresa, vuole la sua riabilitazione, lo pronostica primo a Lucea e lo si giuoca vincente al totalizzatore.

Ma questa volta speranze e previsioni tutte svaniscono. Ho detto più sopra che il campione novese impegnato come in una partita d'onore aveva dopo lo sfortunato incidente lottato da leone, sostenendo un titanico inseguimento. Ne è avvenuto che il suo fisico per quanto forte ha risentito di questo sforzo eccezionale ed è stato costretto presso Genova a ritirarsi.

Il vincitore di Torino, Olivieri, quasi subito pure lui ha rinunziato a proseguire per una ferita ad un piede. Così fuori dai ranghi sono messi il vincitore reale e quello morale della prima tappa.

Ma senza Gira si... gira ancora. I bianco-celesti hanno perduto in Olivieri un forte compagno ma contano in Belloni il migliore corridore. Egli taglia primo il traguardo di Lucea assicurando così la seconda vittoria del binomio Bianchi-Pirelli. Possiamo convenire che l'uscita di Girardengo dalla gara può togliere una parte del suo interesse ma escluderebbe a priori che il Giro sia terminato come qualcuno è arrivato a sentenziare; questo parere non lo condividiamo. La gara si rende interessante sotto un altro aspetto.

Belloni, che è apparso il campione fin qui più degno di competere il primato a Girardengo, ora trovasi alle prese con forti e giovani reclute. A Lucea lo segue secondo il Brunero, il quale riesce a battere il forte Gremo terzo e dopo questo troviamo un altro *junior*, il Ferrari. Lo sport non ne soffre, anzi diremo che scemata la lotta di *équipes*, si accentua maggiormente quella fra i *seniores* e gli *juniores*. Potremo meglio alla fine giudicare dei nuovi e giovani elementi che hanno risposto all'appello. Intanto il Giro continua.

VIRGUS.

BIANCHI-BIANCHI
BIANCHI-BIANCHI
BIANCHI-BIANCHI

La *Bicicletta*
apprezzata e diffusa
in tutto
il mondo.

Le Biciclette
BIANCHI
sono montate da
gomme **PIRELLI**

BIANCHI-BIANCHI
BIANCHI-BIANCHI
BIANCHI-BIANCHI

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

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

AUTOMOBILI DI LUSO

ETTORE OSELLA fu Carlo

♣♣ MILANO ♣♣

Corso Magenta, 37 - Telefono 34-06

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

NAZZARO

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

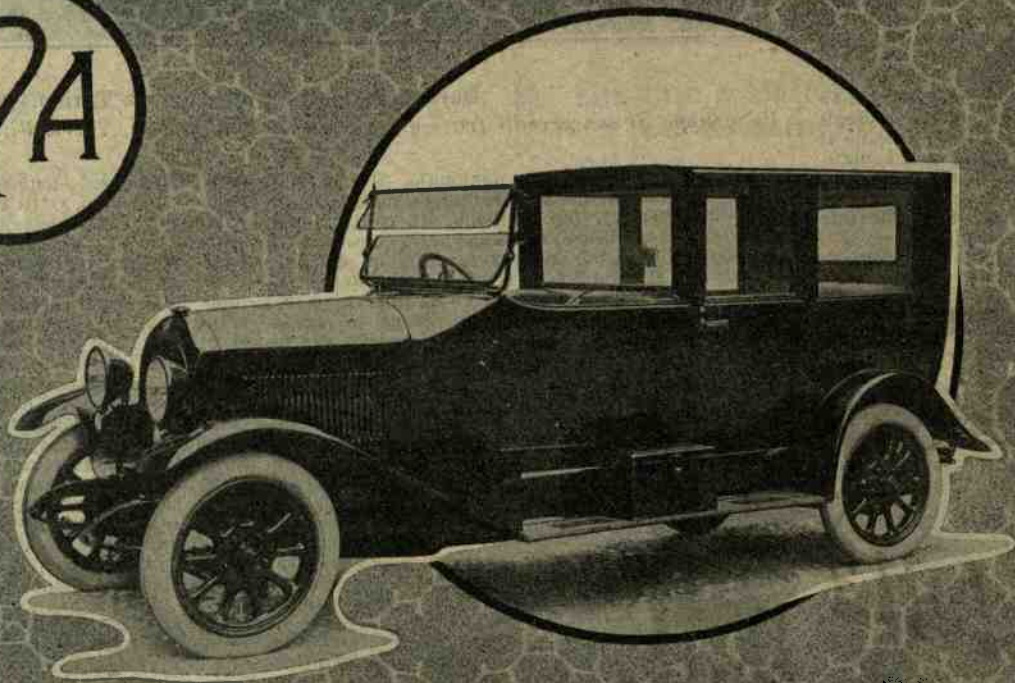
Lancia, Nazzaro, Fiat, Spa, Renault, Charron, Isotta Fraschini, O. M., Scripps Booth, ecc., ecc.

carrozze Torpedo - Limousines - Ballons - Landauet e tipo Sport

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

CONSEGNA IMMEDIATA

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



Società Ligure-Piemontese Automobili

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

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

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

L'ora... dei piccoli. (Motociclette e Vetturette).

Se avessimo avuto un po' di tempo e altrettanto di pazienza saremmo andati a sfogliare i nostri vecchi giornali dove avremmo trovato qualche cosa che venti o più anni di distanza prediceva — non la guerra — ma il bisogno di adattare l'ingegno umano alla costruzione di piccoli mezzi di trasporto che fossero risposto in un sol tempo alla economia di spesa per l'acquisto e, ciò che più conta ancora, a quella per l'uso, e cioè consumo di carburanti e di lubrificanti. In quei vecchi articoli, che oggi potremmo ripresentare come nuovi qualora vi aggiungessimo le necessità presenti, noi inneggiavamo alle piccole vetturette, alle motociclette, a tutti quei mezzi di trasporto di facile uso, di poco costo, di minimo consumo e ne prevedevamo il largo sviluppo, appoggiati vedendo come lo studio dei costruttori di quei tipi si accostava con amore, con zelo.

Ma il largo sviluppo — forse per ragioni profonde di economia sociale e per il sopravvenire della guerra — non si ebbe, e le grandi fabbriche abbandonarono quasi tutte la fabbricazione dei piccoli motori, delle piccole vetture, trascinata dalla richiesta del mercato di grossi elementi di trasporto e poi dalle necessità della guerra che tali tipi reclamavano.

Avemmo così una stasi nella fabbricazione di questi tipi di auto-trasporti, diciamo così, democratici, le nazioni costruttrici di Europa — come la Francia, l'Inghilterra, l'Italia, il Belgio (citiamo quelle che hanno un vero valore sul mercato motoristico) — lasciarono sorprendere dall'America che intrinsecamente una larga produzione di simili mezzi di trasporto.

La guerra quando fu finita ha di nuovo fatto rinviare la via ai fabbricanti. Non abbiamo ancora un vero e proprio risveglio, un vero e proprio ritorno, ma se ne sente già il rifiorire perché se ne sentono già i bisogni, le necessità. Oggi poi più che mai si cerca di addivenire alla fabbricazione dei piccoli motori perché la limitazione dei carburanti non ne permette il largo consumo, diremmo quasi lo spreco, che se ne è fatto finora.

Ma se questo fatto della limitazione nel consumo di carburanti — ed anche dei lubrificanti che fanno sentire la loro mancanza anche per l'eccessivo consumo e per l'aumentato impiego di essi nell'aviazione — può essere ed è una delle cause che spinge le fabbriche — a loro volta spinte dalla richiesta del mercato — a cercare quelle modificazioni, quei dispositivi che facciano diminuire il consumo anche per i piccoli motori di vecchia costruzione e a fabbricarne dei nuovi che abbiano questo principio di economia, un altro fatto, duraturo questo e non passeggero (come può essere quello della lamentata mancanza di carburanti) impone ai costruttori di rivolgere le loro forze, i loro studi verso la costruzione degli auto-trasporti economici in tutta la portata di questo attività, ed il fatto è questo: oggi la ricchezza individuale è divisa, è frazionata, ed oltre alla ricchezza vera e propria che si è andata formando come cosa stabile, abbiamo i maggiori guadagni per tutte le classi dei lavoratori, donde deriva il maggior bisogno (o desiderio che dir si voglia) di vivere con quelle comodità che il progresso sa e può apprestare all'uomo.

Oggi la motocicletta trionfa, come deve trionfare la vetturette, come dovrà trionfare — ed il tempo non ci appare così lontano — quel piccolo aeroplano che sarà la motocicletta e la vetturette aerea.

È un fatto sociale questo che a noi può forse apparire come un fenomeno momentaneo dovuto a cause diverse. Tutti hanno bisogno di muoversi o per affari o per piacere, ed i trasporti in comune, e quanto aumentati anch'essi in gran numero, non rispondono del tutto ai bisogni crescenti delle popolazioni o non soddisfano.

In questi ultimi mesi, se non giorni, chi abbia seguito tanto per quanto riguarda l'estero, come per l'Italia, le manifestazioni motociclistiche, si sarà accorto con facilità dell'entusiasmo caldo col quale si è plaudito a questo ritorno della piccola, agile, economica e veloce macchina, e di più crescerà lo stesso entusiasmo quando le fabbriche avranno dato al mercato — che richiede con insistenza — tutti quei tipi di piccoli auto-trasporti che rispondano a tutti i bisogni, a tutte le necessità. E noi vorremmo che non solo le gare, non solo le performances servissero a far conoscere la bontà dei diversi tipi in commercio, ma che anche in mostre ed esposizioni, in viaggi a comitive turistiche, il pubblico avesse agio di poter conservare, giudicare, apprezzare... ed acquistare. Senza aggiungere che tutto questo movimento di democratizzazione dell'autotrasporto individuale invoglierebbe gli studiosi a creare tipi di sempre maggior possibile uso, sia tenendo d'occhio la piccola relativa spesa nel primitivo acquisto della macchina, sia studiando con gran cura e massimo impegno per ottenere il minor possibile consumo in quelle materie che giornalmente servono, quali le gomme, i carburanti, i lubrificanti, ridotte tutte per il grande uso e per il largo consumo alle minime proporzioni.

L'avvenire — per quanto lunga sia stata la parentesi alla quale in principio accennavamo — è del piccolo ed economico motore.

Ben faranno quindi gli studiosi costruttori a rivolgere il loro pensiero a questo fatto: motori piccoli e di poco consumo, e possibilmente creazione di quelle novità, veramente nuove, con le quali possono essere ridotte le spese di manutenzione e quindi la relativa facilità di uso, di maneggio, di riparazione. Questa democratizzazione dei mezzi di trasporto individuale è, ripetiamo, un fatto sociale che il progresso e la civiltà impongono, ed il volere sottrarre, restando attaccati alle vecchie formule (le quali se hanno ancora una forte vitalità non potranno certamente profugiarla con vera continuità di successo) equivarrebbe a voler restare indietro un po' per volta, un po' per giorno fino a sparire soffocati, travolti dal nuovo, da ciò che verrà più richiesto, più domandato, più acquistato.

In terra, in acqua, in aria noi avremo il trionfo del piccolo motore a scoppio, o altro tipo che il genio umano potrà, vorrà e saprà concederci perché la ricchezza e i guadagni maggiori e più ben divisi fra quelli che lavorano tendono verso la conquista di quelle forme di civiltà che hanno il loro substrato nelle maggiori comodità, nel maggiore benessere, nella vita migliorata e più goduta.

Auguriamoci quindi che questo risveglio motociclistico sia auspicio di un vero proprio e profondo rinnovamento in questa industria del motore che è stata la migliore e più utile conquista del secolo nostro.

Iechese.

Le gare federali di scherma a Torms.

Organizzata dalla Società Ginnastica e dalla Società Maestri e cultori di scherma e approvata dalla Federazione Schermistica Italiana, Sezione Piemontese, ebbero luogo le finali di scherma del torneo promosso per la scelta di due campioni piemontesi da inviare alle finalissime di Roma per le Olimpiadi di Anversa. Presezenza numeroso e distinto pubblico tra cui si notavano S. A. R. il Duca di Bergamo, il comandante della Divisione, il Senatore D'Ovidio, il marchese Ferrero di Ventimiglia. Il Prefetto, il Comandante del Corpo d'Armata si erano fatti rappresentare. La riuscita riunione si svolse sotto la direzione dei maestri cav. Dabbene, colonnello Demaria e cavaliere Colombetti. Fra i numerosi assalti applauditissimo quello dell'ottimo Ghirardi Riccardo colla dodicenne signorina Mai. Dopo numerosi assalti « exhibition » la Giuria procedette alla proclamazione dei vincitori.

Eccole i premiati:
Pioretto. — 1. Avv. Edgardo Minoli con 20 vittorie su 20 assalti; 2. Bianchi magg. Armando; 3. Pietrasanta col. Francesco. I due primi andranno a Roma per le finali.
Sciabola. — 1. Bianchi



magg. Armando; 2. Barbleri ten. colonn. Enrico; 3. Mezzalama rag. Ottorino.
Spada da terreno. — 1. Thon di Revel conte dottor Paolo; 2. Canova ing. Giovanni.
Macetri. — 1. Nelle tre armi: Bonioli cav. Paolo; 2. in sciabola e fioretto: Visconti Francesco; 3. in spada da terreno: Montanari Umberto.



Fra i migliori giocatori del calcio. **Ballonceri dell'Alessandria F. C.**

CARBURATORE "EUREKA",



Tipi per AUTOMOBILI
MOTOCICLI - MOTORI FISSI

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

IL CARBURATORE EUREKA evita la ripetuta manovra del cambio di velocità

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

SOCIETÀ ITALIANA CARBURATORI
Via Pietro Micca, 15 - TORINO



WALTER MARTINY - Industria Gomma

Società Anonima - Capitale interamente versato L. 12.000.000

Via Verolengo, 379 - TORINO - Telefono 28-90

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

(Fornitori del Governo Italiano)

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

Montate esclusivamente i
**PNEUMATICI
DUNLOP**

Perchè:

- SONO I PIÙ ELASTICI
- SONO I PIÙ SCORREVOLI
- SONO I PIÙ RESISTENTI
- SONO I MIGLIORI

Il pneumatico campione
campione dei pneumatici

DUNLOP

FONDATORE DELL'INDUSTRIA DEL PNEUMATICO

SEDE: Via Castro Pretorio, 116 - ROMA

Filiali:

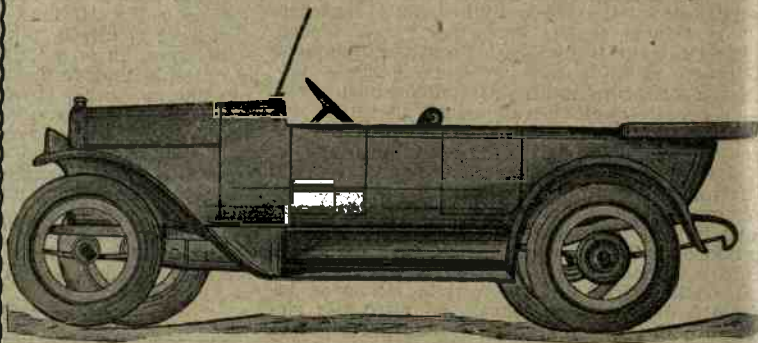
MILANO - TORINO - ROMA - BOLOGNA

CARROZZERIA

Fratelli SOLARO

Via Petrarca, 31 - TORINO - Via Petrarca, 31

Telefono 40-16 — Teleg.: Carrozzeria SOLARO



Torpedo

Si assumono grandi lavorazioni
in serie per consegne rapide

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER DODD D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA RIPARAZIONI

ACCOTTINO & C

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO Via Monti, 24 TEL. 22-75 · TEL. ACCOTTINRADIO

CASA FONDATA
NEL 1898

Mentre si disputa l'VIII Giro d'Italia

STORIA D'IERI

Siamo nel 1909. Gerbi e Cuniolo, i due grandi favoriti d'allora scomparsi dalla gara, mentre era minaccioso un giovane, C. Oriani, il magnifico bersagliere caduto nella nostra guerra di redenzione.

La classifica dei primi 5 arrivati fu la seguente: 1. Ganna, punti 25; 2. Galetti, p. 27; 3. Rossignoli, punti 40; 4. Canepari, punti 70; 5. Oriani, punti 71.

I partenti erano stati 127. Gli arrivati 50. Nel 1910 le prime tappe avevano dato a Galetti un vantaggio che non poteva essere colmato.

Ed il secondo Giro d'Italia terminava con la vittoria del piccolo.

La classifica era la seguente: 1. Galetti, punti 28; 2. Pavesi, 46; 3. Ganna, 51; 4. Corlaita, 71; 5. Ghirani, 72.

I partenti erano stati 101. Gli arrivati 17.

Nell'anno seguente le tappe furono aumentate, divennero 12, ed i chilometri salirono a 3164. La classifica fu mantenuta a punti. La partenza e l'arrivo furono a Roma. La classifica dei primi 5 arrivati fu la seguente:

1. Galetti, punti 19; 2. Rossignoli, 23; 3. Gerbi, 31; 4. Santhià, 52; 5. Corlaita, 63.

I partenti furono 86. Gli arrivati 24.

Per il quarto Giro d'Italia, gli organizzatori vollero rinnovare in parte il regolamento informatore dell'ormai classica gara e si venne ad un nuovo sistema di classifica. Fu abolita quella individuale e fu stabilito che la IV prova dovesse essere disputata a squadre sopprimendo di colpo il valore personale dell'individuo.

Quattordici squadre, e a seconda del regolamento, composte di quattro corridori, presero il via il mattino del 19 maggio.

Caratteristica di questo giro a classifica di squadre fu la vittoria individuale dei *routiers* più veloci, ed infatti tolta la tappa Roma-Firenze, la quale fu vinta da Galetti, le altre sono tutte appannaggio di Micheletto, Borgareilo, Azzini E., Bordin.

La classifica fu la seguente:

1. Atala (Galetti, Pavesi, Ganna, Micheletti).

Iscritti 56; partiti 54; arrivati 26.

Il 1913 vide dal 6 al 22 maggio, 9 tappe su 2900 chilometri di percorso. Il numero degli iscritti non fu indifferente, 113 con 99 partiti e 35 arrivati.



L'VIII Giro d'Italia.

A sinistra: Cavedini il direttore dell'équipe Bianchi-Pirelli. — A destra: Azzini Giuseppe e Belloni con un Commissario di corsa.



L'immane Gerbi alla punzonatura, parla col Commissario dell'U. V. I. sig. Peila. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

loni dovrebbero accendere ancora oggi un lumicino al loro santo protettore se la 3ª, 4ª e 5ª tappa toccò in sorte a loro, piuttosto che all'invitto novese.

La classifica, a tempo fu la seguente:

1. Girardengo, in ore 112 51'29"; 2. Belloni in ore 113 43'25"; 3. Buysse Marcello; 4. Campari.

SCUOLA PER MECCANICI e Conducenti di Automobili

(riconosciuta dal Governo).

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

Due corsi teorico-pratici di *automobilismo*, l'uno serale e l'altro diurno, accelerati, sono incominciati lunedì, alla sede della Scuola, per cura degli ingegneri E. Marengo e L. Mussino.

Il legale certificato di idoneità per condurre l'automobile e la motocicletta verrà rilasciato alla fine del corso dalla Scuola stessa, *autorizzata dallo Stato*.

Il Direttore
Ing. E. MARENCO.

Il Presidente
AVV. C. GORIA GATTI.



Il corridore Gremo giunto secondo nella tappa di Torino. (Fotografia Guarneri - Lastre Cappelli).

Un atleta gagliardo che ora non è più vinse la prova: Carlo Oriani, il valoroso bersagliere dell'11º reggimento che 3 anni dopo cadeva da eroe combattendo una ben più aspra battaglia.

Le 9 tappe furono vinte nel modo seguente: La 1. e la 9. da Santhià, la 2. e la 9. da Pavesi, la 4. e la 5. da Azzini G., la 6. da Girardengo, allora alle prime armi, e l'8. da Bordin.

La classifica fu la seguente:

1. Oriani; 2. Pavesi; 3. Azzini, 4. Albini; 5. Ganna. Con la Vittoria, gli organizzatori tornarono immediatamente al Giro d'Italia che non era stato corso che 4 anni. E la *randonnée* fu corsa per... Girardengo. Il fenomeno *transalpino*, come lo chiamano i francesi, vinse e stravinse! E' storia di ieri, su 10 tappe ne guadagnò 7 ed Egg, Corlaita e Bel-



UNA SCATOLA

di

Cotone Detersivo Industriale

AUGEA

equivale a 100 flaconi di lucido liquido

**Automobilisti
Meccanici
Garages
Stabilimenti
industriali**

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

SOC. ANONIMA MONOS

MILANO - Via Pietro Verri, 22 - MILANO

BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanzo, 316

≡ **GOMME PIENE** ≡

PNEUMATICI

TESSUTI GOMMATI

AGENZIE E FILIALI:

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

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città.

SOCIETÀ

"OMNIA,"

MILANO

Forti quantitativi
per pronta con-
segna di articoli
per
cicli-auto-moto

Via Boccaccio, 4

≡ **MILANO** ≡

IDROVOLANTI "SAVOIA"

VINCITORI
della
Gara Internazionale
d'idrovolanti

per la
coppa Schneider - 1919
BOURNEMOUTH

Record Mondiale Velocità
Idrovolanti su circuito
di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE
AMSTERDAM

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

Raid AMSTERDAM
COPENHAGEN

STOCKHOLM
con passeggero

Raid SESTO CALENDE
GINEVRA con passeggero

attraversando il Sempione
Raid STOCKHOLM
HELSINGFORD

con passeggero.



Idrovolanti "SAVOIA" - Tipi militari

Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovolanti "SAVOIA" - Tipo commerciale

per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA" - Per servizio trasporti

Posta e Messagerie

Rivolgersi alla

:: Società Idrovolanti Alta Italia ::

Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

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

Da Venezia ad Anversa.

Dal Concorso Ginnastico alle Olimpiadi.

Mentre il giornale va in macchina 10.000 ginnasti sbarcano a Venezia per partecipare al grande concorso ginnastico, il primo avvenimento ufficiale della guerra che si svolge sotto l'egida della Federazione Ginnastica Italiana.

La Società Costantino Reyer ha bandito con grande coraggio il X Concorso Ginnastico.

Ne ha affidato l'organizzazione a giovani e valenti gentiluomini di Venezia. Il conte Carlo Brandolini, il nobile uomo Camillo Gaspari, l'ing. Medail, l'ing. Setti, il sig. Roffarè — furono i più attivi e indefessi artefici della difficile e complessa organizzazione.

Venezia vedrà con commozione profonda riunirsi nel suo bel campo di Sant'Elena le più elette schiere della gioventù italiana.

E' la prima volta dopo la guerra, che un numero così cospicuo di giovani si troverà riunito.

Le iscrizioni ascendono a 10.000.

Le terre redente hanno risposto con cuore fraterno all'appello.

Trento, Gorizia, Trieste, Zara, hanno fatto a gara a chi mandava maggior numero di ginnasti. Trieste manda 1000. Zara li carica a sue spese su apposito piroscafo.

Il programma del grande concorso è il più attuale. Oltre alla gara d'onore che comprende i bellissimi esercizi di preparazione militare: pentathlon, corsa bellica, avremo i grandi esercizi d'insieme geografici ed artistici. Lotta, campionati d'ogni genere, concorso scolastico maschile e femminile.

L'organizzazione è perfetta. Il Comitato ha superato se stesso nella difficoltosa preparazione degli alloggi, tanto più contrastati in quanto che alla scarsità di locali s'aggiunge il fatto che il concorso coincide con il momento di maggior affluenza di forestieri in Venezia.

Eppure tutti i ginnasti saranno comodamente sistemati — con pagliericcio, coperte, lenzuola.

Per i concorrenti alla gara premilitare le autorità della R. Marina e del R. Esercito con tutta cortesia e premura hanno voluto aiutare il comitato per l'allestimento del vitto che sarà confezionato a cura da personale specialista della R. Marina.

Per tutti gli altri ginnasti è stato organizzato un servizio di restaurant che offrirà i pasti a lire 3,50 cadauno.

Non è improbabile che S. M. il Re intervenga ad assistere al Concorso.

Venezia si prepara con entusiasmo alla bellissima manifestazione sportiva.

Questo Concorso Ginnastico è il primo, abbiamo detto, che si svolgerà dopo la guerra ed ha avuto il

pieno riconoscimento del Governo che su proposta dell'ex-ministro della guerra on. Bonomi, ha concesso i ribassi ferroviari ai partecipanti al Concorso Sociale-Scolastico nella misura dal 40 al 60 per cento. Inoltre ai premillitari venne concesso il viaggio gratuito, l'alloggio e il vitto.

Al Concorso ginnastico doveva seguire il Congresso della F.G.I. a Trieste — ma... esso è per forza maggiore svanito.

I dirigenti della Federazione così spiegano il mancato Congresso.

«Il voto ardentissimo del nostro cuore, il sogno lungamente sognato di scendere tutti a Trieste, colle nostre bandiere, a portare alla fede di Roma, ai fratelli della Società Ginnastica triestina, che nei duri anni del servaggio, tennero viva sempre, come sacro fuoco, la fiamma di italianità della perla del Quarnero il saluto, il grido dell'anima nostra, non potrà avverarsi.

«Lungo sarebbe dire delle pratiche da noi espe-



Il N. H. Carlo Brandolini d'Adda Conte di Valmarino, presidente del Comitato Esecutivo che ha consacrato tutta la sua attività alla riuscita dell'Impresa.



Comm. Zaccaria Oberti, presidente della Federazione Ginnastica Nazionale Italiana.

rite a Venezia ed a Trieste, per trovare, con qualunque sacrificio di denaro, il mezzo di trasporto.

«Le condizioni difficili in cui oggi ci dibattiamo non ci hanno consentiti di realizzare questo caro desiderio.

«E' per ciò che la Presidenza federale, che aveva in animo di tenere a Trieste il Congresso, vi rinuncia con dolore. Noi sappiamo come molti dei ginnasti italiani, dalle Alpi alla punta estrema della Penisola, hanno dolcemente accarezzato l'idea di recare alla Associazione Triestina una prova tangibile del loro amore.

«Questi omaggi, questi *ex-voto*, devono essere riservati a più propizia occasione, quando cioè, quietate le convulsioni dell'ora che attraversiamo, restituita al mondo interamente la pace tanto desiderata, i giovani d'Italia potranno scendere tutti a Trieste a celebrare lì, sul libero mare, la loro festa. Ai fratelli di Trieste, dell'Istria, della Dalmazia, che scenderanno qui in serrata coorte, noi moveremo tutti incontro portando loro coi nostri stendardi, il grido erompende dell'anima nostra che nessuno ostacolo, nessuna difficoltà può arrestare e diremo loro: Fratelli, per la lunga attesa dolorante, per le lagrime delle vostre madri, per la falange gloriosa dei morti santi che dormono in fondo al mare, sulle vette delle Alpi nostre, sull'arido Carso, sulle sponde gloriose del Piave, per tutto il sangue versato perchè la vostra terra fosse nostra terra, siate voi benedetti.

«E in voi e con voi benedetti siano i fratelli che al di là del mare, finalmente nostro, amorosamente operano perchè la patria, la Madre, sia nuovamente grande, come fu grande Roma.

«E così sia, o fratelli».



Luigi Roffarè il veramente infaticabile magnifico istruttore di tutto il lavoro d'organizzazione!

Le Ferrovie dello Stato del Regno d'Italia hanno accordato l'applicazione della tariffa differenziale B (riduzione del 40 al 60 % secondo la distanza) a favore di tutti i partecipanti italiani ai giochi olimpionici, alle esposizioni, festeggiamenti e congressi che saranno tenuti nel prossimo estate ad Anversa in occasione della VII Olimpiade Internazionale.

Tali riduzioni sugli ordinari prezzi dei biglietti ferroviari varranno da qualsiasi stazione ferroviaria del Regno rispettivamente ad una delle tre stazioni di confine: Modane, Domodossola, Chiasso e viceversa.

Per poter fruire di una siffatta facilitazione ferroviaria gli intervenienti alle Olimpiadi dovranno essere muniti di speciale tessera di riconoscimento e di corrispondente scontrino, rilasciati dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano, 24, via Tor de' Specchi, Roma.

Per loro parte le Ferrovie di Stato belghe hanno pure accordato una riduzione del 50 % sui prezzi delle tariffe normali vigenti, agli intervenienti ai giochi, feste, esposizioni, congressi in occasione della VII Olimpiade.

Anche per poter fruire di tali facilitazioni sulle ferrovie belghe, i partecipanti italiani dovranno essere muniti della predetta tessera di riconoscimento rilasciata esclusivamente dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano.

CACAO TALMONE



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

OFFICINE

DI

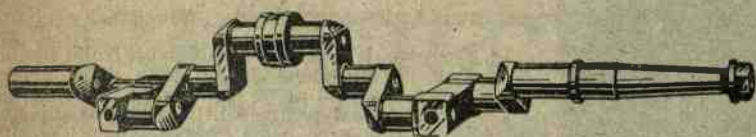
Villar Perosa

Cuscinetti a sfere Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA



(Pinerolo)

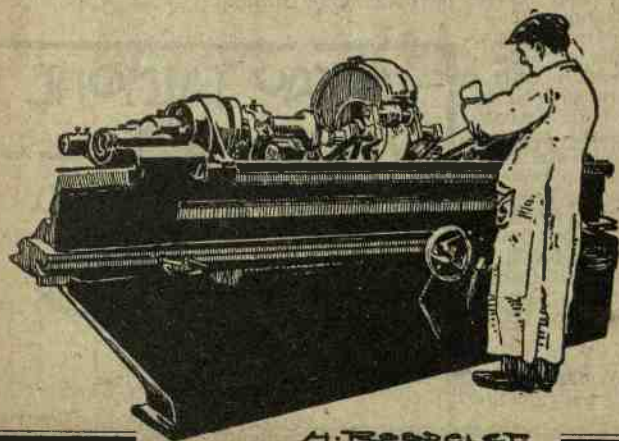


Una Fabbrica che impiega 300 operai, *che non costruisce altro che alberi a gomito*, avendo il suo macchinario ed il suo personale specializzati per questa sola fabbricazione, dalla prima lavorazione fino alla rettifica, non può produrre che **presto, bene ed a buon mercato.**

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



A. TRUSSARDI

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



NOT AFFECTED BY
HEAT, OIL OR GASOLINE.

ECONOMIA

DURATA

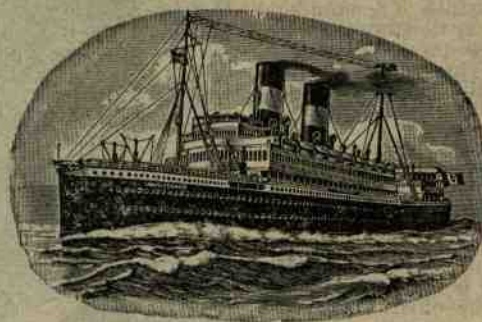
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - TORINO - Via dei Mille, 24

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

Telefono Int.^o N. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2



Agenzia delle Società
Navigazione Generale
Italiana - La Veloce -
Transoceanica - Sit-
mar - Marittima Ita-
liana - Sicilia - Nord,
Centro, Sud America,
Australia, Estremo
Oriente, Egitto, etc.

Listino partenze, prezzi,
informazioni a richiesta.

PEUGEOT

Cicli - Automobili

Camions - Catene

La Marca di gran Lusso

Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. F^{lli} Picena

DI

CESARE PICENA

TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO



Il "Match Internazionale-Juventus", - Internazionale batte Juventus 1 a 0.

Le raccomandazioni dell'arbitro ai due Capitani.

Una splendida parata di Giaccone. - (Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

Gioco del calcio.

Campionato Italiano di 1ª categoria.

Finali: Internazionale batte Juventus 1 a 0.

(Genova, 23-5-1920).

Il risultato della partita di Genova, se pure, sotto un certo punto di vista può sembrare regolare, in quanto l'Internazionale fu in alcuni momenti superiore alla Juventus, sportivamente parlando non è l'esponente di quello che avrebbe dovuto essere qualora lo svolgimento della gara avesse avuto luogo in un ambiente sereno, messe le due squadre a parità di condizione.

La Juventus non ha dovuto solo lottare contro cavallereschi avversari, ma ancor più ha dovuto lottare contro se stessa contenendo i nervi, facendo uno sforzo supremo per non essere travolta dallo sconforto nel vedersi messa a difendere i propri colori in un ambiente così fantasticamente avverso da smontare i più agguerriti atleti. Onore anzitutto ai vincitori che nulla ne potevano se le condizioni locali li mettevano in posizione di grande vantaggio, ma onore altresì ai vinti non solo, ma ai loro sostenitori che seppero con impassibile forza ed abnegazione, il che è proprio dei forti, superare se stessi evitando con inconsulti atti che la forsennata manifestazione del pubblico genoano degenerasse, come facilmente poteva accadere, non in atti di mala educazione, che di essi troppi esempi vi furono, ma in vere e proprie violenze.

La squadra dell'Internazionale è scesa in campo salutata da entusiastiche ovazioni, quella juventina passando attraverso un cordone di regie guardie e carabinieri fatta segno a motteggi e ad atti oltremodo scorretti, per non dire villani, fu accolta da insulti, urli, imprecazioni ed ogni ben di Dio per il semplice fatto che domenica scorsa aveva battuto

il Genoa, ma più specialmente perchè nella disfatta dei propri colori moltissimi genovesi dovettero acclamare la disfatta delle enormi scommesse tenute.

Orbene, per tenerci solo al lato sportivo dei precedenti milanesi, diremo che non comprendiamo dove si sia andato a nascondere quel senso di cavalleria che distingueva un tempo il campo del Genoa Club, constatando che si fecero oggetto di ogni mala creanza i giocatori juventini che nulla ne potevano se la sorte era stata loro favorevole.

Non comprendiamo come persone che sembrano, almeno all'apparenza, per bene, abbiano così perduto il ben dello intelletto, da ridurre, essi, primi, col loro esempio, un campo fatto per nobili competizioni sportive a vera palestra d'insulti, nè comprendiamo con quale coraggio costoro osarono tanto, essi che del gioco ormai han fatto una speculazione (così dicono almeno le cronache per le scommesse di cui accennammo), inveendo contro giovani che fanno lo sport per lo sport e che in fondo col loro gioco danno al pubblico uno spettacolo che appassiona.

I giocatori italiani, non i juventini, o signori, non sono carne da gogna nè da berlina, e se quegli undici forti, oh, assai forti per nervi e per sana educazione sportiva, non hanno comunque reagito, tenendo un contegno impassibile anche di fronte ai più volgari atti, quegli undici forti han dato una lezione al pubblico di Genova che da sola basterebbe a svergognare i forsennati incitatori degli altri colori.

E poichè è bene che il pubblico sappia in quale ambiente la partita si svolse, diremo ancora che un fizio portò prima dell'inizio in giro davanti alle tribune un pupazzo raffigurante l'arbitro Varisco, quello che diresse il match di Milano, l'arbitro Varisco che è pure Consigliere federale, con scritte di disprezzo e nessuno dei dirigenti genoani senti la necessità di far cessare quella brutta cosa. E neppure intervenne alcuno allorchè si fece bersaglio di attacchi il consigliere federale recatosi a

Genova per sorvegliare la gara appunto perchè non si volevano controlli... e non mancavano nemmeno colleghi di federazione... i quali pensarono che era bene lasciar fare.

Or noi ci domandiamo se persone simili, le quali tanto velo hanno agli occhi, quando si tratta del loro Club, possano far parte del supremo consesso.

E sono questi indiscutibilmente persone che certo non vanno confuse col resto della babilonia tumultuante. Non basta: ci furono dei sostenitori juventini che in tribuna dovettero subire per 90 minuti gli insulti, gli impropri dei genoani. Reagire avrebbe voluto dire scatenare chissà quale tempesta...

A questo punto è giunta la passione. Se così è, radicali provvedimenti ci vogliono: colpir sodo bisogna e senza tergiversazioni. Solo severi esempi potranno ancora ricondurre lo svolgimento delle gare in ambienti possibili. Così non può andar oltre, nè ci stupirebbe il preventivo intervento delle autorità politiche.

Era tale l'urlo che non udivano spesso i giocatori nemmeno il fischio dell'arbitro dott. Brunetti che ha assolto bene il suo compito senza perdere la calma. Il gioco fu caotico, basato soprattutto su abilità individuali più che su di un tema d'insieme. Gli attacchi si eseguirono con alterna vicenda ed emersero i due portieri, le seconde linee e la difesa estrema juventina. La prima linea dell'Internazionale combinò tuttavia assai più dell'avversaria, ma è certo che i nero-azzurri ebbero gran favore nell'essere sostenuti dal pubblico. Gli striscioni torinesi che segnarono pur essi un punto, annullato dall'arbitro, nelle condizioni d'animo in cui si trovavano fecero fin troppo. Altre squadre si sarebbero assai più presto demoralizzate.

Dir di più non vale: la fisionomia della gara è tutta concretata nell'intemperante contegno del pubblico ed è questa una delle pagine più brutte che siano state scritte nella storia del giuoco del calcio italiano.

Accipiter.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

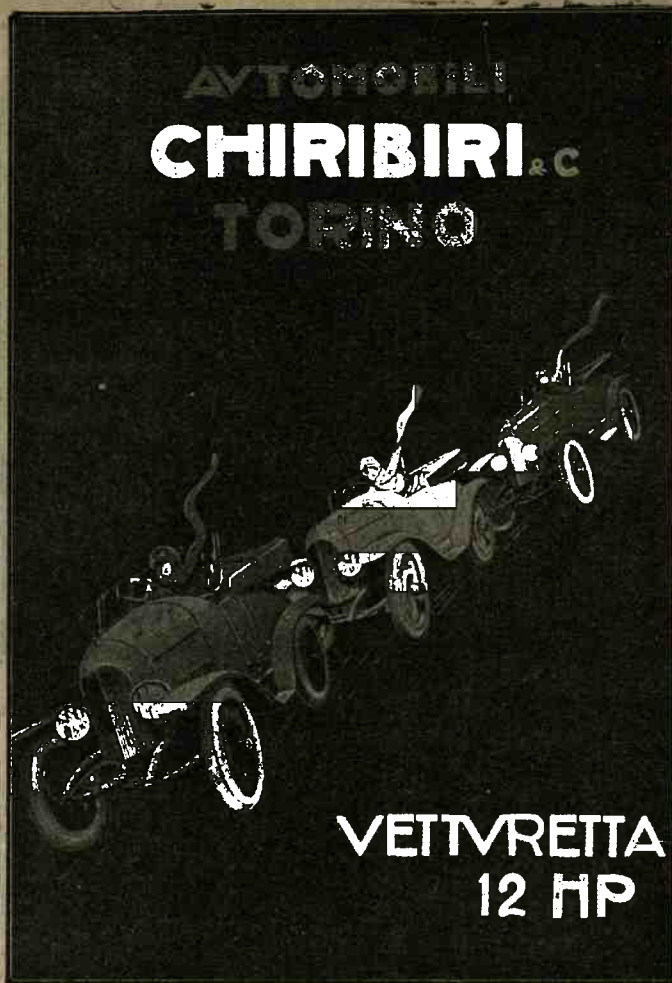
AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

CORA

la classica Marca
del Vermouth
Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

≡ TORINO ≡



FANALI per CICLI

Figli di **Silvio Santini - Ferrara**

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette
Massima rapidità e trasparenza
Vendita ovunque 44 Esportazione

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

ESIGETE OVUNQUE

IL

LION NOIR

CREMA PER
CALZATURE



La **GRAN MARCA**

•• MILANO - Via Trivulzio 18 ••



ESTRATTO DI CARNE
"SOLE"

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO

BLENORRAGIA

antero-posteriore - acuta e cronica
IN POCHI GIORNI

GUARIGIONE RADICALE - SICURA
SENZA DOLORE ▲

AGON

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

Per posta anticipate o presso le Farmacie
Flacone L. 9,70 - Flacone grande L. 16,70

A RICHIESTA: CERTIFICATI MEDICI
Innumerevoli Attestati di Guarigione

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

Ho avuto occasione di sperimentare i campioni di
Agon ottenendone un insperato successo in un caso
di blenorragia che durava da oltre 10 mesi.

Dott. B. POLLANO
Medico Chirurgo Ostetrico.
Ivrea.

La conquista dell'automobile nel campo pratico.

Nei pressi di Pisa di Toscana, in una zona ricca di aride bellezze, l'Italia possiede le più cospicue cave di marmo che la natura feconda annoveri nel mondo.

La località è Seravezza e la sua rinomanza risale all'epoca in cui Michelangelo, il divino artefice, nel 1517 per consiglio di Papa Leone X, ne glorificò i marmi magnifici scolpendovi le sue impressioni. E con i marmi di Seravezza si edificarono i mirabili monumenti che sono la gloria di Roma, di Firenze e delle altre città italiane.

Lo sfruttamento di queste cave fu sempre difficilissimo. Il marmo estratto dal fianco della montagna ad altezze anche di 100 metri in blocchi di 15 e 20 tonnellate ciascuno, deve essere trasportato su viottoli tracciati volta per volta, ingombri sempre di pietre, con pendii che raggiungono in taluni punti il 40 % e con svolte brusche e pericolose in cui quasi impossibile è la manovra.

Fino a poco tempo fa questi imponenti massi, che per tante precauzioni richiedono, venivano trainati da numerose coppie di buoi, talvolta 16 o 18



Trasporto di marmi a Seravezza prima che fossero adoperate le Trattrici Fiat.



Trasporto di marmi a Seravezza con Trattrici Fiat.

paia, che si prolungavano per un percorso anche di 60 metri. Questi convogli, lenti, essendo incapaci di superare i due chilometri ogni ora, si dimostravano tutt'altro che pratici poiché richiedevano l'impiego di una ventina di uomini, e, a causa della loro lunghezza, nelle svolte costringevano ad una manovra lunga e perigliosa.

In seguito, onde potere vantaggiosamente risolvere le gravi difficoltà che dai trasporti a trazione animale ne provenivano, furono sperimentati i mezzi meccanici ed adoperate le macchine a vapore. Le quali diedero soddisfacenti successi in medioeri percorsi, ma, oltre che esigere forti spese per il combustibile ed il mantenimento, non corrisposero efficacemente allorquando dovettero avanzare su sentieri pietrosi ed a forti pendenze.

L'applicazione della trattrice con motore a benzina ha finalmente risolto ogni difficoltà.

La FIAT, araldo di ogni progresso, con il carro-rimorchiatore tipo «20 B», ha offerto magnifici ri-

sultati, che possono ritenersi insuperabili. Questo trattore infatti, oltre eseguire il lavoro con rapidità e con minima spesa, ha una capacità di trasporto, su queste strade, di 30 tonnellate. E mentre un traino di 3000 chilogrammi con trazione animale richiederebbe l'impiego di 18 conduttori, uno per ogni coppia di buoi, e di almeno sei uomini per la manovra nelle svolte e per i freni, con la trattrice FIAT bastano un conduttore con quattro uomini per dirigere ed accompagnare la macchina nei punti più difficili.

Per la sua semplice costruzione, ottimamente rispondente agli scopi, non si preoccupa nè delle forti pendenze, che supera senza sforzo, nè degli svolti bruschi, che sorpassa con facilità.

Quando abbia con sé il rimorchio, sul quale generalmente si trova la maggior parte del carico, eseguisce essa per la prima la voltata traendo poi il rimorchio a mezzo di un verricello azionato dal motore.

Questa trattrice, costruita dalla FIAT prima della conflagrazione mondiale ed usata largamente durante la guerra per il traino di cannoni di grosso calibro, ha uno speciale motore a quattro cilindri, fusi in due blocchi di due cilindri ciascuno, di una potenza di 70 HP. Il cambio di velocità è del tipo a doppio *train balladeur*, con quattro rapporti per la marcia in avanti ed uno per la marcia indietro; la trasmissione è fatta a mezzo di catene a rulli racchiuse entro appositi *carthers*. Le ruote anteriori sono su cerchioni in gomma piena, le posteriori su cerchioni in acciaio munite verso l'interno di una corona di robusti pioli per l'uso dei cingoli. I quali, inutili quasi sulle strade piane e regolari, sono indispensabili per i trasporti nelle cave poiché rendono possibile l'accesso ai più difficili percorsi, evitando così la considerevole spesa per la costruzione di apposite vie.

A causa dei numerosi accidenti del suolo in questa regione e delle forti pendenze che ivi esistono, i freni sono stati oggetto di speciali attenzioni. Essi sono due ed entrambi molto potenti. Uno, comandato a pedale, agisce su due puleggie montate sui semi-alberi del differenziale ed è munito di un dispositivo speciale che permette di frenare separatamente i semi-alberi per eseguire le voltate strette. L'altro freno è comandato da una leva a mano ed agisce sull'interno delle corone dentate di comando delle ruote posteriori.

Il peso totale massimo che la trattrice FIAT può rimorchiare, nelle migliori condizioni, è di 100 tonnellate. La sua velocità può raggiungere chilometri 12,500 ogni ora.

Durante i difficilissimi esperimenti eseguiti nelle cave di marmo di Seravezza i pregi di questa trattrice rifulsero in modo speciale, ed i vantaggi che proverranno dall'impiego degli automezzi in confronto alle difficoltà dei passati sistemi di trasporto varranno a dare a questa laboriosa industria uno sviluppo che certamente nelle epoche remote fu impossibile immaginare.

FRUSTINO.

Trasporto di marmi a Seravezza con Trattrici Fiat.

BIANCHI PIRELLI

*iniziano brillantemente il Giro d'Italia vincendo
la 1^a tappa*

MILANO-TORINO

Km. 352

con 1° Oliveri Giuseppe

2° Gremo Angelo

3° Belloni Gaetano

4° Azzini Giuseppe

tutti su

Bianchi Pirelli

Il problema aereo

come si presenta oggi e come si può risolvere.

Da qualche tempo nella capitale italiana, e cioè là dove più facilmente lo scritto può essere letto e la voce può essere sentita da chi regge il Governo e da chi può disporre dei fondi dell'Erario statale per l'aeronautica, si è costituito un gruppo di personalità del mondo aviatorio allo scopo di designare alcuni uomini i quali prendono contatto con diversi partiti politici per ottenere che nelle prossime elezioni amministrative, essi includano nella propria lista un nome che, per competenza tecnica, dia affidamento di saper difendere gli interessi aeronautici della città e della provincia.

Questo Comitato è presieduto dal Principe Piero di Savoia, il quale si è fatto un vero propugnatore della coscienza collettiva aeronautica della Nazione. Così egli ha ultimamente parlato ad un numeroso ed eletto auditorio della capitale:

E' necessario che tutti coloro i quali si interessano al grave problema della Aeronavigazione, diventino apostoli della idea, creando nella coscienza popolare la fiducia in questo sistema di comunicazioni che si può chiamare patrimonio della civiltà mediterranea, poichè attraverso la leggenda ellenica di Icaro e le speculazioni di Leonardo da Vinci, il genio latino può ben ritenersi il precursore dell'Aviazione che è stata poi consacrata dagli eroici sacrifici dei nostri soldati dell'aria, i quali hanno preparato durante le sanguinose fatiche della guerra lo sviluppo dell'aeronavigazione, che dovrà essere il mezzo facile per il quale i popoli saranno avvicinati, in guisa che le barriere della terra scompariranno dinanzi alle azzurre vie del cielo.

E popolarizzando l'idea, si deve dalla coscienza del popolo bandire il pensiero che questo mezzo di comunicazione sia solo destinato ad usi sportivi, e ristretto quindi a un diletto di lusso e temerario, senza utili, senza conseguenze economiche e senza che questo sistema possa giovare alle infinite esigenze delle comunicazioni mondiali e ad un maggiore sviluppo di vincoli sociali, che indubbiamente arrecheranno nuovi orizzonti di relazioni e di rapporti morali ed economici fra i vari popoli.

E' necessario che il problema dell'aviazione sia ostinato sotto i suoi vari aspetti, che possono essere infiniti, se si considera come questo sistema di comunicazione possa giovare allo sviluppo della vita di lontane colonie, possa servire alle ricerche del geografo, agli studi dell'aerologo, possa essere applicato ad infinite manifestazioni scientifiche, possa rendere più rapide le comunicazioni degli affari dell'uomo, accelerando in tal modo la vita fattiva e feconda dei popoli.

Ma per risolvere i problemi veri che si riallacciano allo sviluppo della navigazione aerea, è necessario provvedere alle infinite esigenze di questo mezzo di comunicazione; bisogna cioè costituire una rete di rotte aeree, impiantare servizi di carattere aeronautico, sviluppare una rete di campi di atterraggio e di aeroporti, intorno ai quali siano realizzate tutte le provvidenze di ospitalità, tutti i servizi di rapida comunicazione terrestre, tutte le officine di riparazione, complessi servizi che richiedono audaci iniziative e non indifferenti sacrifici.

Per affrontare questo problema è necessario che nell'ora presente, gravida di minacciose preoccupazioni, siano non dimenticate le esigenze dei servizi aerei.

Ed i tumulti della terra in confusione non debbono arrestare il percorso indefinito dell'umanità che forse guarda alla via dei cieli, trovando sulle strade della terra triboli indefiniti, che possono arrestare, per agitazioni spasmodiche, quelle relazioni fra uomini e popolo senza delle quali si arresterebbe la civiltà.

E' necessario che dalla Assemblea eletta dal popolo, venga la parola di conforto e di ausilio, la quale permetta con lo sviluppo della navigazione aerea, anche il rifiorire di quelle industrie che ad essa si connettono, e delle quali l'Italia può ben essere orgogliosa, poichè indubbiamente anche in questa espressione, di attività geniale, il nostro Paese ha avuto delle manifestazioni riconosciute da tutto il mondo; e come i nostri aviatori sono considerati campioni temerari ed abili, così i nostri apparecchi, volando sopra le Ande e sulle vette nevose dell'Imalaja, apportano al mondo che ammira, la genialità italiana, sia nel pilotaggio che nella costruzione di poderosi e rapidi apparecchi.

Se questo nostro pensiero non potesse venir realizzato, noi ci troveremmo ben presto nella dolorosa constatazione di un predominio straniero, il quale verrebbe a soffocare la nostra iniziativa industriale, verrebbe a monopolizzare ogni movimento che si riallaccia con questo rapido mezzo di comunicazione, e come furono i nostri porti popolati di stranieri bandiere, si vedrà il nostro cielo azzurro e sereno percorso da straniere insegne le quali sarebbero rimprovero permanente all'inerzia italiana.

Compito quindi politico, oltrechè tecnico è quello di popolarizzare nella coscienza nazionale le inevitabili necessità di provvedere a questo grave problema e di poterlo materiare in provvidenze legislative e amministrative, le quali non possono avere sede di dibattito e di decisione, se non nelle Assemblee elettive della Nazione.

E' possibile che l'Italia continui a trascurare la Aeronavigazione?

Questo punto interrogativo deve essere cancellato dalla volontà popolare, e deve essere convertito in una solenne affermazione di feconda attività, inviando nelle prossime elezioni amministrative uomini tecnici e autorevoli all'infuori e al di sopra dei partiti politici, per sostenere tutte quelle infinite provvidenze che si legano allo sviluppo della navigazione aerea.

Al disopra della politica della terra invociamo quindi la politica... dell'aria.

Quando dai consessi comunali e provinciali, dalla Camera e dal Senato, uscirà una voce non acclamante nel deserto, perchè sostenuta dalla coscienza popolare, che indicherà al Governo le direttive per risolvere questo grave problema, allora noi potremo sicuramente compiacerci della nostra modesta adunanza d'oggi, perchè avremo obbedito ad un dovere e ad un sentimento.

Il dovere di non lasciarci sopraffare dalle mirabili organizzazioni che si vanno costituendo nei Paesi stranieri, il sentimento di consacrare con la nostra pacifica attività le gesta dei nostri eroi.

La supremazia dell'idroaviazione italiana.

Le gare idroaviatorie di Monaco si chiusero con una corsa di velocità su 80 km. in mare aperto, svoltasi in due giornate; nell'ultima delle quali l'Idro Macchi 17 (Motore I.F., 250 HP), pilotato da Zanetti, con una velocità oraria di 223 km. e di 240 km. sui tratti rettilinei, battè il più veloce Idro francese, lo « Spad Hebermont » (mot. H.O.S., 300 HP), il quale alla sua volta aveva, nella prima giornata, battuto il vincitore della Coppa Schneider.

Il trionfo del novissimo Idrovolante M. 17, ottenuto con un motore di minore potenza, altro non è che la conseguenza logica della superiorità della Nieuport Macchi di Varese, la quale, come durante la guerra creò gli Idrovolanti che, riprodotti d'ordine dell'Autorità militare dalle altre officine italiane, furono strumenti di vittoria, così nelle pacifiche emulazioni, si mantiene all'avanguardia del progresso tecnico dell'Idroaviazione, onde sia conservato integro all'industria nazionale quel primato che essa seppe conquistarle.

NOTIZIE BREVI

Giovedì 13 maggio una bella e simpatica cerimonia si svolse sul campo dell'A.G.E. F.C. a Pozzo Strada.

Presente un pubblico elegante e numeroso si inaugurò ufficialmente il vasto campo di gioco della giovane Società. Dopo un discorso applauditissimo del sig. Mario Dal Fiume, la gentile madrina signorina Anna Analia Boetti ruppe fra le generali acclamazioni la tradizionale bottiglia di Champagne.

Seguì un interessante match fra le prime squadre dell'A.G.E. e della Giovane Torino. Vinse brillantemente l'A.G.E. per due goals a 1.

La vittoria fu celebrata nei locali dell'A.G.E. dagli intervenuti e dai giocatori che brindarono al frugido avvenire della simpatica società.

Squadra vincente: Tarchetti, Sartirana, Torta, Carrara, Chiesa (cap.), Chiara, Toso G., Corona, Balduzzi, Sala III, Zanardi.

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.



Corsa TORINO-SALO' Km. 560

Primo arrivato (Cat. 350) GNESEA su

MOTO GARELLI

e pneumatici

HUTCHINSON

continuando così la tradizione che in tutte le gare alle quali partecipano, la vittoria è della **MOTO GARELLI** sempre scortata dagli ottimi pneumatici **HUTCHINSON**.

Industria Gomma **HUTCHINSON**
MILANO - Via Solari, 27

Società Anon. **MOTO GARELLI**
Casella Postale, 287 - MILANO

I Carburatori ITALIA

continuano ad affermarsi vittoriosamente
ANCHE NELLE CORSE di GRAN FONDO

TORINO - SALÒ PRIMO ASSOLUTO RUSSO
E PRIMO A PARI MERITO DE LEONARDIS

COPPA D'INVERNO PRIMO ASSOLUTO
AMERIO PASQUALE

METALLURGICA DI ALPIGNANO

Società Anonima - Capitale 2.000.000

Sede in TORINO - Via Meucci, 2 - Telefono 52-76

Officine in ALPIGNANO - Telefono 3

La vettura di gran lusso 1920

“Isotta Fraschini,”



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

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - Via Monterosa, 79.