

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Con'o corrente colla Posta)

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
Anno . . .	L. 15	L. 30
Semestre . . .	» 8	» 16

Direttore: GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

PREZZO DELLE INSERZIONI

Una pagina . . .	L. 350	Un quarto di pagina . . .	L. 100
Mezza pagina . . .	L. 190	Un ottavo di pagina . . .	L. 60



Il maggiore UBERTALLI in un magnifico salto durante le prove del Concorso Ippico Internazionale di Torino.

(Fot. Ditt. Berry del cav. Ratti).

(Clichés eseguiti dalla Ditta Alberto Borra - Corso Valdocco, 15 - Torino).

Il X Giro d'Italia e le Vittorie di un grande binomio PIRELLI - LEGNANO

La IV Tappa è stata vinta da Sivocci Alfredo, 2. Linari, 3. Annoni, 4. Brunero.

La V Tappa così detta dei due Mari, dall'Adriatico al Tirreno, attraverso i più aspri e difficoltosi dislivelli dell'Appennino, è stata vinta da Aymo Bartolomeo, 2. Brunero, 3. Linari, 4. Annoni.

La VI Tappa Napoli-Roma, una delle più difficili ed aspre del decimo Giro d'Italia è stata vinta da Linari, 2. Sivocci, 3. Annoni, 4. Brunero.

La VII Tappa Roma-Firenze è stata vinta da Brunero, 2. Aymo, 3. Enricci, 4. Linari, 5. Sivocci.

Vincitori e primi classificati di ogni Tappa tutti montavano CICLI

LEGNANO

con

P NEUMATICI

P IRELLI

MILANO - Fabbrica Italiana Pirelli - MILANO



I grandi lavori per il nuovo Autodromo di Monza. - I lavori per il sottopassaggio.
(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

Come sorge l'Autodromo di Monza

Se qualcuno poteva ancora dubitare della costruzione del grande autodromo nel parco di Monza, la fotografia che qui sopra presentiamo ai lettori lo convincerà diversamente.

Il Circuito di Milano si compone di un grande anello di km. 4,500 dello sviluppo planimetrico tipo pista di Indianapolis e di un altro anello allungato di km. 5,500 con andamento planimetrico accidentato a circuito stradale.

La larghezza della carreggiata sul grande anello è di metri 12 e sul tratto a circuito stradale di metri 9; tuttavia, entrambe le carreggiate avranno delle zone di rispetto che portano la larghezza dell'anello e anche un tratto di circuito stradale attiguo od interno alla pista di metri 16 circa.

Nella planimetria è anche segnato che le due grandi curve semicircolari del grande anello e la piccola curva semicircolare del circuito stradale nell'interno della pista, saranno sopraelevate; la sopraelevazione sarà studiata in modo da permettere velocità di 180 chilometri orari sulle due grandi curve dell'anello e di chilometri 120 circa sulla piccola curva del circuito stradale. Le altre curve del circuito stradale saranno

piatte, ma non *bombées*, e con una lievissima sopraelevazione tendente solo ad assicurare l'eventuale scolo delle acque dal solo lato interno.

I raggi delle grandi curve sono di 325 metri; quelli delle piccole curve di metri 151, quelli delle curve stradali variano da un massimo di 300 metri a un minimo di 100.

La pavimentazione dei rettilinei sarà in macadam; quella di tutte le curve, della pista e del circuito stradale, sarà in calcestruzzo, in maniera di assicurare le stesse condizioni di aderenza per tutto il percorso. Naturalmente sarà anche soppressa totalmente la polvere.

Le tribune e i recinti saranno capaci di oltre 200.000 persone di cui 20.000 a sedere.

E' in preventivo di eseguire i lavori in modo da poter dare il sistema completo per le prove almeno un mese prima dell'effettuazione del Gran Premio d'Italia.

Nei locali dell'Automobile Club di Milano, si adunarono nei giorni scorsi i membri del C. T. e alcuni rappresentanti di Case iscritte al Gran Premio d'Italia per uno scambio di vedute circa i particolari tecnici del costruendo circuito di Milano. Erano tra i presenti il gr. uff. Mercanti, il cav. Momo, il sig. Ricordi, il comm. Puricelli, Meo Costantini e molti altri. Era assente il senatore Crespi.

Venne data comunicazione dell'avvenuto inizio dei lavori e dei relativi appalti.

Coloro che soltanto tra qualche settimana vedranno nel Parco di Monza le opere già compiute e la sistemazione già effettuata non potranno neppure formarsi una pallida idea dell'importanza dei lavori ora in corso e del meraviglioso sforzo che si viene ora svolgendo da migliaia di operai per l'allestimento delle strade della pista e del circuito.

Per quanto concerne le tribune, il progetto di esse è veramente grandioso; ma è quasi impossibile che — data la ristrettezza del tempo — possa avere esecuzione completa per il settembre.

Di questi giorni l'on. Benni ed il gr. uff. Mercanti in rappresentanza dell'Automobile Club d'Italia hanno esposto a S. E. Facta il programma dei grandi lavori già iniziati nel Parco di Monza per l'organizzazione del Grande Circuito di Milano, che sarà corso nel prossimo settembre. S. E. Facta ha avuto parole di compiacimento e di augurio e ne ha accettato il patronato. S. E. Facta ha particolarmente apprezzato l'opera in considerazione anche dei benefici che ne derivano nei riguardi del problema della disoccupazione operaia.

L'on. Benni ed il gr. uff. Mercanti hanno anche intrattenuto in proposito i Ministri dell'In-

dustria e dei Lavori Pubblici i quali hanno avuto parole oltremodo lusinghiere ed augurali. S. E. Riccio, accogliendo il voto manifestatogli, ha assicurato che promuoverà assai volentieri la concessione delle maggiori agevolazioni ferroviarie in occasione di così grande avvenimento sportivo internazionale.

Al Gran Premio d'Italia che si disputerà sull'autodromo di Monza son finora iscritti i seguenti:

1. Fiat I (X); 2. Fiat II (X); 3. Fiat III (X);
4. Bianchi I (X); 5. Bianchi II (X); 6. Bianchi III (X); 7. Mercedes I (Sailer); 8. Mercedes II (Lautenschlager); 9. Mercedes III (Salzer); 10. Benz I (X); 11. Benz II (X); 12. Benz III (X); 13. Benz IV (X); 14. Austro Daiml. I (X); 15. Austro Daiml. II (X); 16. Austro Daiml. III (X); 17. Austro Daiml. IV (X); 18. Rolland Pilain I (Guyot); 19. Rolland Pilain II (Hemerv); 20. Rolland Pilain III (Wagner); 21. Rolland Pilain IV (Sadi Lecointe); 22. Heim I (X); 23. Sunbeam I (X); 24. Sunbeam II (X); 25. Sunbeam III (X); 26. Talbot Darracq I (X); 27. Talbot Darracq II (X); 28. Talbot Darracq III (X); 29. Heim II (X); 30. Heim III (X).



Biagin Nazzaro reduce da Poggio di Berceto è festeggiato dalla famiglia motociclistica torinese che per iniziativa del noto industriale Nagas si è riunita attorno al grande campione plaudente alla vittoria ottenuta, ed augurante successi maggiori, nei prossimi grandi cimenti del volante (Fot. Ottolenghi - Lastre Gevaert).

Stabilimenti

"LAFLEUR,"

di A. GORETTA

UFFICI: Corso Regina Margherita, N. 125

Tel. 7-26 - TORINO - Tel. 7-26

VEETURE DI RIMESSA

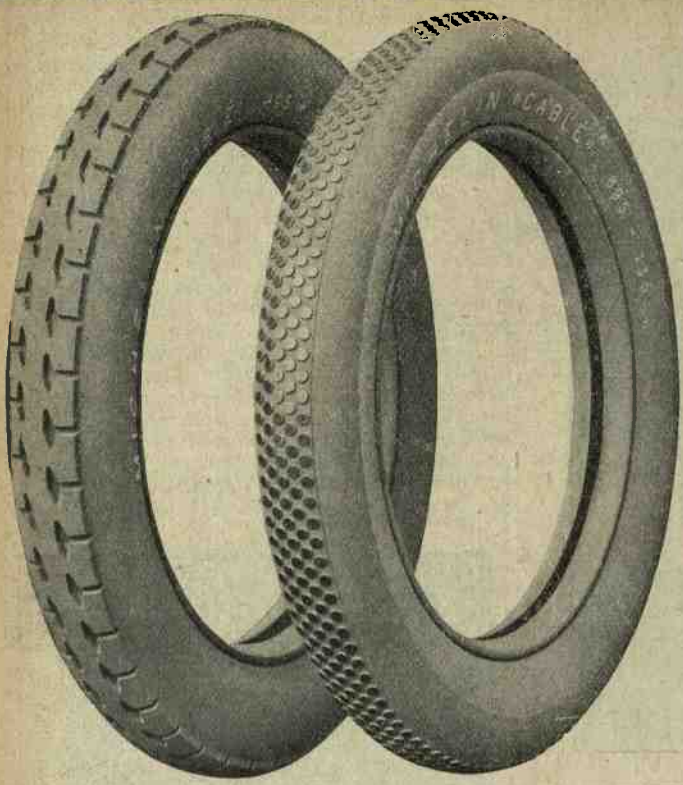
Rimessa: Corso Reg. Margherita, 125
Telefono 7-26

Stabilimento Automobilistico

Rimessa: Corso Reg. Margherita, 152
Telefono 30-45

Battesimi - Sposalizi - Affitti mensili - Combinazioni settimanali e giornaliere - Carovano - Viaggi turistici in Italia e all'estero - Ambulanza e limousine per ammalati - Furgoncini

VEETURE FIAT
SERVIZI DI GRAN LUSSO

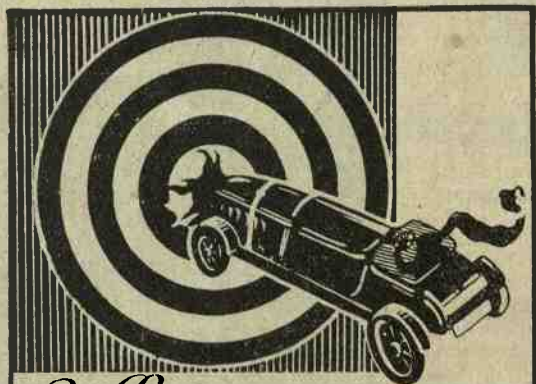


MICHELIN fabbrica ora soltanto due tipi di copertura per automobili: la **CABLE' MICHELIN** e la **CABLE' SEMELLE MICHELIN**, perchè esse sole posseggono queste qualità essenziali: Resistenza - Elasticità - Scorrevolezza - Durata - Convenienza.

SHELL

LA MIGLIOR BENZINA

SOCIETÀ "NAFTA", GENOVA



*Coll' OLEOBLITZ
si arriva sempre
alla meta*
Soc. REINACH · MILANO

FONDERIA DI BRONZO, OTTONE E ALLUMINIO
:: OFFICINA MECCANICA DI PRECISIONE ::

Società Italiana L. RASARIO

== TORINO ==
Via Bologna, 53

SPECIALITÀ:

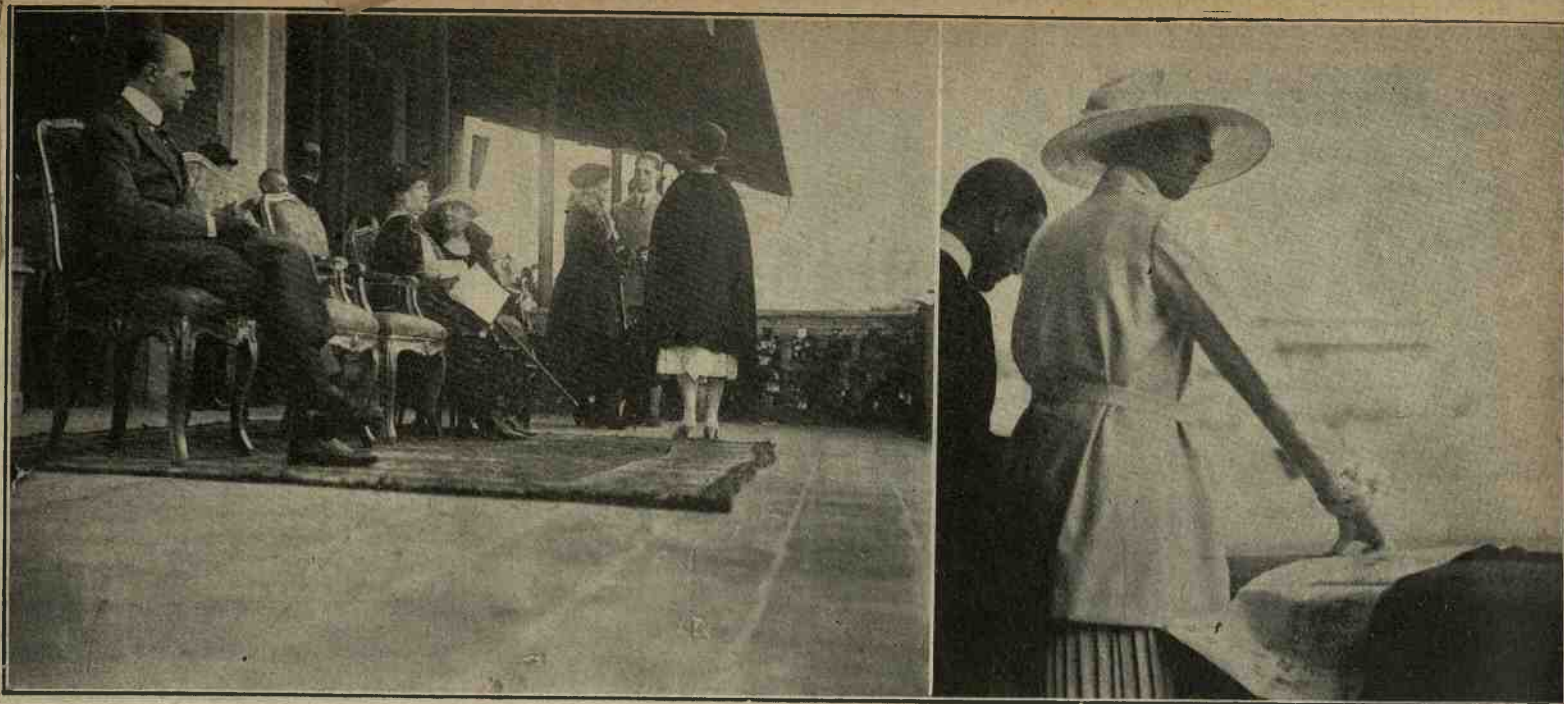
Costruzione di pezzi staccati per motori di automobili. - Pompe ad acqua, pompe ad olio, ingrassatori, robinetterie, bronzine, ecc.

**Esecuzione dietro campioni, modelli e disegni
DÉCOLLETAGES di precisione**

Costruttrice e concessionaria esclusiva per la vendita in Italia del

Carburatore CLAUDEL

che garantisce una economia dal 20 al 30 o/o



Gli Augusti Personaggi che hanno assistito alle riunioni ippiche torinesi. — A sinistra: I Duchi di Genova e famiglia alle Corse di Mirafiori. — A destra: La Principessa Jolanda allo Stadium durante il Concorso Ippico (Fot. Ditta Berry del cav. Ratti).

Giornate Ippiche Torinesi

Ne parliamo volentieri! La scorsa settimana, mentre a S. Siro ed a San Rossore si svolgevano le solite regolari corse al galoppo, Torino richiamava con i suoi avvenimenti tutta la *fine fleur* del mondo ippico italiano.

Lo Stadium — dove domenica 11 giugno ammireremo la nostra gioventù in un grande saggio ginnastico — era sede di un grande avvenimento ippico: il concorso internazionale, che dopo la guerra metteva di fronte i nostri migliori cavalieri e quelli del Belgio. Furono quattro giornate di prove interessantissime alle quali parteciparono oltre 100 cavalieri, interessantissime dal lato sportivo per la difficoltà delle prove e la bravura dei cavalieri. Ma questa organizzazione, che tecnicamente in nulla peccò e che ha costato al Comitato delle Esposizioni grandi sacrifici, non ha avuto da parte del pubblico quella accoglienza che l'avvenimento esigeva. Non fu mancanza di pubblicità, poichè se vi fu spettacolo ricordato sulle cantonate della città e sui giornali fu questa volta appunto il Concorso ippico dello Stadium. Fu il pubblico lontano dall'avvenimento perchè questo si svolse essenzialmente in giorni feriali. Almeno ad una giornata doveva essere riservata una festa. Nulla di tutto ciò. Non si è voluto portare il minimo danno alla riunione ippica di Mirafiori ed il grande avvenimento ippico internazionale dello Stadium che i dirigenti della stessa Società Torinese per le Corse dei cavalli ebbero a presiedere passò quasi inosservato alla grande maggioranza degli sportsmen torinesi.

Ecco intanto l'elenco dei cavalieri i quali hanno vinto i primi premi nelle gare del Concorso Ippico:

Prima Categoria. Premio d'apertura: 1. Capitano Francesco Bettoni; 2. Jean De Micheli; 3. Cap. Alessandro Bettoni; 4. Magg. Caffaratti Ettore.

Seconda Categoria. Presentazione B: 1. Onorevole Gallenga Stuart; 2. Cap. Pignalosa Arturo.

Terza Categoria. Presentazione C: 1. Cap. Carrelli Palombi Paolo; 2. Ten. Cilione Fortunato; 3. Magg. Conte Augusti Umberto; 4. Cap. Cerboneschi Eugenio.

Quarta Categoria. Cavalli italiani: 1. Magg. Caffaratti Ettore; 2. Ten. Memmo Giorgio; 3. Cav. D'Angelo Vincenzo; 4. Cap. Carrelli Palombi Paolo.

Quinta Categoria. Cavalli italiani (a vendere): 1. Magg. Ubertalli Roger; 2. Cap. Morigi Giorgio; 3. Cap. Barbantini Tommaso; 4. Cap. Mina Augusto.

Sesta Categoria. Gara di potenza: 1. Calvi di ergolo cap. Carlo; 2. Lieut. Breuls; 3. Cap. Alessandro Bettoni; 4. On. Gallenga Stuart.

Settima Categoria. Militare internaz.: 1. Capitano Savarese Giuseppe; 2. Cap. Valle Leone;

3. Cap. Giulio Borsarelli; 4. Magg. Valerio Alessandro.

Ottava Categoria. Elevazione: 1. Cav. Vincenzo D'Angelo, orologio di S. A. R. la Principessa Jolanda; 2. Magg. Augusti, coppa di S. A. R. il Duca d'Aosta; 3. Cap. Negroni, valigia di S. A. R. la Duchessa di Genova; 4. Cap. Pignalosa, medaglia del Corpo Parlamentare.

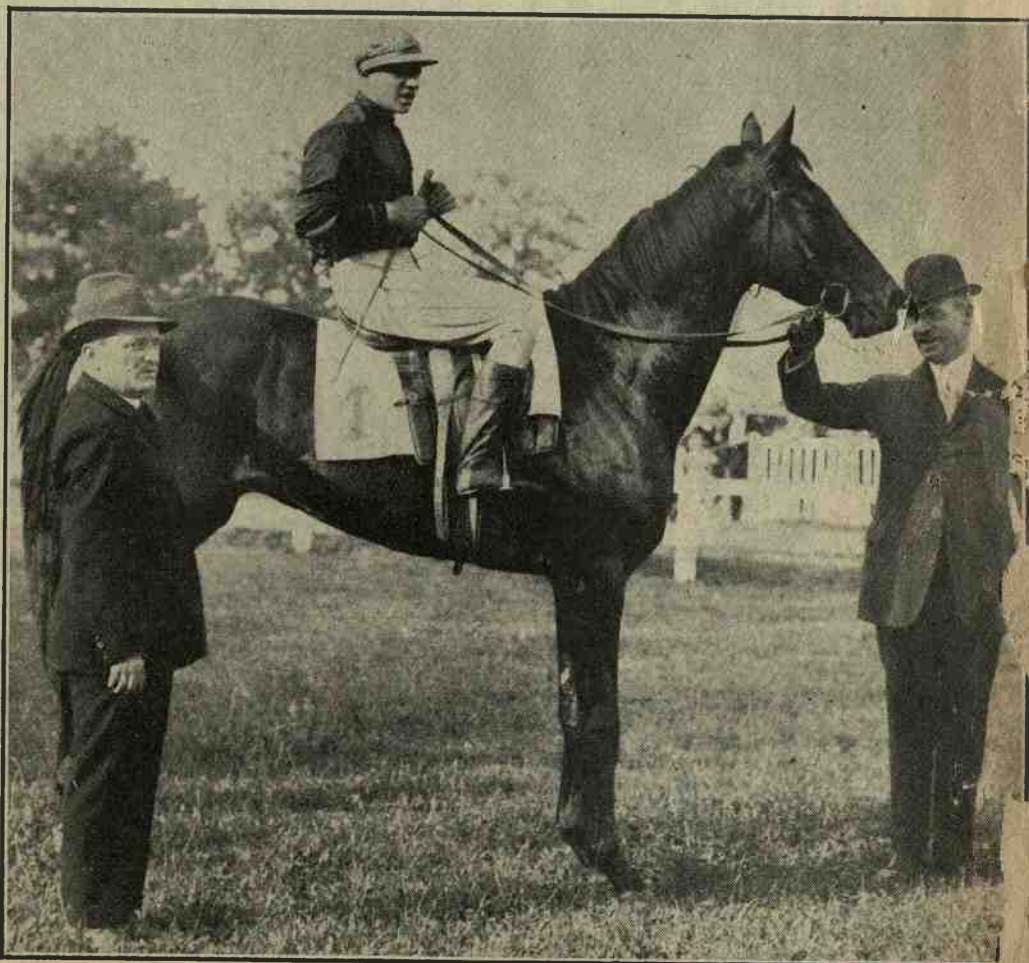
Nona Categoria: 1. Ten. Ludovico Carrara; 2. Ten. Toriello Nicola; 3. Ten. Memmo Giorgio; 4. Lieut. Breuls; 5. Jean De Micheli.

Decima Categoria. Consolazione: 1. Cap. Gastaldi di San Gaudenzio; 2. Ten. colonn. Tappi Mario; 3. Cap. Savarese Giuseppe; 4. Comandante Morel.

Undecima Categoria. Gara di estensione: 1. Capitano Carrelli Palombi Paolo, dono di S. A. R. Principessa Laetitia; 2. Cap. Miccichè, coppa La tronesse; 3. Ten. Leguio Tommaso, coppa del Municipio di Torino; 4. Cap. Cerboneschi Eugenio.

Premio chiusura: 1. Maggiore Morel; 2. Capitano Barbantini; 3. Cav. D'Angelo; 4. Comandante Jean De Micheli.

A Mirafiori, nonostante le difficoltà di trasporto (parliamo per chi non possiede propri mezzi di locomozione), il pubblico sportivo torinese accorso domenica in numero straordinario. Ne il caldo ha trattenuto le eleganti signore che affollavano tribune e pesage. Domenica disputava la massima prova ippica della Riunion



Il Gran Premio Principe Amedeo (L. 50.000) disputatosi domenica a Mirafiori è stato vinto da *Arminio* (Fot. Ditta Berry del cav. Ratti).

Soc. An. FABBR. RIUN. WAY-ASSAUTO

ASTI



Chiedete sempre
la 
CANDELA
la sola adottata dalla
FIAT

Ricambi per Automobili FIAT

Bolloneria - Viteria - Dadi -
Rondelle ecc. - Ferro trafilato -
Ferramenta - Pezzi di ricambio
per Automobili e Camions -
Bronzeria.

Ufficio Generale Vendita e Deposito
rso Montalleri, 8 - TORINO - Corso Montalleri, 8

Gran Premio

GAIA Bergougnan
& Tedeschi

20 Settembre 1922

Premi valore L. 10.000
- Libera a tutti i Dilettanti -

Ricchi premi ai corridori che acquistano *Ciclo*

GAIA Gomme Bergougnan & Tedeschi
Meglia ed iscrizione GRATIS

ESPOSIZIONE: VIA ROMA, 42
VENDITA: CORSO PALESTRO, 2 **TORINO**



Ford

- MESSA IN MARCIA ELETTRICA -
TORPEDO - CAMIONS - LANDAULETS
GUIDE INTERNE - SEMPRE PRONTI

NAGAS & RAY.
MILANO, V. Legnano, 32 • TORINO, C.S. Maurizio, 55
• Cerchiamo Agenti per le zone ancora libere •

Preferite
la birra

BORINGHIERI

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette
Massima rapidità e trasparenza
Vendita ovunque AA Esportazione

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

INDUSTRIA NAZIONALE

VELOCIPEDI

"Invicta"
CON PNEUMATICI
PIRELLI

STABILIMENTI

C. MANTOVANI & C.
TORINO

Cicli FRERA Modelli
: 1922 :

INSUPERABILI
con Pneus DUNLOP

Il nuovo Modello
Extra Lusso 47

vince tutti i tipi
per
Eleganza e Perfezione
come
tutti i 9 Modelli 1922
da Corsa e da Viaggio

Chiedere Cataloghi agli Stabilimenti "FRERA., - Tradate
oppure presso

**MERLO CLEMENTE - C. Regina Margh., 153
TORINO**

PNEU-CICLO
DUNLOP



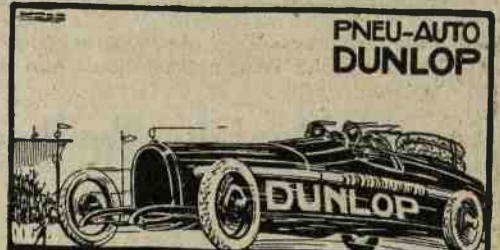
EMILIO ROGGERI TORINO
PIAZZA MARTINOS - PORTA VA

PNEU-MOTO
DUNLOP



EMILIO ROGGERI TORINO
PIAZZA MARTINOS - PORTA VA

PNEU-AUTO
DUNLOP



EMILIO ROGGERI TORINO
PIAZZA MARTINOS - PORTA VA

GOMME-PIENE
DUNLOP



EMILIO ROGGERI TORINO
PIAZZA MARTINOS - PORTA VA



IL
MIGLIORE
VINO CHINATO
è quello della Società Anonima
TRINCHIERI
TORINO

BRODO

IN DADI

Croce + Stella

MAGGI

garantito purissimo

Torinese, la classica Corsa per il Premio Principe Amedeo, da qualche anno elevato a L. 50.000. *Fiorello*, il vincitore dei Parioli e di San Siro, il facile vincitore di domenica scorsa nel Gran Premio d'Italia, era fra i presenti e la sua vittoria si pronosticava facile come riteniamo fosse pure di questo parere il suo fantino Varga, il quale trattenendo *Fiorello* questo è venuto troppo tardi all'attacco e si è veduto sorpassato da *Arminio*.
Premio Principe Amedeo (Internazionale), Lire

50.000, per cavalli di 3 anni di ogni Paese, m. 2200
1. *Arminio* (58), da Junior e Hornet's Treasure fratelli Corbella (Ciciani); 2. *Fiorello* (58), Scuderia Cisalpina (Varga L.); 3. *Rag a Muffin* (58), P. A. Guazzone (Andor F.); 4. *Alexandroshe* (58), G. R. Cella (Takacs), N. P.: Nerone (58), Scuderia Cisalpina (Cocchi A.).
Vinto per una incollatura, mezza lunghezza.
Totalizzatore: pesage 24, 7, 6,50; prato 27,50, 7,50, 6.

late da norme assolute e tassative. Di ciò è convinto lo stesso giornale organizzatore il quale, ogni anno, prima di indire la corsa, chiama a raccolta le ditte e, con esse, ne concorda le norme. Ma una volta stabilite, buone o cattive, esse devono venir rispettate e subite. E da tutti: senza attenuazioni od interpretazioni che ne menomino l'essenza. Lo scrive, con indubbia competenza, anche il Commissario Generale del Giro, nella «Gazzetta dello Sport» del 30 u. s.: «Nè certo una pur giustificabile ragione di sentimento e di male intesa può prevalere sulla lettera e lo spirito di un articolo di regolamento, draconiano sì, ma fondamentale per assicurare la serietà e la regolarità sportiva ad una corsa ciclistica».

Il X Giro d'Italia

La difesa dei ritirati

Dalla Direzione delle Case BIANCHI e SALGA riceviamo e pubblichiamo:

«Si è fatto, in questi giorni, ripetutamente appello alle supreme ragioni dello sport, alle quali noi rendiamo il dovuto omaggio. Ma lo sport non è solo in giuoco. Le manifestazioni sportive, concepite come sono ora, traggono in campo molteplici interessi industriali e commerciali. E allora è logico e giusto che essi pure siano salvaguardati e non siano soli a subire i sacrifici conseguenti da situazioni irregolari qual'è quella che si è venuta formando nel Giro d'Italia. Non rifaremo la storia dell'infortunio Brunero; è nota ormai ed indiscussa nei suoi elementi di fatto. Riassumeremo invece gli elementi di giudizio che ci hanno fatalmente condotti alla dolorosa, ma inevitabile, decisione di ritirare i nostri corridori.

L'incidente, verificatosi il 24 maggio e rilevato per puro caso perchè, per deficienza di organizzazione, la verifica della punzonatura a Padova non aveva funzionato, forma oggetto di una seria ed accurata inchiesta da parte della Giuria, lascia della sua grave responsabilità per le decisioni ed i commenti che il suo deliberato avrebbe suscitato. Dopo non breve meditazione essa, unanime, dichiara che «... in conseguenza di queste risultanze di fatto ritiene provato ecc.» e allora, formatasi una convinzione, non poteva fare che quello che fece: applicare la precisa e tassativa sanzione dell'art. 33. Il corridore infortunato appella all'U.V.I. e parte nella tappa del 26/5. Il C. D. dell'U.V.I., perpetrando una prima irregolarità, l'autorizza a partecipare an-

che alla tappa del 28/5: la decisione viene da noi subito per non ostacolare quello che sembrava il desiderio del supremo organo moderatore del ciclismo italiano; raggiungere a Bologna i corridori per un supplemento d'inchiesta. E invece... il 26/5 stesso il C. D. dell'U.V.I. si riunisce a Genova e delibera. Delibera senza alcuna nuova inchiesta e delibera proprio entrando a valutare e dichiarando non provato quel fatto per il quale l'indagine accurata ed imparziale aveva dato alla Giuria la convinzione che il fatto fosse sussistito.

La Giuria aveva «interpretato troppo rigidamente lo spirito del regolamento!». Si noti che se mai vi fu articolo di regolamento preciso e non suscettibile di discorsi interpretazioni, tanto nello spirito quanto nella lettera, esso è appunto l'art. 33 del Regolamento del Giro d'Italia!

E si applicano quei 25 minuti di penalizzazione che erano già stati affacciati in tentativi extra-ufficiali di accomodamento!

Con altrettanta... disinvoltura vien risolto l'infortunio Trentarossi. Che egli si sia fatto trainare da un'automobile nessun dubbio e nessuna contestazione; però... giovanile leggerezza! Beati i giovani... leggeri! La squalifica sarebbe tassativa ma... si bilanci la partita con venti minuti di penalizzazione. Un colpo al cerchio e uno alla botte: e la Giuria viva, per altre sette tappe, l'incubo di... non esagerare, per non scontentare nessuno; e che il Giro giri!

Ma le Case, le Case, ripetiamo, hanno in giuoco interessi non trascurabili. Esse partecipano con grave sacrificio, in tempo di crisi, a manifestazioni tanto onerose, ma vogliono sentirsi caute-

«Ebbene; noi asseriamo che il deliberato di Genova è stato un rude colpo menato alla serietà e alla regolarità sportiva del Giro d'Italia. Esso ha tolto ogni efficacia alla funzione preventiva affidata alle severe sanzioni del Regolamento: esso equivale a consigliare al corridore di inchinarsi di tutti i regolamenti perchè, nella peggiore ipotesi — quella che la punzonatura si faccia sul serio o che l'infrazione sia scoperta — la funzione si ridurrà ad un paterno scappellotto».

Per protestare contro questa disinvoltura nell'applicazione del Regolamento abbiamo ritirato, dopo la terza tappa, la nostra *équipe*, quando essa aveva conquistato il diritto di sperare nella vittoria finale. Comprendiamo che la minaccia del ritiro da parte delle Case possa apparire antipatica o antisportiva e non debba influire sui deliberati delle Giurie, ma chiediamo di sapere quale altro gesto può compiere una *équipe* di fronte ad un atto che noi non ci periamo a qualificare di denegata giustizia. Ond'è che, ritirandoci dalla lotta, abbiamo usato dell'unico mezzo di protesta a nostra disposizione.

Legati da impegni verso i nostri bravi corridori, parteciperemo alle sole corse contrattuali del 1922. Per il 1923 si deciderà.

Noi auguriamo, per lo sport, che le future commissioni possano svolgersi per virtù e per opera degli sportivi, senza ingerenze e partecipazioni delle Case che, ripetiamo, hanno palesemente i logicamente interessi da salvaguardare. Ma, le Case dovranno ancora essere parte non ultima nelle corse, occorre che esse ottengano un riconoscimento ufficiale e, sia pure, severe sanzioni ma anche mezzi efficaci di garanzia e di difesa.

Noi ci auguriamo che ciò sia presto. Un giorno ritorneremo alle corse».



Seguendo il X Giro d'Italia. — A sinistra: Pietro Linari di Firenze, 1° nella 6ª Tappa Roma. — A destra: Brunero accompagna Linari nel suo giro d'onore (Fot. D. Biondi - Lastre Cappelli).

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

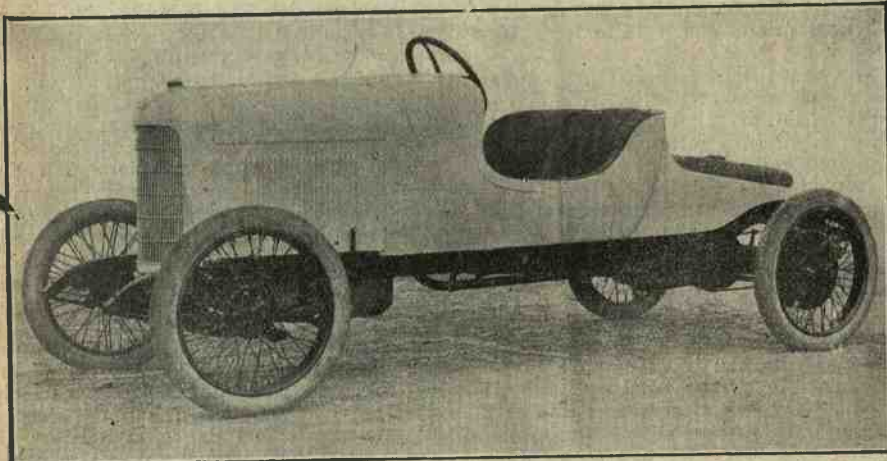
Sede Centrale: TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE - CHIASSO
DOMODOSSOLA - PONTEBBA - TRIESTE - POSTUMIA (Adelsberg)

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.



Tipo Roma "Chiribiri,"

L'ideale delle macchine
Sport

Stabilimenti CHIRIBIRI & C. - TORINO

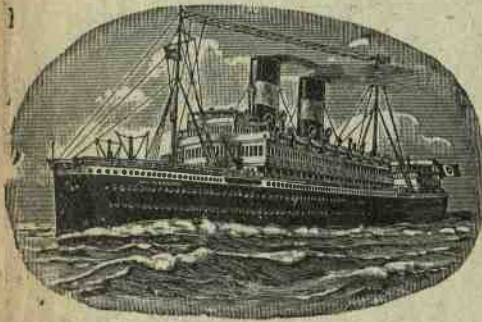
Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

Telefono int. 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.



Per imparare la

BOXE

Nuovissima pubblicazione riccamente illustrata

Prezzo L. 3,75 (Spese postali L. 1)

Indirizzare:

BOSCO MARRA & C.

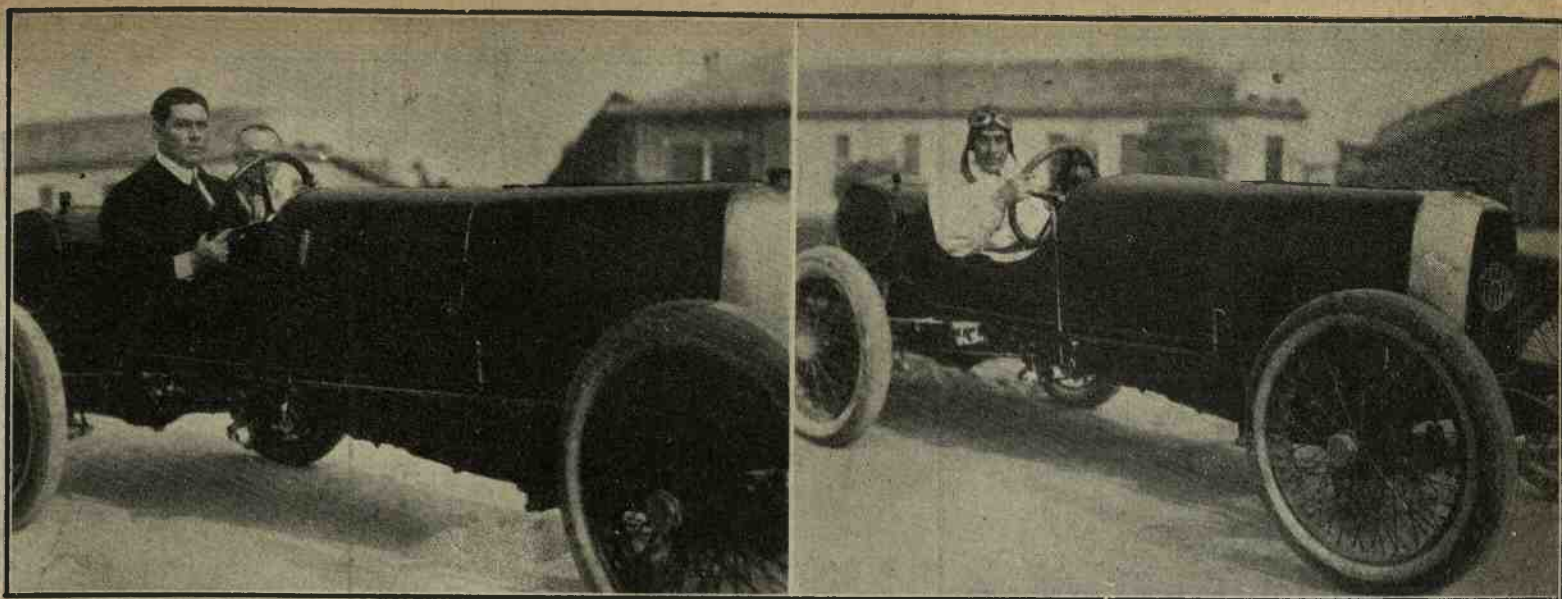
Via Roma, 31 - TORINO

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP



L'équipe Ceirano che ha trionfato nella *Riunione automobilistica di Sardegna*. — A sinistra: Cattaneo. — A destra: Saccomani.

La riunione automobilistica di Sardegna

Un avvenimento al quale i giornali non hanno rivolto tutta la loro attenzione, come meritavasi è stata la riunione automobilistica sarda iniziata ed organizzata da un gruppo di sportsmen piemontesi e sardi che facevano capo gli uni all'avvocato Piero Negro, Lubiani, Saracco e Cottino e gli altri all'avv. Craveri. Anche le cronache dei giornali sportivi furono limitate in argomento e secondo noi fecero assai male. L'avvenimento fu contrariato per più ragioni, non esclusa quella politica. Entrarono in campo le influenze degli uomini politici di Sicilia contro quelli di Sardegna; il Governo promise molto e concesse poco; ma per la costanza e tenacia degli organizzatori le corse ebbero luogo. Il primo tentativo di esplorare con gli automobili l'incantevole isola sarda si è compiuto. Non possiamo dire se i sardi per la prima volta avranno valorizzato tutta l'importanza dell'avvenimento sportivo per essi del tutto nuovo; ma possiamo però affermare che chi fu attore delle gare trovò per esse strade splendide e in forza di ciò ha potuto, come il vincitore Ceirano, ottenere la velocità media di 80 km. e 167 metri.

L'industria automobilistica in futuro troverà in Sardegna un fertile campo commerciale, poichè il continuo sorgere di nuove aziende agricole ed industriali fanno nascere la necessità, ai vari proprietari e direttori di dette aziende, di potersi rapidamente trasportare da un punto all'altro dell'Isola dove esistono i cantieri e le fattorie. Questo per il lato industriale e commerciale automobilistico.

Sportivamente la Sardegna presenta un terreno adattissimo alle grandi manifestazioni automobilistiche, per le sue strade ampie e ben tenute non rovinate da un traffico troppo intenso; strade che hanno dei percorsi meravigliosamente pianeg-



Ernesto Ceirano (Fot. cav. Almerigi).

gianti e dei tratti aspri e duri, ricchi di curve e dislivelli che mettono a dura prova i motori e l'abilità dei piloti.

Se non fossero mancati i promessi piroscafi da parte del Governo anche il fine patriottico sarebbe stato raggiunto al completo. La settimana automobilistica « Pro Sardegna » doveva attirare certamente nell'Isola un grande gruppo di continentali e questo doveva essere certo come un tributo

di amore e di riconoscenza verso quel popolo sarco che tutti i suoi figli diede per la difesa e per conquiste della Patria. Sarebbe stato come un pellegrinaggio di amore attraverso a quei paesi forti e rudi popolazioni che diedero i natali a quei soldatini che seppero, nei momenti più tragici porre i loro petti a difesa del sacro suolo di quell'Isola Patria che per troppo tempo li ha dimenticati.

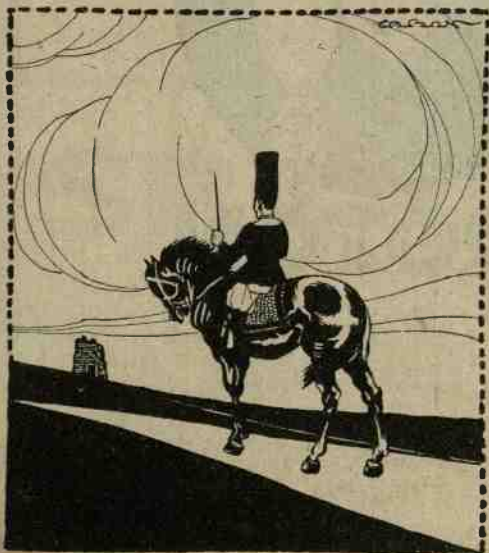
Sono tornati ieri alle loro montagne, ai loro greggi e hanno ancora nelle loro menti e nei loro cuori l'eco delle canzoni e più che altro l'eco delle parole di riconoscenza promessa per il loro sacrificio, ed oggi salutano questa fiumana di contadini che risvegliano l'eco delle loro vallate forte rombo dei potenti motori; li salutano dono in questa prima manifestazione l'impeto di una corrente sempre maggiore di attività.

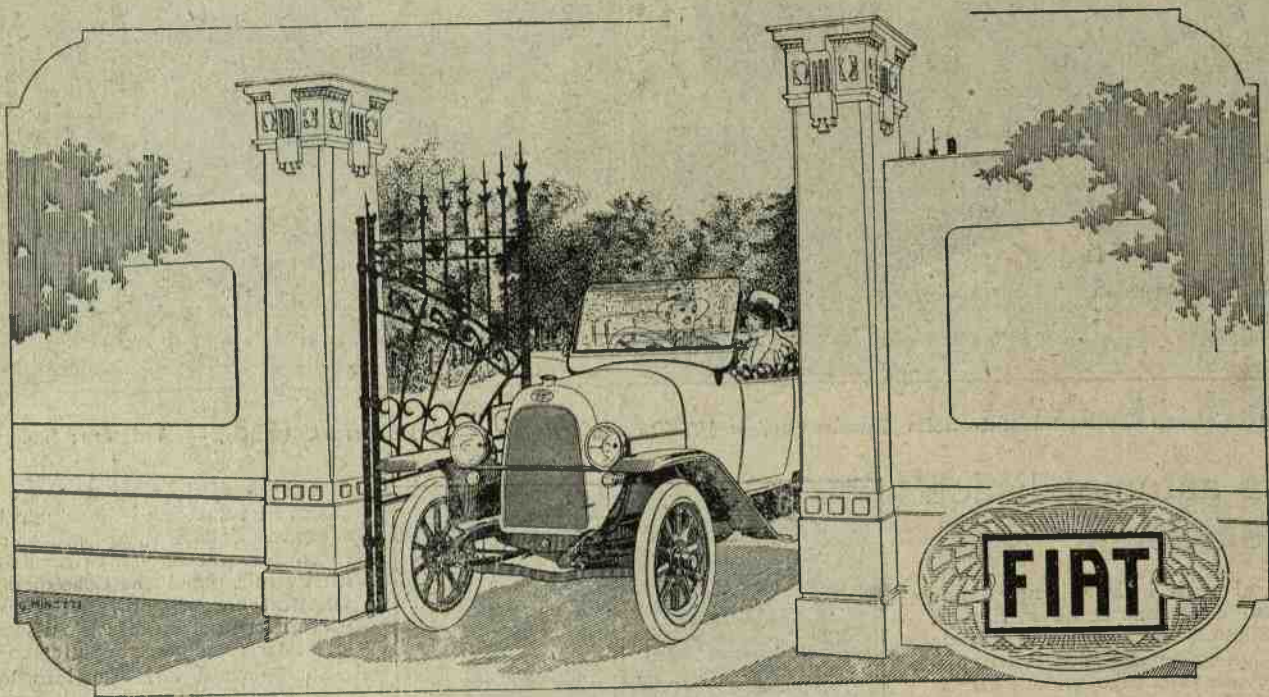
E veniamo alle due giornate di corse: Durante la prima giornata si è disputata la Coppa getlemen. Essa ha avuto un esito regolare e degli otto partiti solo uno fu costretto a ritirarsi, gli altri si classificarono a pochi secondi l'uno dall'altro. Vincitore fu dichiarato il signor Ceccherini su « Fiat » mentre il signor Arturo Combelli conquistò alla « Ceirano » il premio di regolarità.

La Corsa di velocità, che è stata vinta brillantemente dalla « Ceirano » con Ceirano, Saccomani e Cattaneo, è stata disputata su un percorso di 500 chilometri circa: percorso che merita di essere ricordato e per le sue asperità per le difficoltà che i concorrenti alla prova hanno dovuto superare.

La bellissima strada che congiunge Cagliari a Macomer, che è situata in zone pianeggianti è ricca di importanti piani rettilinei, ha dato modo ai partecipanti di sviluppare delle buone velocità. Da Macomer a Sassari le difficoltà sono apparse improvvisamente e i piloti hanno dovuto sfruttare in ogni modo ed i valori delle loro costruzioni e la propria abilità nel superare le svolte brusche, dei rapidi pendii e nel vincere forti pendenze per giungere a Sassari.

Il ritorno da Sassari a Cagliari è stato movimentatissimo specie su la discesa di Ozieri che ha visto





FASCIE e GUARNIZIONI

per Freni e Frizioni



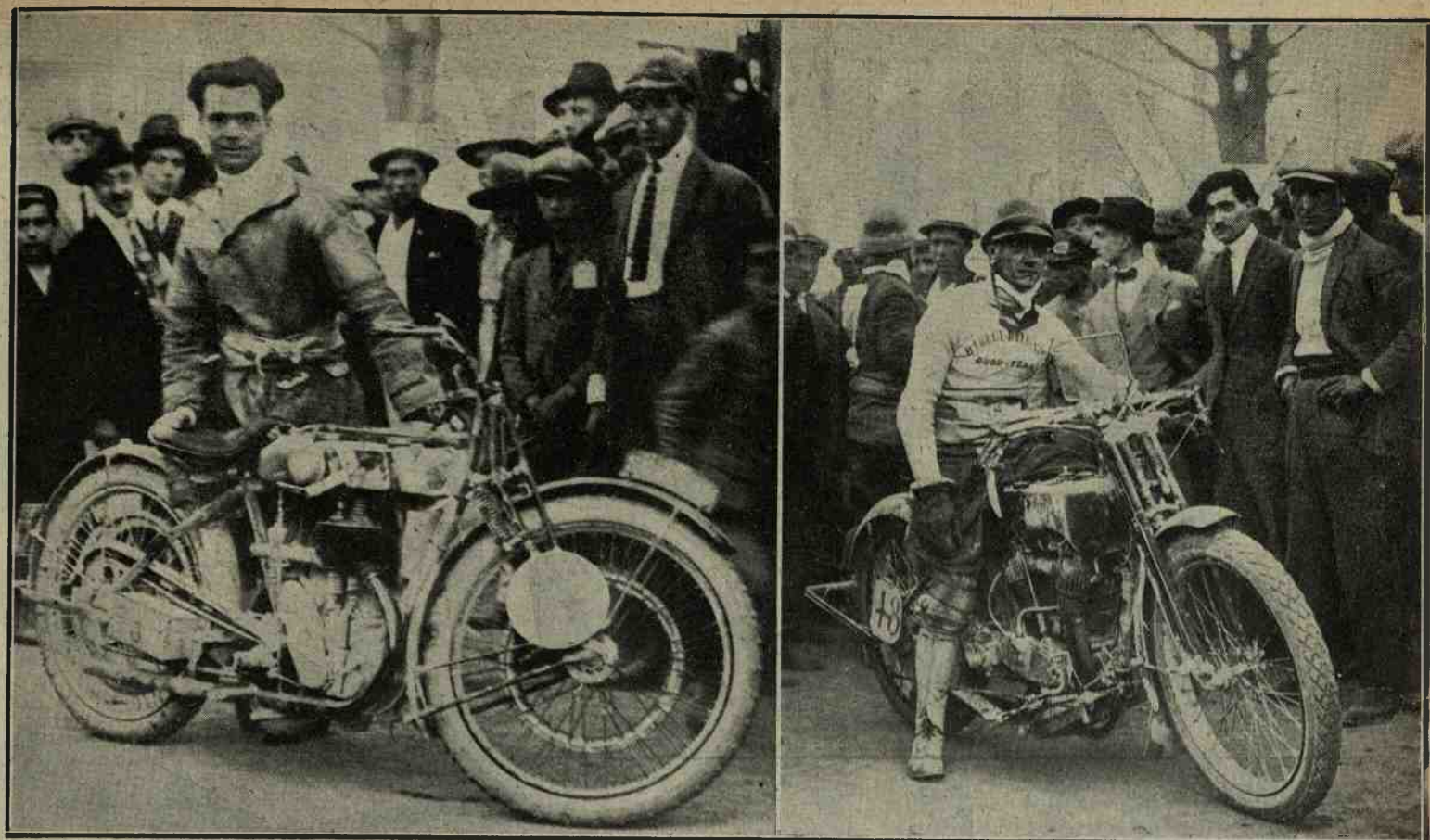
Economia - Durata - Comfort

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Via dei Mille, 24
TORINO



PROTONI



Il Circuito del Tevere. — A sinistra: Morabito (Sunbeam) 1° Cat. 500 cmc. e 1° assoluto. — A destra: Faraglia (Harley-Davidson) 1° Cat. 1000 cmc. (Fot. D. Biondi - Lastre Cappelli)

la virtuosità di Ceirano, Devoto, Saccomani e Cattaneo.

La bellissima affermazione della «Ceirano», che è riuscita ad imporsi sugli avversari occupando i tre primi posti nella classifica generale, va registrata come una delle sue migliori vittorie di questi ultimi tempi.

La media di velocità di 80 km. ottenuta su un percorso così vario di dislivelli e di forti pendenze che in certi punti del circuito raggiungevano i 700 metri, costituisce una bellissima prova.

Il successo ha così arriso in ogni sua ampiezza alla «Ceirano» tipo C. S. 2. Costruzioni che poco si differenziano da quelle che già l'anno scorso tanti successi raccolsero in molteplici competizioni. Infatti tutta la differenza sta in particolari del motore che pur conservando i 4 cilindri è stato aumentato da 75 e 85 x 130 potendo raggiungersi così uno sviluppo di 3000 giri.

Ecco le classifiche delle tre categorie:

Categoria 1500 cmc.: 1. Devoto Divo in ore 6,4'52" 4/5.

Categoria 2000 cmc.: 1. Platè Gigi (Ansaldo) in ore 6,23'44" 4/5.

Categoria 3000 cmc.: 1. Ceirano Ernesto (Ceirano) in ore 6,13'11" 4/5 (media oraria 80,011, record della giornata); 2. Saccomani (Ceirano), ore 6,36'13" 4/5; 3. Cattaneo Pietro (Ceirano), ore 6,53'20" 1/5.

Quattro Circuiti per Motociclette

Sono le ultime prove svoltesi in Italia e più precisamente i Circuiti del Piave, di Tortona, di Padova e del Tevere. Diamo in succinto i risultati:

CIRCUITO DEL PIAVE.

Categoria 350 cmc. (motori a 4 tempi): classifica a pari merito per aver raggiunto la media massima di 50 km. all'ora: Gambini Davide, Ronconi Giuseppe, Sassi Mario.

Categoria 350 cmc. (a due tempi): Dall'Olio Ottorino, Castagna Giuseppe in ore 13, 39' 33", compiendo i 650 km. e 800 metri di percorso alla media di km. 47,645.

Categoria 500 cmc. (motori a 4 tempi). Classificati pari merito per aver raggiunto la media massima di 50 km. oraria: Maffei Miro, Visioli Erminio, Castagneto Renzo, Arcangeli Luigi, Vertua Carlo, Ghezzi Stefano, Acerboni Mario, Manetti, Marino Carlo, Donadei Ettore, Battaglia Alessandro, Gardini Gino, Gilera Luigi, Mazzolani Arturo, Garberini Silvio, Costardi Vittorio, Opessi Pietro, Cavedini Mario.

CIRCUITO DI TORTONA.

Per macchine di 500 cmc. e su un percorso di km. 225. Ecco i risultati:

1. Vailati (Sunbeam) in ore 2, 38'53"; 2. Ravazzolo (Nut) in ore 2, 38'59"; 3. Pedroni (Sunbeam) in ore 2, 40'48"; 4. Merlo (Frera) in ore 2, 43'24"; 5. Gianoglio (Della Ferrera), in ore 2, 46'37"; 6. Soriani (Frera) in ore 2, 51'; 7. Mazzolani (Sunbeam) in ore 2, 53'3"; 8. Righi (Frera) in ore 3, 55'2"; 9. Tralbaldo (Borgo).

CIRCUITO DI PADOVA.

Categoria 350 cmc. km. 144 (8 giri del percorso). — 1. Gnesa Ernesto (Garelli) in ore 1, 32'5", media 93,828, nuovo record; 2. Bai-Badino Felice (Douglas) in ore 1, 41'43"; 3. Fieschi Virginio (Douglas) in ore 1, 42'22"; 4. Sassi Mario (Douglas) in ore 1, 46'33"; 5. Castagno Giuseppe (Garelli) in ore 1, 58'8" 4/5; 6. Dell'Olio Ottorino (Garelli) in ore 1, 58'9" 4/5. Giro più veloce: Gnesa in 11'10" 2/5 alla media oraria di km. 95,378. Partenti 9, arrivati 6.

Categ. 500 cmc., km. 216 (12 giri del percorso). — 1. Marcoli Eraldo (Triumph) in ore 2, 15,30" alla media oraria di km. 95,646; 2. Castagno

Mario (Della Ferrera) 2, 16'35" 4/5; 3. Maffei Miro (Motosacoche) 2, 21'2" 4/5; 4. Visioli Erminio (Motosacoche) 2, 21'45"; 5. Arcangeli Luigi (Motosacoche) 2, 22'35" 4/5. Giro più veloce: Castagno Mario in 10'46" 4/5, alla media oraria di km. 100,185.

Partenti 15, arrivati 5.

Categoria 1000 cmc., km. 288 (16 giri del percorso). — 1. Ruggeri Amedeo (Harley Davidson) in ore 2, 46'13" 4/5 alla media oraria di km. 111,994; 2. Winckler Ernesto (Indian) in ore 2, 46'13" 4/5 alla media oraria di km. 111,994; 3. Manelfi (Douglas) fuori tempo massimo; 4. D'Amico (New Hudson) id.

CIRCUITO DI PESCARA.

Categ. 350 cmc. — 1. Gambini (Douglas), ha coperto i km. 178,2 in ore 2, 40'21" 3/5 a coprire i km. 178,2 in ore 3,44; 2. Manelfi (Douglas) fuori tempo massimo; 3. D'Amico (New Hudson) id.

Categoria 500 cmc. — 1. Morabito Luigi (Sunbeam), impiegando ore 3, 35'46" 1/5 a coprire i km. 250 del percorso (7 giri), alla media di km. 60,490. *Primo assoluto*, avendo stabilito il miglior tempo della giornata; 2. Zam (Sarolea) in ore 3,44; 3. Melli R. (Triumph) in ore 3,49'30" e 1/5; 4. Garcea (Triumph) in ore 4, 0'20" 2/5.

Categoria 750 cmc. — 1. Zanchetta Gino (Garelli) impiegando ore 3, 54'59" a coprire i km. 250 del percorso, alla media di km. 63,800; 2. Madrulli (Frera) in ore 4, 7'42" 4/5; 3. Fioravanti (Harley) in ore 4, 7'43" 1/5.

Categoria 1000 cmc. — 1. Faraglia (Harley Davidson) impiegando ore 3,47'13" 1/5 a coprire i km. 250 del percorso (7 giri) alla velocità media di km. 65,988; 2. Cecchini (Harley D.) in ore 4, 21'12"; 3. Roccatani (Indian) in ore 4, 21'12".

Tutti i grandi avvenimenti dello sport fotografico e che costa solo sei soldi.

SPIGA

le migliori Gomme per Ciclo

In vendita
Presso i primari Negozianti

ANZITUTTO UN

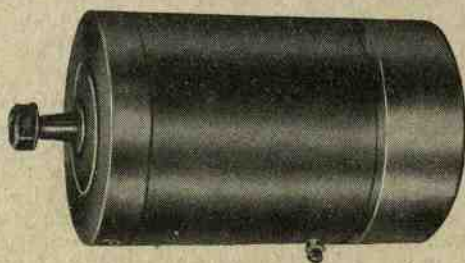
Cinzano



LUCE AVVIAMENTO PER AUTO MANOMETRI



L'EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO
PER AVVIAMENTO ED ILLUMINAZIONE
DELL'AUTOMOBILE
CHE DÀ LA SICUREZZA ASSOLUTA
DI BUON FUNZIONAMENTO



F. I. L. I. S.
Fabbr. Itai. Lavorazioni in serie di alta precisione

TORINO
Strada Borgaro, 27

:: Telefono 61-64 ::
Telegrammi FILIS 61-64

Il X Giro d'Italia(*)

Nel numero scorso, mentre davamo notizia dei provvedimenti presi dal Consiglio direttivo dell'U. V. I. a carico del Case di cicli Bianchi e Maino e delle case di gomme Salga e Bergognan e Tedeschi, mentre accennavamo alla interdizione dalle corse applicata ai corridori delle rispettive équipes per tutta la durata del Giro d'Italia, invocavamo una rigida e severa inchiesta, riservandoci di ritornare sull'argomento dopo di aver stabilito chi avesse veramente mancato.

Il Consiglio direttivo dell'U. V. I. aveva ragione, aveva diritto di propinare ammende alle Case, di interdire le corse ai corridori?

Abbiamo cercato invano nello statuto e regolamento organico dell'U. V. I. una disposizione qualsiasi, dalla quale potesse nascere una giurisdizione o controllo, una ragione di deferenza speciale alle sanzioni dell'U. V. I. nei rapporti delle Case costruttrici di gomme e di cicli.

Abbiamo anzi trovato che nell'art. 21 del detto Statuto alla lettera E, si inibisce al socio dell'U. V. I. che abbia in genere interessi coll'industria ciclistica, di intervenire ai congressi annuali colla veste di delegato di una Società, coll'única veste cioè che gli dia diritto a far sentire la propria voce ed a far pesare le decisioni col proprio voto, mentre per contro tutto il regolamento organico esclude che possano essere soci dell'U. V. I. le Case od i Velodromi.

Così stando le cose si può senz'altro affermare che le Case costruttrici di gomme e di cicli punite dall'Unione, non sono sotto la giurisdizione di chi ha voluto erigersi a loro giudice.

Una inspiegabile finzione, che vorrebbe trovare la propria giustificazione in un purismo sportivo che esiste a parole, ma non a fatti, ha fatto sì che sistematicamente siasi rifiutato, a chi ha interessi coll'industria ciclistica, di appartenere alla massima Federazione sportiva italiana.

Si è cioè finto di ignorare che ai tempi nostri, quando per fare il corridore occorrono spese ingenti, quando per fare delle randonnées di tre mila chilometri occorrono non solo mezzi fisici e morali di primissimo ordine, ma ingenti mezzi materiali; quando si è pensato di creare e disciplinare una categoria di corridori « professionisti » (di gente cioè che vive col provento dei guadagni fatti in corse), si è creduto, ripetiamo, di poter fingere di ignorare la funzione che le Case costruttrici ed i Velodromi hanno nell'organizzazione delle più importanti manifestazioni sportive.

Si è negato alle industrie ogni ragione di sentimentalità sportiva, si è negato contemporaneamente al corridore che egli unisca la passione dello sport al desiderio di far fruttare i propri mezzi fisici e si è venuti nella ineluttabile incongruente conclusione che, nel seno dell'Unione, corridori e Case non debbano mai far sentire la propria voce, non debbano mai far valere le ragioni che spingono gli uni e gli altri a favorire le nostre massime manifestazioni ciclistiche.

Se così stanno le cose, se ufficialmente non si vuol riconoscere la funzione che le Case costruttrici hanno nell'organizzazione e nello svolgersi delle manifestazioni, se in altre parole non si vuol riconoscere che le Case abbiano o possano avere una influenza sportiva sulle corse, oltre all'indiscusso loro interesse industriale, e che per conseguenza abbiano diritto di intervenire quando si parla di regolamento, quando si parla di disposizioni che debbono regolare le corse stesse, con quale diritto si vuol pretendere di infliggere loro delle multe e di farle pagare?

E' vero: il regolamento corse, fatto in contumacia delle Case, si ricorda della loro esistenza, non già per delineare quali diritti esse abbiano e quali ne siano i doveri, ma unicamente quando si tratta di applicare loro delle penalità!

E si noti che mentre è sempre lecito al corridore penalizzato di ricorrere — perchè è socio — al Congresso dei delegati, contro le deliberazioni del Consiglio direttivo, quando se ne creda leso, tale diritto non è concesso alle Case costruttrici ed ai Velodromi a cui è vietato di appartenere ufficialmente all'Unione.

Ed allora noi ci domandiamo: ritiene seriamente il Consiglio direttivo dell'U. V. I. di avere fatta cosa praticamente logica quando ha inflitto una penalità a della gente che non per volere proprio, ma per volere di chi si è eretto a giudice, è sottratta alla di lui giurisdizione?

Se le Case rifiuteranno di pagare, che cosa potrà fare l'Unione?

Esse non hanno licenze che possano essere revocate o sospese; esse non appartengono all'Unione



Seguendo il X Giro Ciclistico d'Italia. — In alto: Durante la IV tappa. - Il passaggio a Fano. — In basso: Sulla salita di Loreto. - A destra: Sivocci primo giunto a Pescara. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

e non possono per conseguenza essere espulse; esse hanno soprattutto la potenzialità di far naufragare qualsiasi manifestazione sportiva di professionisti — ce lo hanno provato coll'astensione della Milano-Torino, che quest'anno ha perduta ogni sua importanza —: sono quindi in condizioni di ridersi dei deliberati del Consiglio direttivo dell'U. V. I.

Ed allora noi ci domandiamo: è lecito a chi presiede le sorti della massima Federazione sportiva italiana di correre l'alea di far cadere nel ridicolo la Federazione stessa?

Ma, e questo è ancora più grave, noi abbiamo l'impressione che il Consiglio direttivo dell'Unione Velopedistica Italiana non conosca il regolamento corse che ha voluto applicare, e che non ne sappia esattamente comprendere la lettera e lo spirito.

Non discutiamo il caso Brunero.

Se avessimo dovuto intervenire per giudicare tale caso avremmo forse cercato anche noi di contorcere il regolamento corse in modo da poter mantenere in gara quel poderoso atleta che aveva dimostrato di dominare nettamente tutti nelle rudi fatiche del Giro d'Italia.

Non ci convince invece la interdizione alle corse decretata per i corridori che si sono ritirati, interdizione che deve durare fino al termine del Giro d'Italia.

L'U. V. I. riconosce il corridore professionista ed ammette che egli possa essere al servizio di una Casa.

Riconosce cioè che il corridore professionista ha diritto di assicurare un proficuo rendimento finanziario alle proprie fatiche, assumendo nei confronti delle Case e dei Velodromi che lo scritturano, la vera veste giuridica del dipendente stipendiato del locatario di opera.

Dopo questo riconoscimento esplicito come può negare loro che essi abbiano dei doveri non solo verso l'Unione, ma anche verso chi li paga?

Come può l'Unione cercar di impedir loro la difesa di quel patrimonio che faticosamente si sono venuti formando colle vittorie conseguite in tante corse?

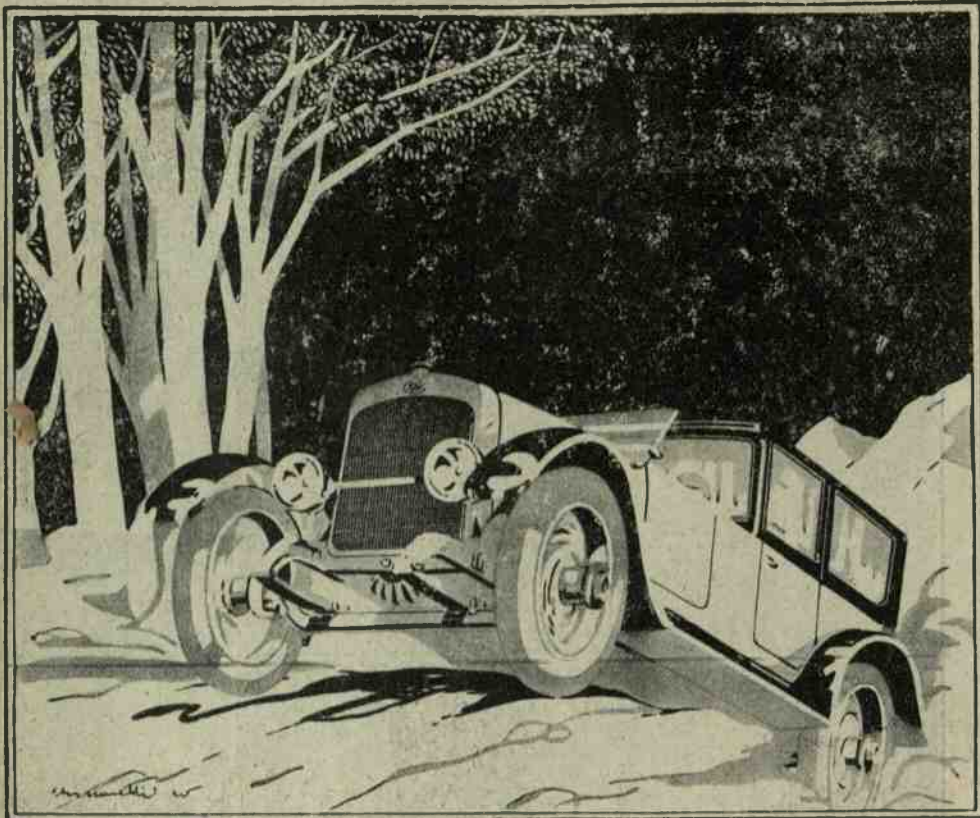
Siamo alla terza tappa del Giro d'Italia.

I Girardengo, i Belloni, e tutti gli altri, che avevano regolarmente preso il via all'inizio della corsa (il Giro d'Italia non è che una corsa solida divisa in tappe, tanto che vien fatta una sola classifica), possono aver compreso che Brunero non messo fuori gara quando a loro giudizio aveva violato il regolamento, si trovava in quel momento in forma tale da poterli facilmente dominare ed allora — se hanno agito di loro iniziativa — si sono ritirati.

Tale ritiro meritava una sanzione?

E la sanzione in quale articolo del regolamento la si è ricercata?

Noi pensiamo non sia lecito, non sia umano, voler impedire a chi dal proprio nome, dalla propria fama sportiva, trae il sostentamento, di difendere con ogni mezzo onesto quello che è diventato un vero patrimonio.



ITALIA

MODELLO 50
MODELLO 51 SPORT

FABBRICA
AVTOMOBILI
TORINO

Peugeot

La gran marca

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA

Ditta

G. C. FRATELLI PICENA

di CESARE PICENA

TORINO - CORSO INGHILTERRA, 17 - TORINO

Cicli

Motocicli

Automobili

Casa fondata nel 1835

VERMOUTH

CORA

TORINO

Vini spumanti

AMARO • CORA

Liquori fini

Una sconfitta nel Giro d'Italia rappresenta un discapito per il corridore di classe, ma rappresenta anche una diminuzione patrimoniale, in quanto che è noto che Case e Velodromi tengono calcolo nel fissare gli ingaggiamenti delle vittorie e delle sconfitte riportate.

Oggi Tizio o Caio comprendono che in una data corsa sarebbero sconfitti: si ritirano; domani in altre competizioni si sentiranno forti e giungeranno al traguardo trionfalmente.

Così facendo essi hanno difeso il proprio patrimonio senza offendere nessuno. Il Consiglio Direttivo dell'U. V. I. non l'ha pensata in tale modo ed ha sospeso i corridori delle équipes Maino e Bianchi per venti giorni.

Noi domandiamo ancora una volta: di quale disposizione si è valso il Consiglio Direttivo?

La interdizione ai corridori è prevista dal regolamento corse agli articoli 97, 137, 138, 140 e 141.

Se il Consiglio Direttivo ha voluto applicare uno di tali articoli ebbe torto, perchè nessuna delle mancanze in esse tassativamente previste era stata commessa dai corridori sospesi.

Ma nessuna di tali disposizioni è servita di base al provvedimento del Consiglio Direttivo, perchè nessuna di esse sancisce come termine minimo della interdizione il periodo di un mese, mentre il Consiglio Direttivo applicò solo la sospensione per venti giorni.

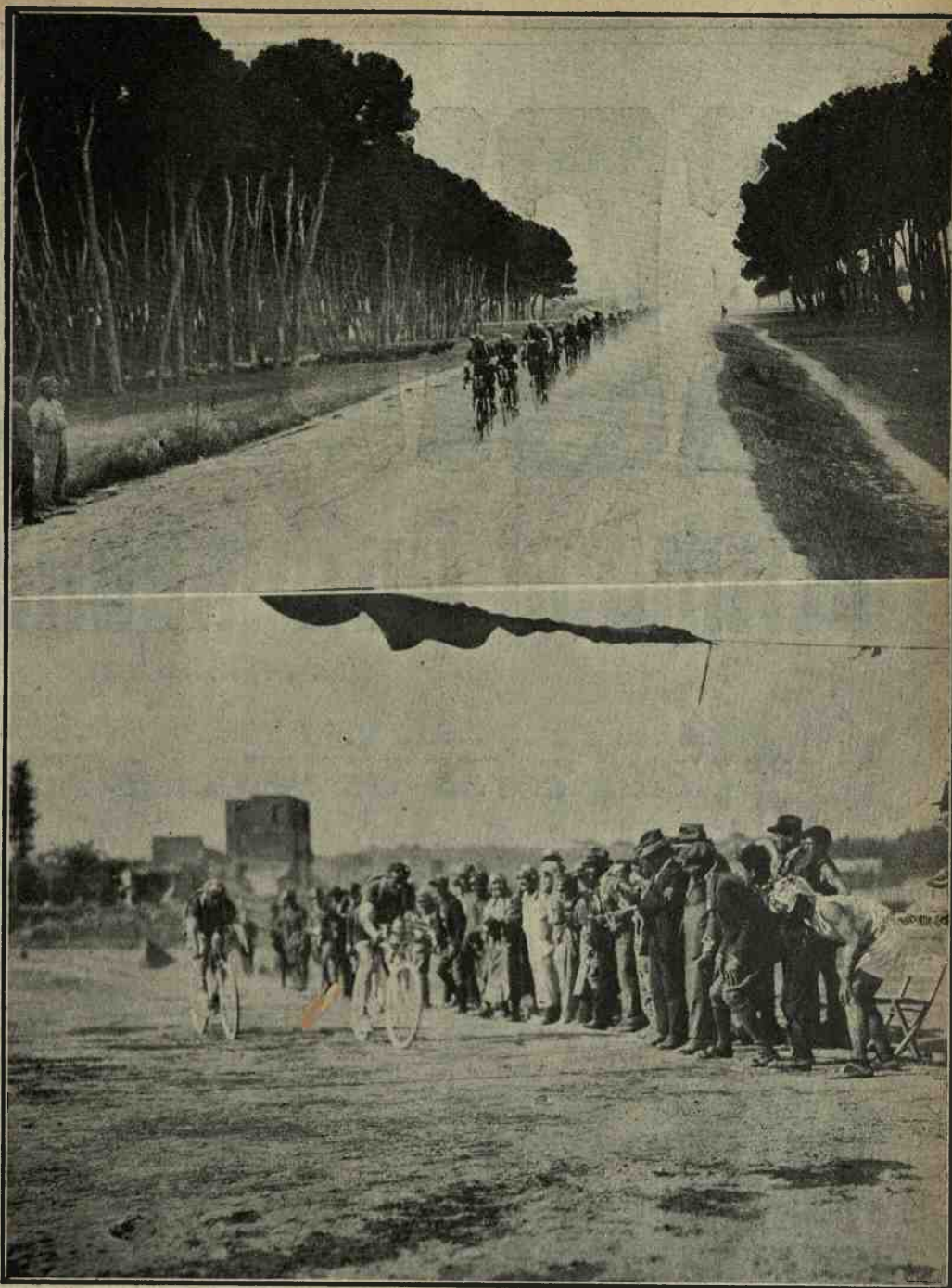
Ci troviamo dunque di fronte ad un atto di prepotenza antisportiva esercitata da chi non si presenta, nè in sede di Congresso, nè durante l'annata, a cercar di imporre e far rispettare non i regolamenti ma la propria volontà. Ma vi è qualche cosa di più.

Abbiamo visto che ufficialmente si riconosce il diritto al corridore professionista di assumere la veste di impiegato nei confronti delle case e dei velodromi.

L'impiegato deve inchinarsi di fronte alla volontà di colui dal quale dipende tanto più quando è vincolato da un contratto, contratto che è depositato presso la U. V. I.

Se Bianchi, se Maino ordinano ai loro corridori di non prendere il via, ai loro dipendenti non rimane che obbedire, ed essi non sono punibili per aver obbedito a chi li ha scritturati, a chi li paga.

Se le Case fossero riconosciute, se ad esse potesse darsi degli ordini, nel momento della conclusione dei contratti l'U. V. I. potrebbe intervenire per modificarne le clausole.



Verso Napoli. — In alto: Nella pineta di D'Annunzio. — In basso: L'arrivo a Napoli di Aymo e Brunero (Fot. Strazza - Lastre Tensi).



Artolomeo Aymo primo nella classifica generale del Giro d'Italia, dopo la 6ª Tappa. (Fot. A. Mingozzi - Lastre Cappelli).

Ma fino a quando noi ammettiamo la esistenza in seno dell'Unione del corridore professionista, mentre vietiamo a Case e Velodromi di far parte della nostra Unione, dobbiamo rassegnarci a restare estranei nei rapporti fra locatore e locatario di opera... sportiva.

Se la Unione Velocipedistica Italiana avesse, come voleva la Federazione Ciclistica Italiana di felice memoria, inibito ai corridori di fare del professionismo, non avrebbe mai potuto sorgere un motivo plausibile per i corridori di équipes di abbandonare le corse, perchè di équipes non se ne sarebbe mai parlato.

Ma allo stato attuale delle cose non è lecito colpire di scomunica l'impiegato che eseguisce gli ordini tassativi ricevuti dal proprio principale.

Siamo seri: ricordate il Consiglio Direttivo dell'U. V. I. che non è lecito far cadere il discredito ed il ridicolo sulla massima Federazione Sportiva Italiana con delle disposizioni cervelottiche, le quali sollevano la ribellione di chi le deve subire, mentre formano oggetto di derisione e di scherno per chi è in condizione di non doverle temere.

Non è seminando astio che si dà incremento allo sport.

Chi presiede una Federazione Sportiva deve per primo dar esempio di disciplina, deve per primo essere ossequiente ai regolamenti che la carica gli impone di far rigorosamente osservare dagli altri.

E noi rammarichiamoci di dover rilevare che nella applicazione dei regolamenti vigenti il Consiglio Direttivo si è dimostrato inabile, per non essere incapace.

elle.

(1) *Nell'ultimo numero abbiamo promesso che avremmo ancora scritto del ritiro di alcune Case dal X Giro d'Italia. Abbiamo sottoposto la questione ad un notissimo sportsman, avvocato assai noto del foro torinese ed abbiamo da lui ricevuto il commento che qui sopra pubblichiamo. Conveniamo pienamente nelle ragioni sostenute dal nostro collaboratore.*

N. d. D.

CIOCOLATO
TALMONE
AL LATTE

CEIRANO

Settimana Automobilistica Sarda

(Maggio 1922)

Nella corsa di velocità Km. 506,4 la

CEIRANO

vince brillantemente classificandosi

1^a 2^a 3^a assoluta - 1^a 2^a 3^a di categoria (cmc. 3000) con

1. ERNESTO CEIRANO in ore 6,17'11"45 alla media di Km. 80,011
2. TOMMASO SACCOMANI in ore 6,36'13"45 alla media di Km. 76,167
3. PIETRO CATTANEO in ore 6,53'20"15 alla media di Km. 73,015

*dimostrando sul difficile lungo percorso
regolarità, resistenza e velocità incomparabili*

3 Vetture partite - 3 Vetture arrivate

TIPO SPORT modello C. S. 2

Aggiudicandosi i seguenti premi:

- la Coppa (Challenge) di S. A. R. il Principe Ereditario;
- la Coppa della Camera di Commercio di Cagliari;
- la Coppa di S. E. il ministro Micheli;
- le Tre Medaglie d'Oro ai tre primi classificati per categoria.