

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Conto corrente colla Posta).

ABBONAMENTI

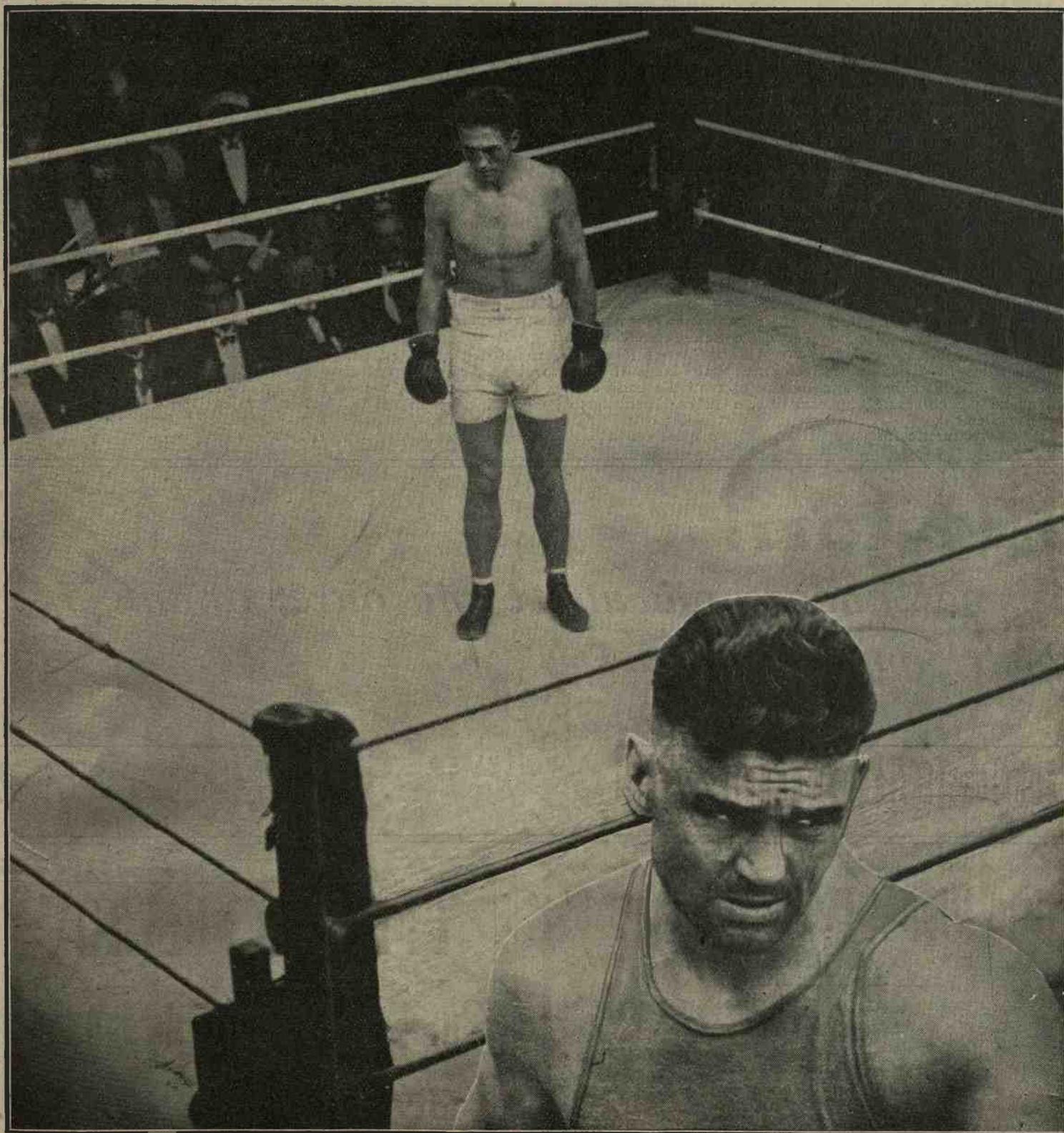
	ITALIA	ESTERO
Anno	L. 15	L. 30
Semestre	» 8	» 16

Direttore: GUSTAVO VERONA

PREZZO DELLE INSERZIONI

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

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO



Il più grande match pugilistico
Carpentier (francese) contro l'americano Dempsey (nel medaglione)

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

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

La scalata al Sestrières

La prima disputa del circuito avvenne nel 1913 sotto forma di marcia di regolarità, su un percorso di km. 310.100. In quell'anno la gara fu riservata alle sole motociclette di 500 cmc. di cilindrata e si classificò al primo posto la «Borgo» montata da Pierino Alberto, secondo fu Giuseppe Meldi, pure su «Borgo» e terzo Ludovico Cosso, che conduceva una «Triumph».

Nell'anno seguente il circuito del Sestrières ebbe ancora il carattere di marcia di regolarità, ma il percorso fu lievemente aumentato e portato a km. 344.200.

Una innovazione fu costituita dall'ammissione delle motovetturette, mentre le motociclette costituirono ancora una unica categoria, non essendo ammesse quelle di cilindrata superiore a 500 cmc.

La vittoria toccò anche questa volta ad una macchina italiana, anzi torinese, fu Federico Della Ferrera che si classificò primo, pilotando una macchina propria; anche il secondo posto di classifica fu appannaggio di una «Della Ferrera», montata da Nino Valenzani, mentre il terzo riuscì Oreste Malvisi, non ancora un «asso» con una «Tersot». Nella categoria motovetturette fu primo Louvet Vittorio su «Mathis» di 1100 cmc. e secondo Oreste Picena su una di quelle «Bebè-Peugeot», allora in gran auge, di 1000 cmc. La guerra impose una lunga sosta alla prova del Moto-Club di Torino così come ha fatto per qualsiasi manifestazione sportiva, specie per quelle che hanno vincoli più o meno stretti con l'industria.

Dopo l'armistizio la società della Galleria Subalpina non perse tempo e diede una nuova vita alle sue manifestazioni.

Si ebbe così nel 1919 la III edizione del «Circuito del Sestrières» al regolamento del quale furono apportate importanti modificazioni. La corsa motociclistica fu divisa in tre categorie: quella riservata alle macchine con cilindrata di 350 cmc., quella per cilindrata di mezzo litro, e quella per i 750 cmc.

Oltre alle motovetturette furono anche ammes-

se le motocarrozette per le quali fu creata una apposita categoria.

Anche il percorso fu diverso da una categoria all'altra: infatti le motociclette dovevano percorrere km. 256,4, mentre i «side-cars» e le vetturette dovevano compiere solo km. 94.600.

La categoria dei 350 cmc. fu vinta in quell'anno da A. Antoniazzi su «Douglas», quella del mezzo litro per la seconda volta da Federico Della Ferrera su macchina di propria fabbricazione e quella dei 750 cmc. da G. Meldi, su «Borgo». Fra i «side-cars» si classificò al primo posto la «Excelsior» di B. Plassa, mentre Temperino portò la sua piccola «Temperino» alla vittoria nella sua categoria. L'anno scorso la gara ebbe ben 6 categorie e cioè: motociclette di cilindrata 350, 500, 750 e 1000 cmc.; motocarrozette e motovetturette. Il percorso, uguale per tutte le categorie, fu di km. 256-400.

Nelle motociclette la vittoria toccò a E. Molasagna su «B. M. P.» nei 350 cmc., da P. Nosenzo su «Della Ferrera» nei 500 cmc., da Mario Castagno su «Rover» nei 750 cmc., e da M. Trabaldo su «Indian» nelle cilindrata massime.

Vincenzo Borgarello si affermò nettamente con la sua «Excelsior» nei «side-cars», mentre nelle motovetturette fu ancora una «Temperino» quella condotta da Martinelli, che si assicurò il primo posto.

Sul circuito del Sestrières, da ripetersi tre volte, si è svolta domenica la manifestazione, organizzata dal Moto Club Torino. Sessanta concorrenti hanno preso la partenza alle ore 5 dalla nuova barriera di Francia, e con un distacco da uno all'altro di trenta secondi. Il percorso era il seguente: Torino-Susa-Cesana-Colle del Sestrières-Pragelato-Fenestrelle-Pinerolo-Avigliana-Susa-Cesana-Sestrières.

Enorme folla di sportmen si è recata ad assistere lungo il percorso al passaggio dei concorrenti. La corsa è stata movimentatissima, avendo ad essa partecipato i migliori campioni del motociclismo italiano. Numerose cadute, alcune delle quali con abbastanza gravi conseguenze, han-

no impedito a parecchi concorrenti di terminare il percorso. Nazzaro Biagio, il campione piemontese, è riuscito ancora una volta su moto Indian a battere tutti i concorrenti, stabilendo il tempo migliore tanto nella sua categoria come nella classifica generale.

Ecco i risultati:

Categoria 350 cmc.: 1. Visioli Erminio (Garelli) coprendo i 418 km. del percorso in ore 8,26'3" alla media di km. 49,560; 2. Gnesa Ernesto (Garelli) in 8,35,10" 3/5; 3. Garanzini Oreste (Verus) in 8,37'41" 1/5.

Categoria 500 cmc.: 1. Della Ferrera Federico (Della Ferrera). Tempo della salita Cesana-Sestrières 12'59" 1/5; 2. Opessi Piero (Triumph) (id. 13'51" 1/5); 3. Spallanzani Romolo (Sarolea) (id. 15'11" 2/5); 4. Poletti (Frera) (id. 15'28" 3/5); 5. Vailati (Sunbeam) (id. 15'46" 3/5); 6. Bai-Baldino (Douglas) (id. 17'32" 3/4).

I sei concorrenti sopra indicati hanno compiuto l'intero percorso alla media oraria massima consentita di 50 km.; e il loro tempo è ufficialmente stabilito in 8 ore 21'50".

7. Fiorasi, 8 ore 39'51" 4/5; 8. Acerboni, 8,41'57"; 9. Amici, 8, 54'7" 4/5; 10. Gianolio, 9,22'7"; 11. Minetti, 10. 33'33"; 12. Airoldi 11,0'10" 1/5.

Categoria 750 cmc.: 1. Moretti Primo (Frera) (tempo ufficiale in base alla media massima consentita di 50 km. all'ora; 8 ore 21'50"); sulla salita Cesana-Sestrières 15'6" 1/5; 2. Ravazzolo G. (Triumph), ore 8,31'22"; 3. Grignani Eugenio (Fongri) 8,45'44"; 4. Fiaccadori (Frera) 8,56'12"; 5. Zanchetta (Galloni) 9,0'54" 1/5; 6. Fiandesio 9,56'27" 3/5; 7. Passoni 10,10'53" 2/5; 8. Bruno 10,56'58" 3/5; 9. Bortolotti 11,3'47".

Categoria 1000 cmc.: 1. Nazzaro Biagio (Indian-Pirelli) (tempo sulla salita Cesana-Sestrières 12'22"); 2. Ruggeri Amedeo (Indian) (id. 12'30" 4/5); 3. Maffei Miro (Indian) (id. 13'21" 1/5); 4. Malvisi O. (Indian) (id. 13'21" 4/5); 5. Trabaldo (Motosacoche) (id. 13'59"); 6. Santantonio (Indian) (id. 20'42" 2/5).

I sei concorrenti sopra elencati hanno compiuto l'intero percorso alla media oraria massima consentita di 50 km.; e il loro tempo è ufficialmente stabilito in ore 8,21'50"; 7. Piva, ore 8,34'45".

Partiti 10, arrivati 7. Il record di Nazzaro sulla salita Cesana-Sestrières sostituisce il vecchio di 14'27".

Aviatori!

per andare più alto e più oltre, munite i vostri apparecchi dei

Fabbrica Italiana Magneti Marelli



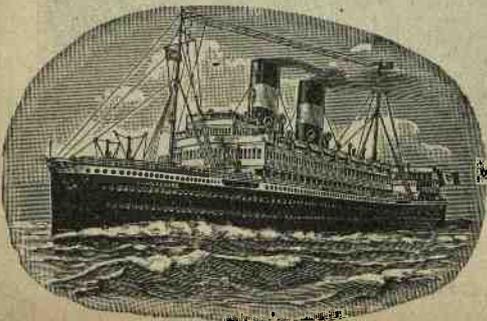
MILANO - Casella 10-32

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

Telefono int.^{le} N. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2

Agenzia delle Società:
Navigazione Generale Italiana - La Veloce - Transoceanica - Sismar - Marittima Italiana - Sicilia - Nord, Centro, Sud America, Australia, Estremo Oriente, Egitto, etc.

Listino partenze, prezzi informazioni a richiesta.



ALPINISTI

per il vostro

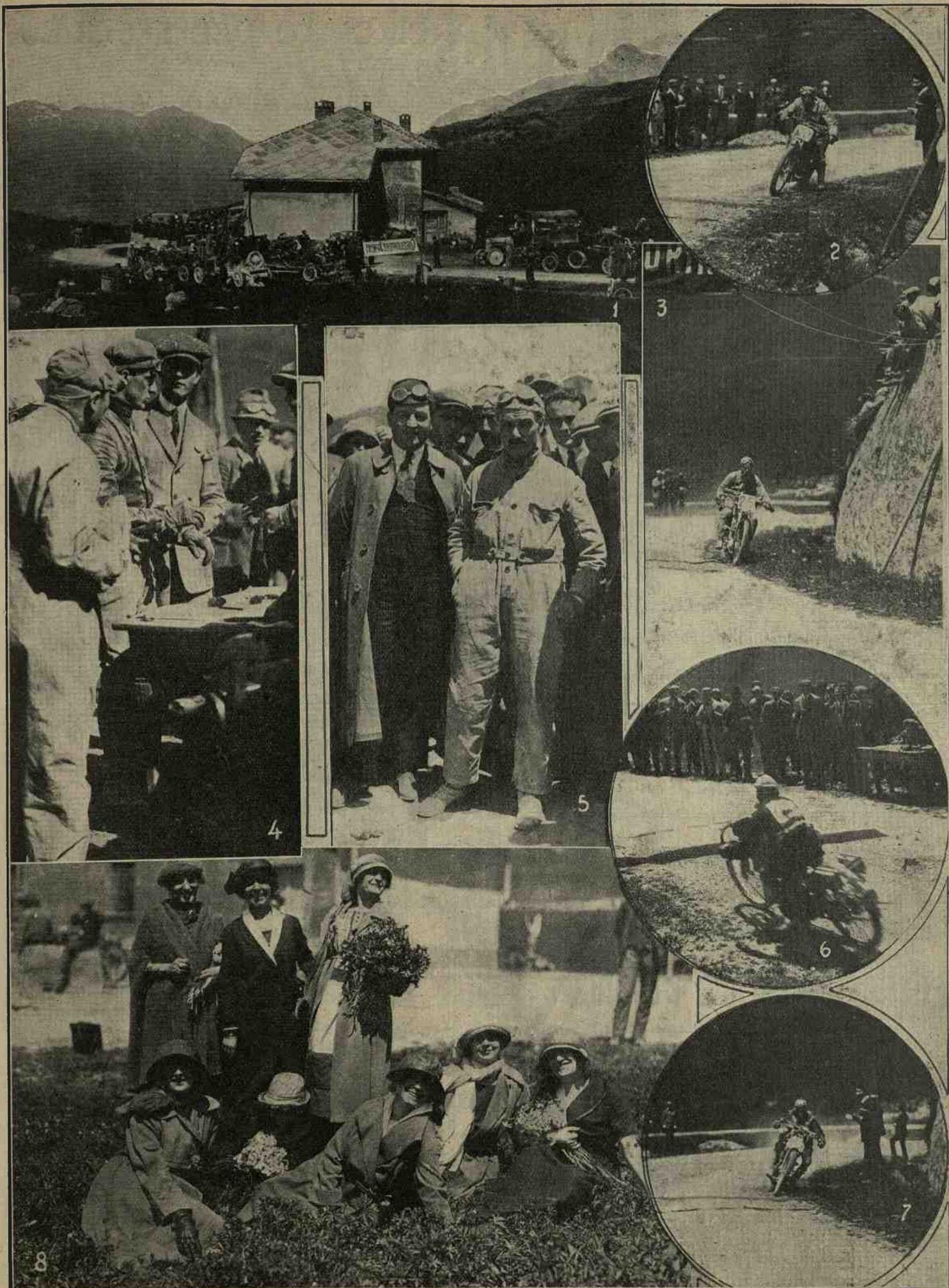
Equipaggiamento da montagna

DA

BOSCO MARRA & C.

Via Roma, 31 TORINO Neg. Via Cavour (già Vigo)
 Telefono 26-20

Richiedere Catalogo: Alpinismo - Sport invernale.



IL CIRCUITO DEL SESTRIÈRES — 1. Al colle del Sestrières - 2. Ruggeri - 3. Della Ferrera - 4. Nazzaro all'arrivo - 5. Della Ferrera all'arrivo - 6. Della Ferrera - 7. Nazzaro - 8. Un grupo di Signore.

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

CIRCUITO DEL SESTRIÈRES

NUOVA GRANDE VITTORIA

dei

Carburatori ITALIA

con

Federico Della Ferrera su moto DELLA FERRERA

e

CARBURATORI ITALIA

Primo categoria 500

LA PIÙ DISPUTATA

Agente Generale per l'Italia GUIDO MEREGALLI
MILANO - Corso Magenta, 37

METALLURGICA DI ALPIGNANO - SOCIETÀ ANONIMA
TORINO - Via Carlo Alberto, 23 - Telef. 1-89

CICLISTI!!

Domandate i Nuovi Prezzi

RIBASSATI

delle Coperture e Camere

S.A.L.G.A.

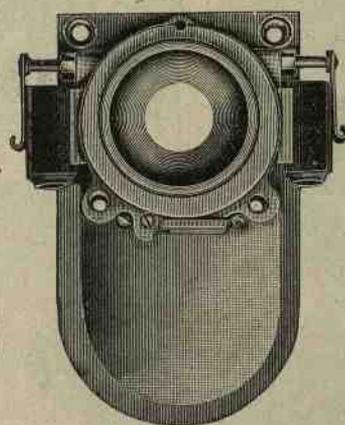
Società Anonima Lavorazione della Gomma ed Affini

Capitale Sociale L. 20.000.000 interamente versato

SEDE TORINO - Corso Venezia, 8 - Telefono 62-62

Stabilimenti:

TORINO - CASELLE TORINESE



Grande
assortimento
pezzi
di
ricambio



dei rinomati Magneti

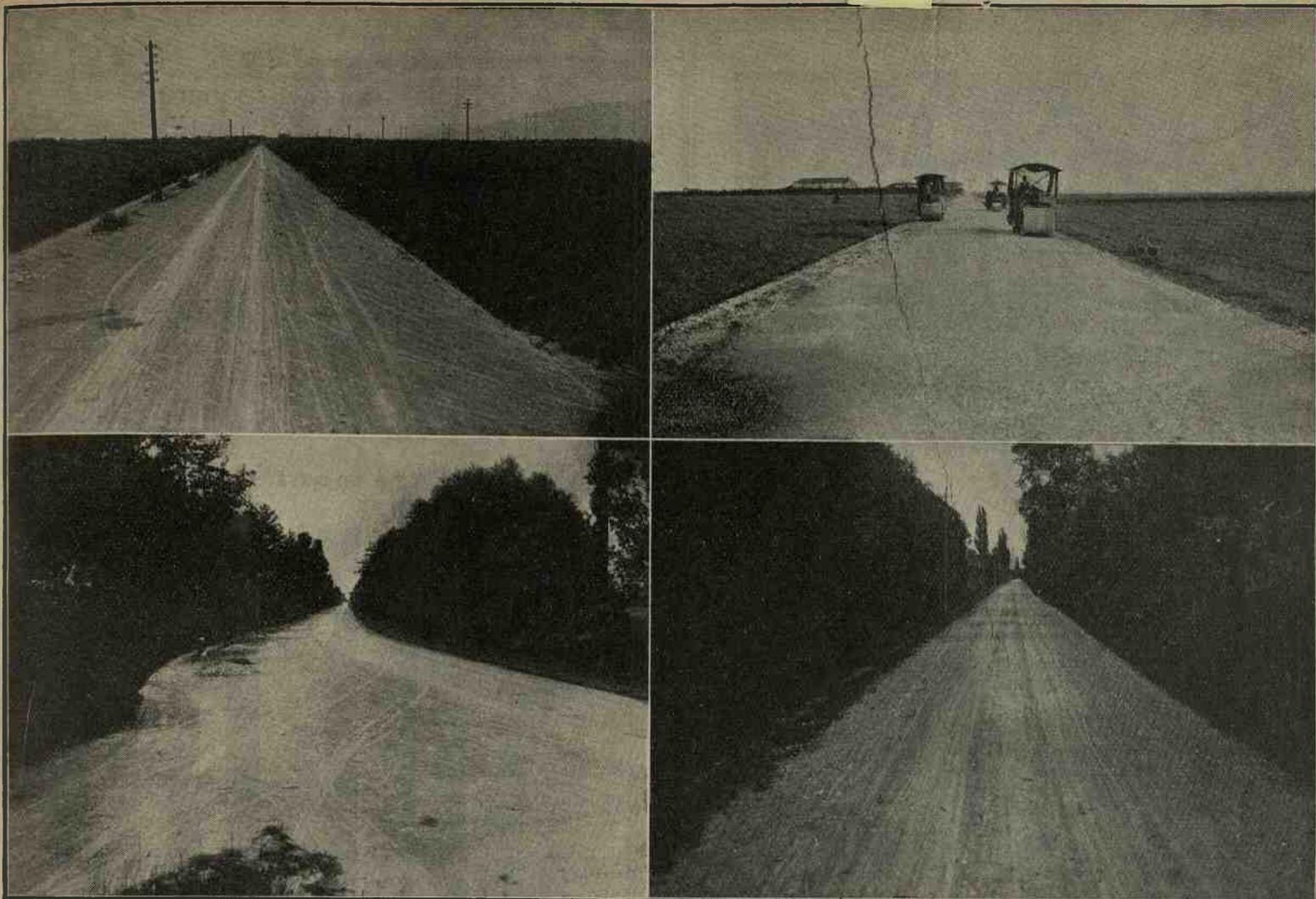
MARELLI

presso

DOMENICO FILOGAMO

Via dei Mille, 24 - TORINO - Via dei Mille, 24

Filiali: Trieste, Milano, Firenze, Roma, Napoli, Palermo



Dove si svolgerà il Gran Premio Automobilistico d'Italia 1921. — N. 1. Dove sorgeranno le tribune dell'arrivo. — N. 2. Il rettilineo che dalla Fascia d'Oro termina al bivio per Calvisano e Ghedi. — N. 3. Tra Montichiari e Rho di sopra. — N. 4. Sul rettilineo che dal bivio Ghedi e Calvisano termina presso Montichiari.

Risorge il Grande Sport Motoristico

Le giornate sportive bresciane

Sono fissate dall'8 all'11 settembre.

Il Gran Premio d'Italia, il Gran Premio Vette, il Gran Premio Gentlemen, il Campionato italiano di velocità Gentlemen, la Coppa delle Dame che l'Automobil Club di Milano farà disputare dall'8 all'11 settembre costituiscono un insieme di prove quali mai lo sport italiano ebbe finora.

Come è noto il Gran Premio d'Italia si disputa secondo la formula dei Grands Prix internazionali: motori con cilindrata non oltre 3 litri, peso dello «chassis» non inferiore agli 800 chili, distanza fissa del posto del guidatore dall'estremità posteriore dello «chassis».

La formula non è recente: essa dette già i suoi risultati spingendo i costruttori alla ricerca di un motore assai potente a confronto della limitata cilindrata.

Le gare per "gentlemen",

L'Automobile Club di Milano ha pubblicato in questi giorni il regolamento del Gran Premio Gentlemen 1921, che fa parte del ciclo di manifestazioni automobilistiche della settimana di settembre e che si disputerà sullo stesso circuito del Gran Premio d'Italia.

La corsa «Gentlemen» è stata istituita per favorire la passione sportiva di quei dilettanti che non abbiano partecipato e non figurino iscritti nelle gare nel 1921 in Italia o all'estero come concorrenti stipendiati dai costruttori e che non facciano comunque della guida dell'automobile una professione od un mestiere.

In tale Gran Premio sono ammesse le seguenti categorie di veicoli: categoria A, cilindrata massima 2000 cmc.; categoria B, cilindrata massima 1500 cmc.; categoria C, cilindrata oltre i 4500 cmc. I veicoli dovranno essere carrozzati da cor-

sa, a due posti. Il percorso sarà di circa 400 km.

Insieme al Gran Premio «Gentlemen» sarà corsa la «Coppa delle Dame» riservata ai concorrenti di sesso femminile, e fra i concorrenti di nazionalità italiana che proveranno di avere in proprietà la macchina su cui correranno, sarà disputato il titolo di «Campione italiano Gentlemen di velocità 1921», da assegnarsi a quello fra i concorrenti che farà il miglior tempo.

Il Regolamento prevede il diritto dell'Automobile Club di Milano di eliminare dalla corsa tutti i concorrenti che in una prova sul km. lanciato sul circuito non abbiano raggiunto la velocità oraria di km. 90 per la categoria A e di km. 110 per le categorie B e C.

Il Gran Premio Vette

Unica gara riservata alle macchine di piccola cilindrata il Gran Premio Vette completa adeguatamente la riunione di Brescia.

La costruzione delle piccole macchine utilitarie, lo studio della resistenza e dell'economia dei loro organi per troppo tempo vennero in Italia trascurati. Attratti dal miraggio dell'esportazione i nostri industriali portarono sempre le maggiori cure alla vettura d'élite e quando l'assorbimento dei mercati stranieri si ridusse a ben poco per questo tipo essi avrebbero trovato inesorabilmente saturo il mercato interno per quanto riguarda il tipo di vettura utilitaria se prima i divieti d'importazione e poi le protezioni doganali non avessero ostacolato agli stranieri (postisi di nuovo prontamente e con lena allo studio ed alla costruzione delle vetture, nella quale attività già si sorpassavano nettamente) la completa conquista del nostro pubblico.

Fortunatamente alcuni industriali nostri non hanno perduto tempo e la loro genialità ci ha dato subito tipi più che soddisfacenti: rammentiamo Ansaldo, Aurea, Ceirano, Chiribiri, Figini, O. M., Prince, Restelli, Star, Scat.

Al Gran Premio Vette non tutti i tipi normalmente da esse costruiti potranno partecipare giacché il regolamento prescrive che il motore

non debba superare i 1500 cmc. di cilindrata, ma riteniamo che l'importanza della gara non sfuggerà alle marche intenzionate di produrre e di lavorare per il mercato italiano il quale farà certo ottima accoglienza ad un prodotto nazionale che abbia tutti i buoni requisiti della nostra industria.

Brescia dunque anche da questo lato tecnico-commerciale segnerà una pietra miliare negli annali dell'automobilismo italiano.

Cosa si vede sul Circuito

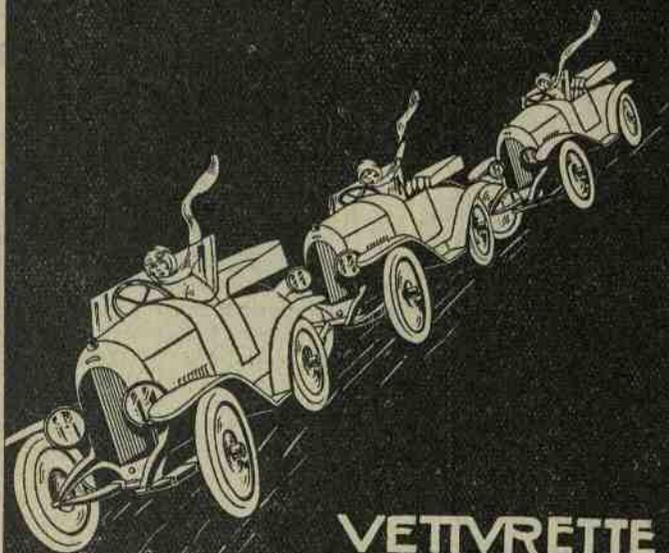
Siamo a Brescia il mattino di domenica 26 giugno alle ore 8 e precisamente sul piazzale della stazione centrale in attesa della riunione degli invitati per la visita ai lavori del Circuito. Con noi è l'amico Cav. Brack Papa reduce dai trionfi del raid Baracca. In breve attorno a noi la folla dei campioni, degli industriali, dei giornalisti e delle giornaliste si fa notare.

Il Comm. Mercanti ne prende la direzione e distribuisce i diversi invitati in parecchie automobili messe gentilmente a disposizione dagli sportsmen bresciani. A noi tocca il turno su una elegante vettura Lancia del senatore Bettoni.

La carovana marcia verso la brughiera di Montichiari. Vi sono tutti i migliori, tutti coloro che per l'automobilismo operarono ed operano con fede ed entusiasmo, convinti che patrocinando il successo di una simile organizzazione svolgono opera veramente meritoria verso la Patria.

L'Italia e la Francia, le sole nazioni di tutta Europa, avranno quest'anno l'alto onore di chiamare in lizza i migliori campioni del volante. Quella dei Bresciani non è l'organizzazione solita; è qualche cosa che supera l'ordinaria manifestazione: è una grande opera alla quale con volontà e fede i figli della Leonessa d'Italia dedicano denaro ed opera. Solo i Bresciani potevano affrontare un così arduo problema sportivo e finanziario. Vi concorrono tre fattori essenziali: la natura con le sue splendide strade, la passione di un popolo veramente sportivo come quello bresciano, la mente direttiva di un uomo pratico,

**AVTOMOBILI
CHIRIBIRI & C
TORINO (ITALIA)**



**VETTRETTE
12 HP**

OFFICINE

DI

Villar Perosa

**Cuscinetti a sfere
Sfere di acciaio**

VILLAR PEROSA
** (Pinerolo) **

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

Sig. Ing. **CELSO CAMI**, MILANO, Via Andrea Appiani, 15 — Sig. **CARLO CAIRE**, GENOVA, Via Granello, 20 r. — Sig. Ing. **LAURO BERNARDI**, VERONA, Via S. Eufemia, 24 — Sig. Rag. **PIETRO CONCATO**, TRIESTE, Via Udine, 37 — Sig. **IGNAZIO ZAPPA**, ROMA, Via Giubbonari, 25 — Sig. **ALMERICO REALFONZO**, NAPOLI, Piazza Nicola Amore, 6 — Sigg. **P. & G. F.lli ZUCO**, CATANIA, Via Etna, 175.

Nella corsa a squadre
per la disputa della coppa "**La Torino**,"
(Eliminatorie per la Coppa Italia)

si classificava:

1° La squadra della Società "**La Torino**,"
con **Abellonio, Terreni, Franconi, Chiusano**

i primi tre montanti Gomme

"SALGA"

Il Sig. Galli Vito su ciclo **REB**
si classificava **1°** nelle corse seguenti:

**Circuito Venarottese - Colli del Tronto
Porto d'Ascoli e ritorno**

**Campionato Ascolano indipendenti
Sant'Anna - Porto Ascoli e ritorno**

Nel circuito Appignanese
si classificarono:

1° Tanterelli Dino - 11° Galli Vito

sempre con **GOMME**

"S.A.L.G.A."

Società Anonima Lavorazione Gomma & Affini

S. A. L. G. A.

Corso Venezia, 8 - TORINO - Telef. 62-62

orte, deciso come il comm. Mercanti, un figlio di Brescia.

Sapevamo dell'opera organizzativa degli sportivi bresciani, ma quanto essi ci hanno permesso di osservare nella visita al Circuito supera ogni nostra immaginazione.

Mai circuito automobilistico al mondo avrà avuto come quello prossimo di Brescia campo sportivo più perfetto, più ampio, più interessante. Immaginate, o lettori, una pista sulla quale possono marciare anche due concorrenti contemporaneamente lanciati alla velocità di 200 Km. all'ora!

Il riattamento del suolo stradale della via provinciale, l'allargamento di strade minori comunali, la creazione di curve che durano per chilometri sorte attraverso campi coltivati giranti all'infuori di grosse borgate, le deviazioni di grossi canali formano un arduo problema organizzativo alla cui soluzione sanno rispondere solo la fede, l'entusiasmo, la praticità degli uomini bresciani che fanno capo al comm. Mercanti.

Fra un mese la pista dove si otterranno velocità fantastiche sarà ultimata e le prove di collaudo le faranno gli stessi concorrenti.

Sorgeranno contemporaneamente le grandi tribune, i luoghi di rifornimento, i restaurants, la posta, il telegrafo, il telefono a mezzo del quale si conosceranno di minuto in minuto tutte le fasi della corsa.

Industriali, corridori e giornalisti hanno riportato domenica una sola impressione: quella di grandiosità e di ricchezza di comfort.

Il Circuito di Brescia del 1921 non avrà precedenti nella storia automobilistica mondiale.

Brescia scriverà nuovamente a caratteri d'oro il suo nome nella storia dello sport motoristico, l'Automobile Club di Milano ed il Comitato di Brescia bene avranno meritato con la loro organizzazione la riconoscenza del popolo italiano.

La presenza a Brescia e meglio diremo sul Circuito di una così eletta schiera di autorità, di campioni e di competenti, il plauso unanime che essi hanno rivolto ai coraggiosi organizzatori, sono l'esordio di quello che sarà il successo colossale dell'impresa Grandiosa impresa! Bravissimi, amici bresciani!

Per dare maggiormente valore al nostro asserto ricorderemo qui quanti la pensano come noi e che domenica sedettero attorno all'animatore di tutto questo movimento organizzatore, il commendatore Mercanti, riuniti a banchetto all'Hotel del Gallo: il Prefetto comm. Marzialis, l'assessore anziano di Brescia cav. Cavalleri, il segretario della Commissione Sportiva A. C. Moldenhauer, l'ing. Allegri deputato provinciale ai lavori, il comm. Verona, il cav. Emilio Colombo, direttore della Gazzetta dello Sport, l'aviatore Brack Papa, il colonnello dei RR. CC. cav. Caratele, il commendatore Strada, il magg. Stanzani, l'Intendente

di Finanza cav. Barbieri (Governo, RR. CC. e Finanza: ecco un trionfismo promettente per l'assistenza benigna del Barbaieu Stato nella prossima manifestazione!), M. Reinach, il cav. Chiribiri, il nob. Origoni, presid. S. I. Aviaz. Milano, la baronessa Dosio di Lidel, l'ing. Galli, il commendatore Caffarati, il march. Niccolini, Gutierrez, il Questore cav. Colonna, il march. Sommpiccardi, Silvani, Ascari, Sirtori, Momo, l'ing. Scheidler vice-presid. Moto C. It., l'ing. La Torre, il cap. Sacchi, il pittore Mazza, il comm. Davia, il comm. ing. Orefici, il comm. Spagnolo, il comm. Carli, l'avv. Feroldi, la signora Gaggiotti, il nob. Da Ponte, il comm. Bertoli, l'avv. Corradi, i rappresentanti della stampa politica e sportiva di tutta Italia.

L'Unione Italiana delle Fabbriche di automobili ha per la riunione di Brescia concessa la sua completa adesione invitando tutte le fabbriche italiane a parteciparvi.

L'impresa che ha avuto l'appoggio più completo del Governo, della deputazione provinciale e degli enti locali, che suscita l'ammirazione unanime della stampa sportiva e politica d'Italia, deve raccogliere l'adesione più completa delle fabbriche italiane.

Sul suolo italiano la vittoria dovrà essere degli italiani contro i campioni d'oltr'Alpe che scenderanno in Italia dalla Francia e dalla Germania. Nessuno quindi manchi di aderire all'invito dei figli di Brescia; l'industria automobilistica nazionale deve mettere in gara i suoi migliori prodotti, deve in questa occasione fare nuovamente in modo di valorizzarli.

Prendiamo motivo dalle giornate motoristiche bresciane per fare ridire nel mondo intero che in Italia non vi è la rivoluzione come ad arte più volte si è fatto credere a tutto detrimento delle nostre industrie. Nelle officine italiane si lavora, e le nostre maestranze sono in fatto di costruzione automobilistica sempre le prime del mondo.

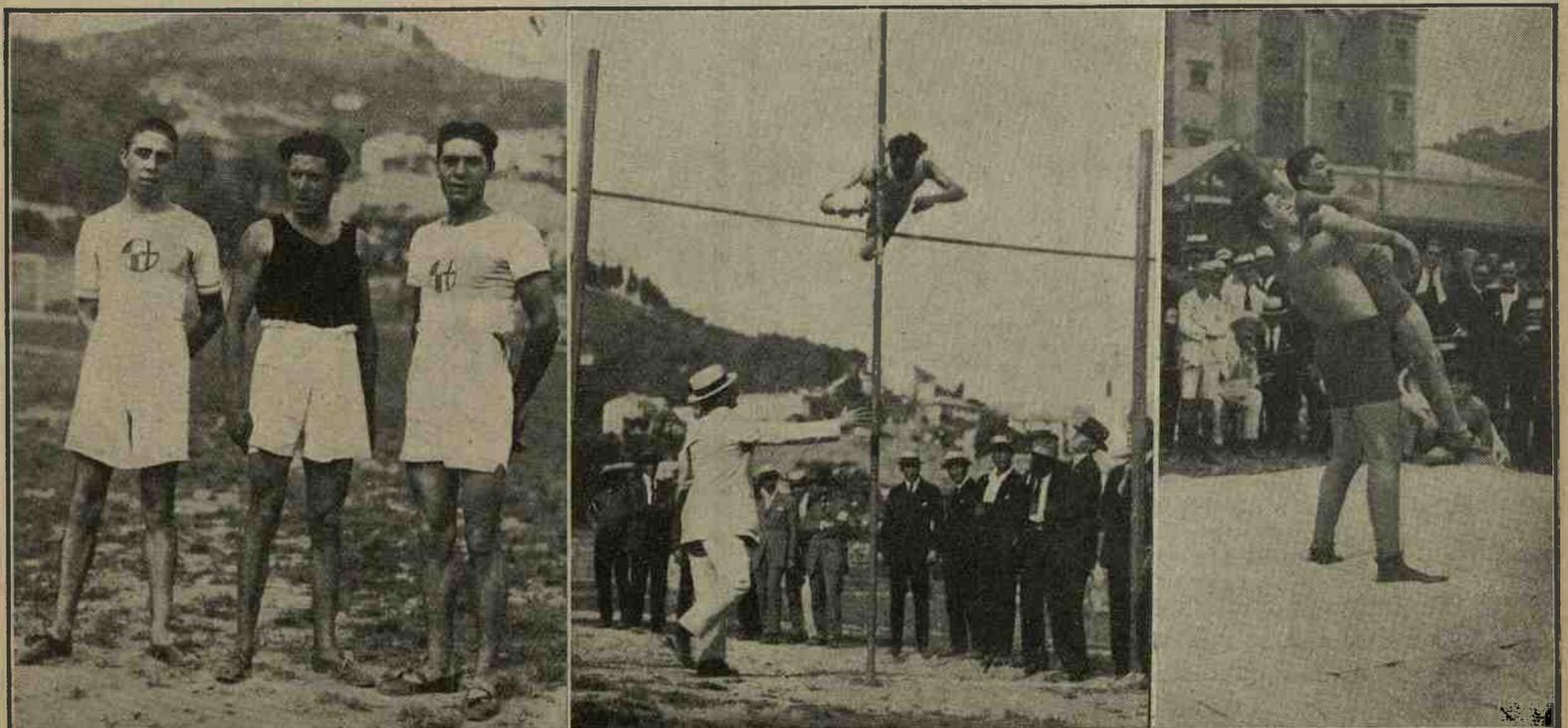
Ripetiamo: nessuno si rifiuti di aderire.

G. Verona.

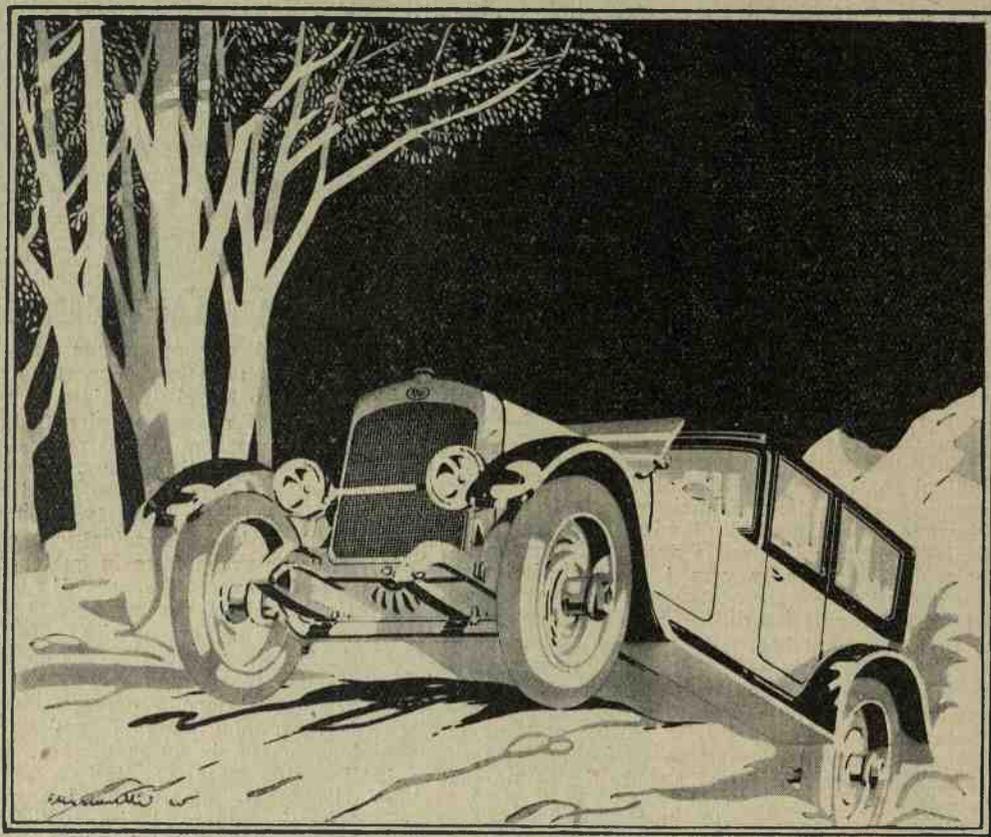


Un lutto per l'aviazione francese

In seguito ad una operazione causata da un accidente automobilistico, è morto il capitano aviatore Anselmo Marchal, malato da molti mesi. Anselmo Marchal riassume si può dire da solo la storia dell'aviazione di guerra e di pace. Pilota fin dal 1910, egli era uno dei tecnici più reputati dell'aviazione francese. Egli aveva studiato per molto tempo l'aviazione tedesca, prima delle ostilità, e le informazioni che egli riportò dalle visite che aveva fatto in quel paese furono preziose per il Governo francese. Il suo sogno era di sorvolare Berlino, per mostrare al nemico che la sua capitale non era al riparo dagli attacchi francesi. Ma fu oltremodo difficile decidere il quartier generale ad autorizzare una simile impresa. L'autorizzazione venne finalmente accordata ed il capitano Marchal partì da Nancy su un biplano mosso da un motore di 80 cavalli il 20 luglio 1916, ore 21,10. Egli incontrò nel suo viaggio la pioggia a partire da Francoforte; alle 2,10 del mattino giunse al disopra di Berlino, ove lanciò cinquemila manifesti. All'aurora la fatica e le deficienze del motore fecero di questa fine di raid una vera agonia. Egli fu costretto a scendere a Cholm a 1380 chilometri dal punto di partenza e a 80 chilometri dalle linee russe. Egli venne catturato da un sottufficiale austriaco. I tedeschi però rivendicarono la cattura e il Marchal conobbe allora la prigione di rigore nelle carceri tedesche. Egli finì per ritrovare l'aviatore Garros, insieme al quale evase al principio del 1918, riuscendo, dopo molteplici peripezie, a rientrare in Francia. Egli si era applicato poi a costruire un apparecchio speciale per attraversare l'Atlantico, ma l'indifferenza e le interminabili formalità impedirono di essere pronto prima della vittoria di Alcock e di Brown. Tale è l'eroe la cui perdita è un vero lutto per l'aviazione.



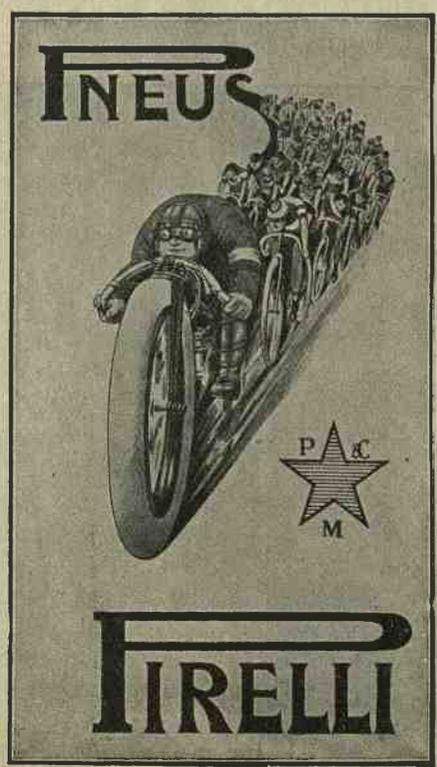
I campionati liguri della Federazione Ginnastica. A destra: corsa m. 1000: 1° Sega, 2° Ferrero, 3° Orenzo. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). Nel centro: salto con l'asta: 1° Michelasi di Sesto con m. 2,85. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). A destra: gara fra due forti lottatori. Ghezzi campione pesi piuma e l'atleta Isetta. (Fotografia Guarneri - Lastre Cappelli).



ITALIA

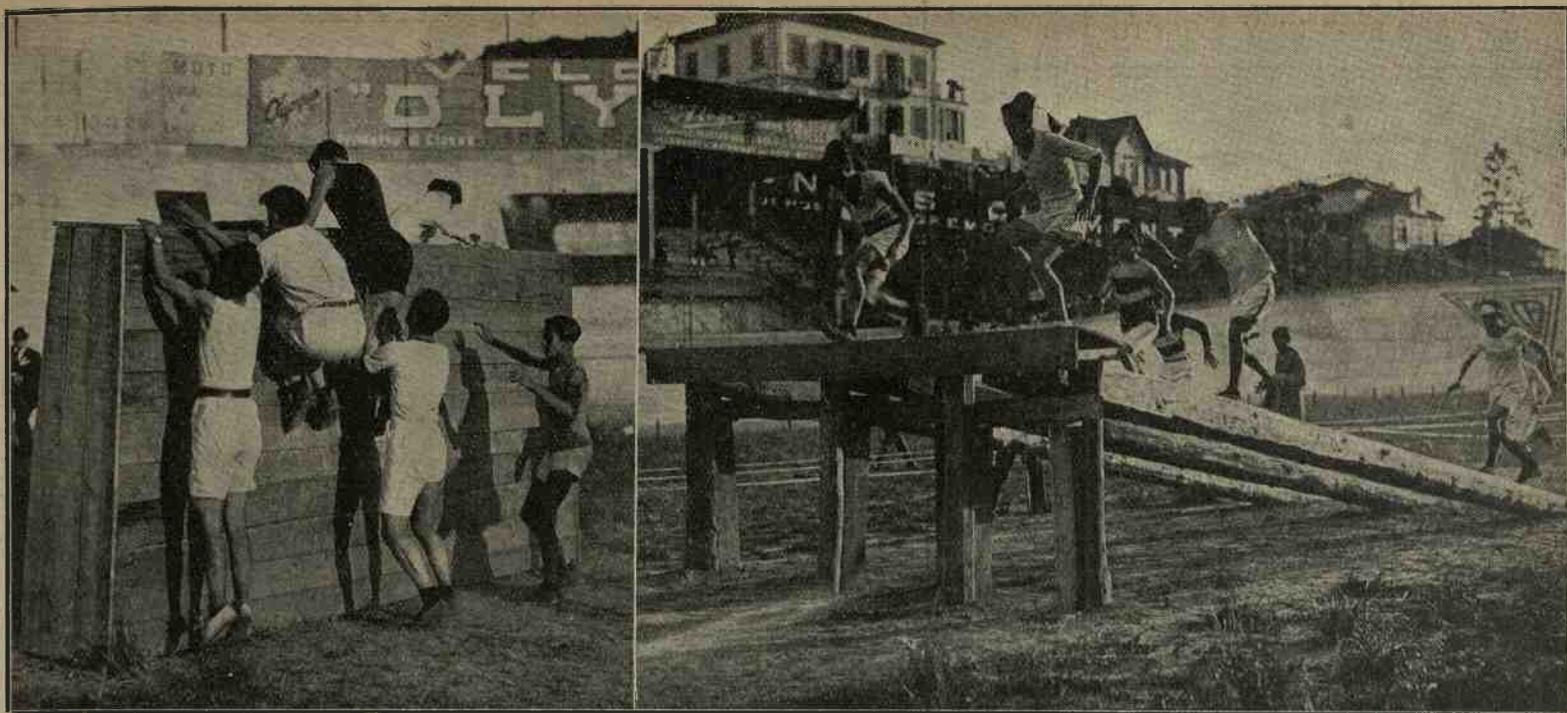
MODELLO 50
MODELLO 51 SPORT

FABBRICA
AVTOMOBILI
TORINO



TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2





L'importante riunione atletica del Comitato Provinciale Torinese per l'Educazione Fisica. — Alcune gare svoltesi al Motovelodromo gentilmente concesso. (Fot. Abba - Lastre Gevaert).

Tendopoli a Ober Ebene e l'assalto all'Ortler (m. 3905)

Il rappresentante della Direzione generale della S.U.C.A.I. è stato accolto con ogni cortesia alla Divisione di Trento dal colonnello Bertoldi e il capitano Giannelli degli alpini venne comandato per il sopraluogo da farsi alla località dove far sorgere Tendopoli 1921, l'accampamento degli studenti Alpinisti d'Italia.

La ricognizione si svolse oltre le aperte Valli di Non e di Sole.

A Cusiano il dott. Gallina, delegato della S.A.T., fornì ottime informazioni sulla Valle della Mare, ai piedi del Cevedale, m. 3778, che venne visitata.

Il rappresentante della S.U.C.A.I. rientrato a Trento dopo aver ottenuto l'appoggio del governatore raggiunse il Settore di Bolzano. Il colonnello Marinetti concesse subito per continuare la ricognizione il tenente Giovanni Calegari, noto ai Sucaini perchè a Tendopoli di Gardena si prodigò continuamente per la migliore riuscita della gaia città di tende.

Raggiunto Spondinig oltre Merano e risalita la Valle di Sulden venne toccato il paese omonimo dove le autorità locali coadiuvarono largamente nella loro missione il rappresentante della S.U.C.A.I.

La conca di Sulden offre uno dei più imponenti spettacoli d'alta montagna, il migliore come proporzionata in quadratura artistica di scenario alpino. Viene offerta poi la possibilità di effettuare la più semplice escursione alpina come la più ardua scalata di ghiacciaio e di roccia. E' stato deciso che Tendopoli 1921 sorgerà nella località di Ober Ebene presso Sulden ai piedi dell'Ortler. Da questa località si possono anche visitare i monti della Val Martello, che hanno una speciale importanza alpinistica. Al ritorno dal sopraluogo il rappresentante della S.U.C.A.I. e il tenente Calegari vennero accolti a Slandro dal maggior Gamba, comandante del Battaglione Edolo, il quale offerse loro un ricevimento in casa propria, dove aveva adunato gli ufficiali del presidio; ancora una volta, come sempre, la simpatica cordialità delle fiamme verdi ebbe campo di rivelarsi.

A Bolzano i colonnelli Marinetti e Traldi si adoperarono in tutti i modi per risolvere la difficoltà dei servizi di Tendopoli, e il generale Gualtieri si intrattene personalmente col rappresentante della S.U.C.A.I. informandosi dettagliatamente delle esigenze dell'organizzazione.

La Sezione di Bolzano del Club Alpino venuta a conoscenza della località scelta per Tendopoli ha stabilito di organizzare per l'occasione la salita dell'Ortler, m. 3905. La Società degli Alpinisti Tridentini, la quale terrà il suo 43° Congresso a Malé, raggiungerà l'Ortler salendo dal versante Trentino al Cevedale.

Le Sezioni di Como e Sondrio organizzeranno l'ascensione dell'Ortler dal versante lombardo. Contemporaneamente si svilupperà così l'assalto alla superba montagna e l'ascensione acquisterà un carattere nazionale perchè vi parteciperanno alpinisti d'ogni regione d'Italia.

S. E. il generale Cattaneo accolse poi il rappresentante della S.U.C.A.I. al comando del Corpo d'Armata di Verona interessandosi vivamente all'organizzazione di Tendopoli che riuscirà quest'anno la più grande manifestazione di virtù e di forza degli studenti d'Italia.

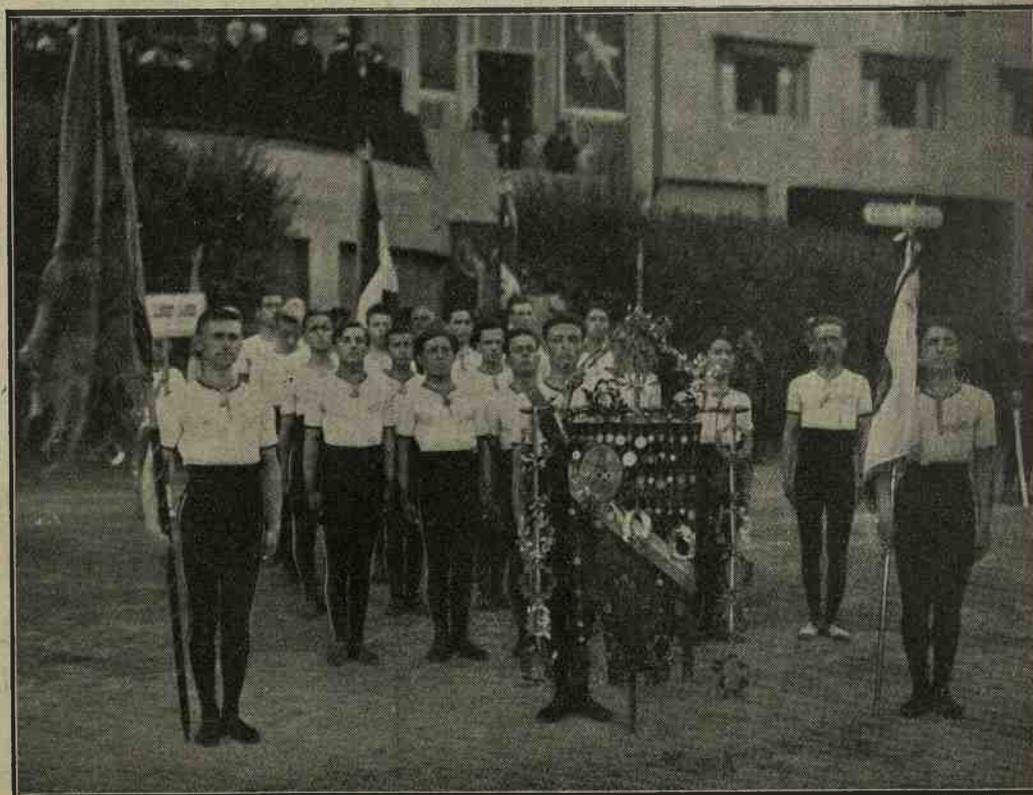
Sulden diventerà quest'estate la Mecca degli alpinisti. Il collegamento dell'organizzazione di Tendopoli col 43° Congresso della S.A.T., col 3° Congresso per l'avvenire delle Dolomiti, l'inaugurazione del gagliardetto del Consiglio di Trieste della S.U.C.A.I., la Scuola di tecnica alpina, l'assalto dell'Ortler, circuiti turistici alpini che si possono effettuare attraverso i passi del Tonale e dello Stelvio, la comodità dei numerosi rifugi della zona che vengono aperti al pubblico per la prima volta dopo guerra, e la grande mani-

festazione automobilistica della «Coppa delle Alpi» che si svolgerà pure in agosto attraverso la zona in discorso coopereranno a richiamare vivamente l'attenzione su questo lembo meraviglioso dell'Alto Adige, il quale posto alla medesima latitudine e altitudine di Tendopoli 1920 offre un così diverso quadro di austere bellezze con suggestive, imponenti visioni sul regno dei ghiacciai dominato dall'ardita e candida cresta della König, m. 3860.

Per il più grande riconoscimento delle forze sportive italiane

La scorsa settimana abbiamo avuto due importanti riunioni: A Roma o meglio a Montecitorio, la costituzione del gruppo parlamentare sportivo; a Genova, la riunione del Comitato Olimpico Nazionale Italiano per l'esame della vertenza di Lonsanna.

Si è costituito mercoledì a Montecitorio il grup-



La valorosa squadra della Società Ginnastica di Torino, che domenica ha sfilato allo Stadium, riscuotendo gli applausi unanimi di 50.000 spettatori. (Fot. Berra).

Soc. An. FABBR. RIUN. WAY-ASSAUTO
ASTI



Chiedete sempre
la
CANDELA 
la sola adottata dalla
FIAT
Ricambi per Automobili FIAT
Bollonerio :: Viteria ::
:: Trafilera :: Bronzeria

Ufficio Generale Vendita e Deposito
Corso Moncalieri, 8 - TORINO - Corso Moncalieri, 8



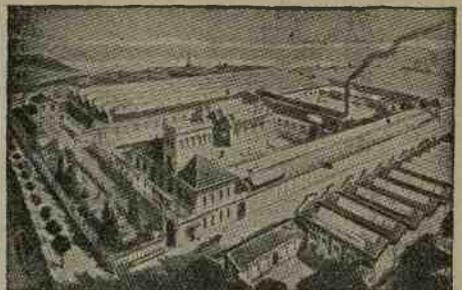
mi mancava proprio il...

PURO
ESTRATTO DI CARNE
"SOLE"
PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE.. TORINO

Per chi desidera le annate passate

A tutti i lettori che da ogni parte d'Italia ci richiedono annate passate della STAMPA SPORTIVA ricordiamo che l'Amministrazione del giornale tiene in vendita le annate 1902 - 1903 - 1904 - 1905 - 1911 - 1913 rilegate in volumi. — Prezzo L. 22 per volume franco di porto e di spedizione.

STABILIMENTI DI VIA LESSOLO 3-6



BICICLETTE

Invicta

con Pneumatici **PIRELLI**
STABILIMENTI MECCANICI
C. MANTOVANI e C.
TORINO - Via Maria Vittoria, 6
Telefono 13-86
— SI ACCORDANO AGENZIE —

Abbonatevi
alla Stampa Sportiva

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette
Massima rapidità e trasparenza
Vendita ovunque 44 Esportazione

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

Camere d'aria
VELO
MOTO - AUTO



TUBOLARI con e senza cucitura e con listino di paro

PROVATELI! e non li abbandonerete più

Chiedete listini e prezzi alla Ditta

PELLINI & FERRARIS - Corso Ferruccio, 23 - Torino
Rappresentanti della Lavorazione Italiana Gomma Affini - Bovisio

G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour
Telef. interc. 34-83 - Teleg. BOERO-ARMI - Torino

Grande deposito armi da fuoco
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Scacciacani per Automobilisti
Casa di fiducia.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER TIPO D'ARI TUBI QUADRI SENZA SALDATURA RIPARAZIONI

F. COTTINO & C.



CASA FONDATA
NEL 1898

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TORINO - Via Monti, 24 TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

po sportivo con la partecipazione degli onorevoli: Acerbo, Angelini, Belotti, Benni, Bottai, Capanni, Cappa Innocenzo, De Capitani, Finzi, Guglielmi, Mazzini, Mussolini, Olivetti, Ostinelli.

Hanno poi aderito gli onorevoli: Basacco, Ceslesia, Chiostrì, Coda, Radaelli, Rossini, Stefani, Tofani, Zaniboni.

Si è nominato un direttorio provvisorio composto degli on. Italo Capanni, De Capitani, D'Arzago e Aldo Finzi ai quali si danno i poteri per l'organizzazione e la definitiva costituzione del gruppo.

Fra le questioni preliminarmente esaminate come di massima urgenza, vennero discusse le facilitazioni da richiedersi per trasporti di materiali e di persone in tutte le manifestazioni sportive. Si decise di domandare la revisione delle disposizioni relative alla tassa di lusso applicata alle biciclette e alle motociclette.

Gli onorevoli De Capitani e Mazzini presero l'impegno di presentare alla Camera una interrogazione contro l'abolizione della scuola magistrale alle biciclette e alle motociclette.

Gli onorevoli Finzi e Mauro furono incaricati di studiare le forme e i mezzi per assicurare il migliore intervento in Italia alle manifestazio-

ni sportive internazionali ed in special modo alle Olimpiadi.

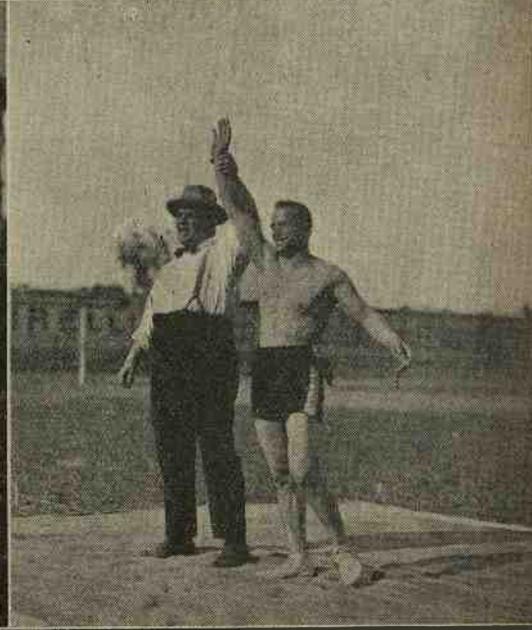
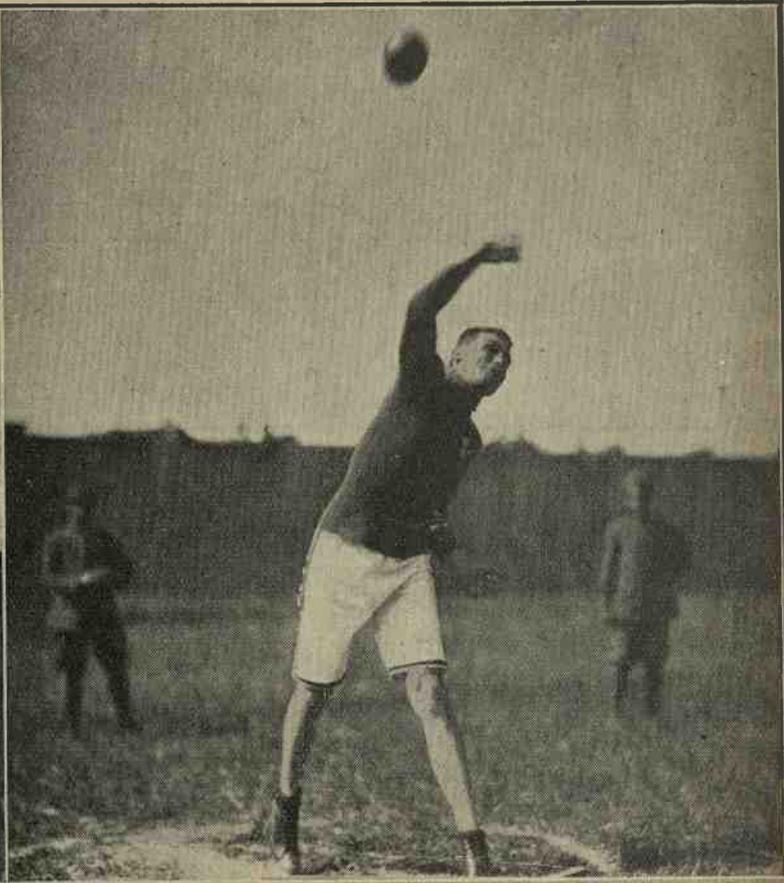
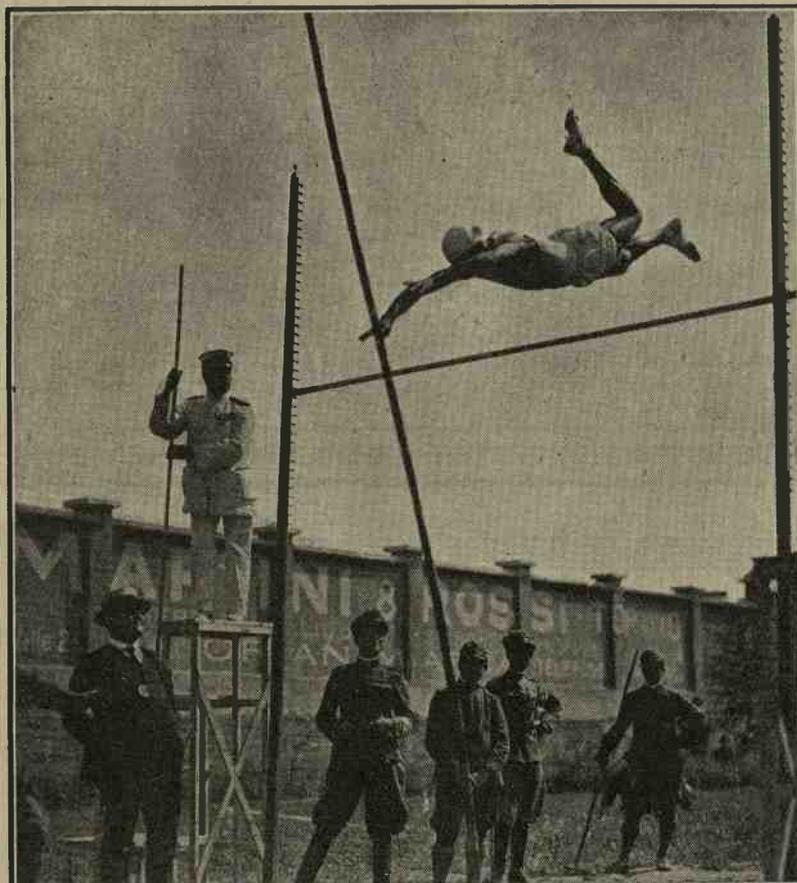
L'assemblea del C.O.N.I., composta dei delegati di 15 federazioni sopra 18, ha votato all'unanimità, per appello nominale il seguente ordine del giorno: «Il C.O.N.I. e le federazioni nazionali sportive collegialmente riunite, udita la relazione del delegato del Comitato internazionale olimpionico e dei rappresentanti italiani al congresso di Losanna, ne approvano incondizionatamente la condotta, deplorando che gli atteggiamenti del Comitato internazionale olimpionico e della presidenza del congresso di Losanna li abbiano messi nelle condizioni di doversi ritirare rispettivamente dal Comitato e dal congresso».

Nella stessa seduta venne stabilito inoltre di accordare alla presidenza la più ampia libertà di azione per ottenere una soddisfazione morale da parte del Comitato olimpionico internazionale, facendo accogliere in seno allo stesso tre rappresentanti dell'Italia, cioè un numero eguale a quello consentito alla Francia, all'Inghilterra e all'America, di esperire le pratiche opportune presso il nostro Governo per ottenere i fondi necessari alla partecipazione alle Olimpiadi del

1924 a Parigi e per organizzare in Italia un grandioso *meeting* internazionale nell'anno che precederà le olimpiadi francesi. Il C. O. N. I. poi, dopo avere rilevata con vivo compiacimento la costituzione del gruppo sportivo parlamentare, ha deliberato di chiamare a far parte del Comitato due membri del gruppo stesso.

Il record di un campione finlandese

Allo Stadio il finlandese Nurmi, campione olimpionico, ha battuto in corsa il record mondiale delle 6 miglia, cioè chilometri 9,655 metri ed 88 centimetri, in 29 minuti, 41" e $\frac{2}{10}$; e quello dei 10 chilometri in 30 minuti, 40" e $\frac{2}{10}$. Il record mondiale delle 6 miglia era detenuto dal 1913 dall'inglese White con 29' e 50". Il grande corridore francese Bouin vi si era avvicinato con 29'51" e $\frac{6}{10}$. Il nuovo recordman ha certamente battuto anche il record mondiale della mezza ora, detenuto da Bouin con 9 chilometri e 721 metri. Finalmente, coprendo i 10 chilometri in 30', 40" e $\frac{2}{10}$, il Nurmi ha ridotto di 18" e $\frac{6}{10}$ il record mondiale segnato dal Bouin l'11 novembre 1911 a Colombes.



Il Terzo Campionato Militare a Milano. In alto a sinistra: Contoli nel salto di 3,265. (Fot. Strazza - Lastre Tensi). A destra: il vincitore del lancio della palla di ferro. (Fot. Strazza - Lastre Tensi). In basso a sinistra: la squadra del Corpo d'Armata di Milano vincitrice la palla al cesto. (Fot. Strazza - Lastre Tensi). A destra: Barbieri, vincitore della gara di lotia. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

“SNIA”

Società di Navigazione Industria e Commercio

Capitale Versato L. 200.000.000

Sede in TORINO Via Alfieri, 15



Trattrice Agricola
Tipo 702 - Hp. 18 - 25



Per il più grande match pugilistico

Riuniamo qui tutte le ultime notizie giunte da New-York:

Sui preparativi del match Carpentier-Dempsey si segnalano le misure di precauzione straordinarie prese per prevenire qualunque incidente. Larghe tubazioni conducono l'acqua sotto pressione a 17 bocche da incendio e 150 pompieri saranno di servizio il giorno del match. La città di New Jersey fornirà 800 poliziotti, i quali saranno del resto aiutati nel loro compito da detectives di New York, di Baltimora, di Filadelfia, di Boston e di Chicago. E' stato preparato anche un garage per 25 mila automobili. Tutte le grandi città degli Stati Uniti saranno rappresentate da delegazioni, parecchie delle quali accompagnate dai sindaci in persona. Si aspettano pure numerosi alti funzionari del Governo federale e dei Governi dei vari Stati, i quali saranno gli ospiti del governatore di New Jersey. Disposizioni sono state pure prese per far conoscere per telefono senza fili a tutte le principali città degli Stati dell'Est i risultati ed i particolari del combattimento. Nei teatri e negli altri luoghi di divertimento le rappresentazioni saranno sospese ed apparecchi speciali forniranno per mezzo di speciali microfoni, secondo per secondo, la descrizione del match al pubblico.

Per allenarsi il «tigre», come è chiamato Giorgio Carpentier, e l'«orso», come è designato Dempsey, seguono metodi diversi. Mentre Carpentier non si allena che un giorno sì e l'altro no, Dempsey, che ha ancora più di 3 chilogrammi di peso da perdere, ha un lavoro più considerevole. Carpentier è in ottima forma. Egli ha dichiarato che se è battuto non prenderà a pretesto né il clima americano, né il suo stato fisico; ma egli ha piena fiducia di essere vincitore. Egli sa che combatterà la lotta più aspra della sua vita e non lascerà nulla al caso. Durante i suoi giorni di riposo Carpentier fa delle lunghe passeggiate nei dintorni del suo cottage accompagnato dal suo fedele cane. Egli osserva un regime severo, mangiando poca carne, nutrendosi quasi esclusivamente di uova, di latte e di legumi. Ed al mattino di pane e marmellate, e di due tazze di caffè. Egli non ha voluto fare come Dempsey del suo allenamento un affare lucroso, ammettendo dietro pagamento ogni giorno un certo numero di spet-

tatori. Quando gli venne suggerito che avrebbe potuto guadagnare così parecchie migliaia di dollari, Carpentier rispose che di tale cosa poco si preoccupava, e che la sola cosa che egli voleva era di uscire vittorioso dal combattimento. La réclame per questo match sensazionale continua e non è sempre gradita per il pugilista americano. Così si è potuto vedere ultimamente a New York un avviso rappresentante da un lato Dempsey al lavoro nel vestibolo di una prigione, mentre dall'altro lato Carpentier pilotava un aeroplano al fronte. Carpentier comincia ad avere numerosi partigiani anche in America.

Se Carpentier batte Dempsey, sarà certamente sfidato da parecchi altri pugilisti americani: Fulton, Wills, vincitore di Fulton e vincitore di Langford. La sconfitta di Dempsey sarebbe quasi considerata come una calamità nazionale. Ieri il Wilbur Crofts ha scritto al segretario di Stato, Hughes, scongiurandolo di vietare questo combattimento, che, in caso di perdita, sarebbe «una disgrazia nazionale». Intanto il pugilista francese Journée, uno *sparing partner* di Giorgio Carpentier, si è misurato ieri in un match con Carlo Wainert, uno dei pesi massimi americani. Journée, che pesa 198 libbre, cioè 90 chilogrammi, è riuscito soccombente nella sua lotta contro il Wainert, che pesava 185 libbre, cioè 84 chilogrammi. Il combattimento durò appena 5 *rounds*, malgrado la eccezionale resistenza dimostrata dai Journée. Al quinto *rounds* l'arbitro allontanò il pugilista americano, attribuendogli la vittoria. In quel momento Journée era già stato sette volte per terra ed appariva in una situazione disperata. La sconfitta di Journée ha dato nuove speranze ai partigiani di Dempsey, i quali sembrano voler credere che la sua classe è comparabile a quella di Carpentier.

Il campione americano, dopo un breve riposo, «si è messo a tutta velocità», come egli chiama la fine del suo allenamento. Ieri il campione fece otto *rounds* con quattro avversari diversi e, quando li ebbe tutti affaticati, marcò e corse per circa 16 chilometri; indi fece un'ora di lavoro al *punching ball*, per terminare poi con una seduta di *shadow boxing*. Carpentier, da parte sua, si accontenta di un lavoro abbastanza leggero.

Dalle prenotazioni che già si sono avute si è

in diritto di credere che gli introiti di questo *match* sensazionale raggiungeranno i due milioni di dollari, cioè 26 milioni di franchi al corso attuale. Mentre invece prima il *record* degli introiti di *matches* di boxe era detenuto dalla città di Toledo, ove nel 1919 l'incontro tra Willar e Dempsey aveva prodotto mezzo milione di dollari. Dedotte le tasse di Stato ed il costo di fabbricazione dell'arena, rimarranno circa 1.250.000 dollari. Dempsey avrà, quale che sia il risultato del *match*, il 36%, cioè 450.000 dollari. Carpentier riceverà il 24%, cioè 300.000 dollari, ovvero quasi quattro milioni. E finalmente l'impresario Tex Rikard si accontenterà del 40%, cioè un mezzo milione di dollari. Dedotte le somme che ognuno dovrà pagare al Governo americano per tasse diverse. Carpentier, che beneficerà di certe esonerazioni, essendo ammogliato e padre di un bambino, riscuoterà effettivamente 138 mila dollari, cioè un milione e 800 mila franchi circa al



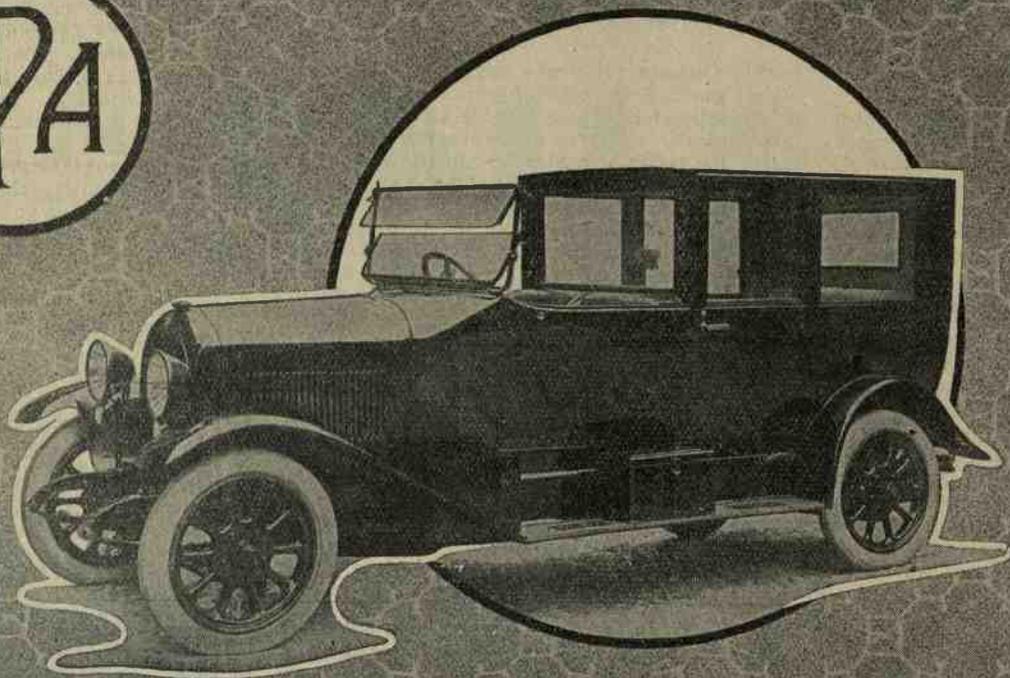
Linari Pietro della «Siger» Firenze, vincitore della Corsa delle 3 Provincie e «Coppa Gentili». (Fot. Cattani).



Eliminatoria Piemontese per il Gran Premio d'Italia. Squadra vincente della «Torino», Chiusano, Francone, Abellonio, Terreni. (Fot. Berra).

cambio attuale. E sarà il suo guadagno più cospicuo, ben diverso da quelli che realizzava una decina di anni fa.

Dal giorno in cui il futuro campione mondiale aveva cominciato a lottare come professionista, aveva guadagnato fino al 1° ottobre 1910 abbastanza per portare ai suoi genitori, in casa dei quali non aveva mai cessato di abitare, a Lenz, circa 150 franchi al mese, deduzione fatta delle spese di viaggio e di quelle del fedele *manager* Descamps, che non lo lasciava mai viaggiare solo. Dal 1° ottobre 1910 al 23 ottobre 1911, cioè in un anno, i guadagni del futuro campione gli permisero di consegnare ai suoi genitori una somma di 21.205 franchi, netti di ogni spesa. Il suo *match* con Harry Lewis, che gli attribuì per la prima volta il titolo di campione d'Europa, gli fruttò anche 15 mila franchi. E la maggior soddisfazione della sua esistenza gli fu procurata il giorno in cui i suoi guadagni gli permisero di comperare per i suoi genitori una casetta sulla piazza di Lens, per metterli al riparo dal bisogno. E nello stesso tempo egli aveva comperato una piccola osteria per il fratello. Ma disgraziatamente durante la guerra tutto fu completamente distrutto dal nemico; dopo, però, i guadagni del campione gli hanno permesso di fare le cose ancora meglio.



Società Ligure-Piemontese Automobili

**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 Rosolino Pilo, 21, 23 - TRIESTE, Via
Mazzini, 4.

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città

Casa fondata nel 1835

**VERMOUTH
CORA**

TORINO

Vini spumanti

AMARO-CORA

Liquori fini

Camere d'aria SPIGA

per velo ed auto
Le migliori e le più convenienti

In vendita

Presso i primari Negozianti e Garages



Il redattore sportivo del *Journal*, Giacomo Mortane, rammenta a tale riguardo un aneddoto personale abbastanza curioso. Il 10 febbraio 1910 egli aveva organizzato con il grande pugilista americano Willie Lewis una rappresentazione di gala a profitto delle vittime della inondazione di Parigi. Egli fece appello a Giorgio Carpentier, il quale godeva già grande fama per la sua scienza ed il suo istinto della boxe. Carpentier meritava di prendere posto a 16 anni tra i più famosi campioni che prestavano il loro concorso.

Egli abitava sempre a Lens, ed il Descamps, non potendo accompagnarlo, glielo mandò e glielo affidò, missione particolarmente gradevole dato il carattere del giovane pugilista. Giammai si sarebbe potuto credere di trovarsi in presenza di un atleta già noto. Durante la serata Carpentier aveva messo Gillar *knock-out* in tre riprese. Egli aveva compiuto questo lavoro come uno scolaro recita la sua lezione, e non era orgoglioso della sua vittoria: la fine toccata al suo avversario gli pareva obbligatoria. E' questa feroce energia, questa fiducia in sé stesso, mista ad una costante considerazione del suo rivale, quale che sia, che hanno fatto di Carpentier il campione che tutti ammirano. Per il concorso grazioso che egli aveva prestato a quella serata di beneficenza, il Mortane gli consegnò, secondo quanto era stato convenuto con Descamps, 25 franchi per le sue spese di viaggio, cui il Mortane aggiunse 5 franchi per i suoi minuti piaceri. A quell'epoca 5 franchi erano per Carpentier già una sommetta. Erano però ben lontani dal milione ed 800 mila franchi che il campione ora riscuoterà. Ma il Mortane può vantarsi di aver fatto fare a Carpentier un *knock-out* per 25 franchi.

La Coppa Schneider

Il successo della Coppa di aviazione marittima Jacques Schneider che, come è noto, vinta per due anni consecutivi dall'Italia, verrà disputata nelle acque di Venezia, pare ormai assicurato.

Sono finora pervenute agli organizzatori le iscrizioni di tre apparecchi della Regia Marina, i due apparecchi della S. I. A. I., di un apparecchio della Macchi e di un apparecchio Nieuport che rappresenterà l'aviazione francese nella grande corsa internazionale.



ZACCUTI CESARE

Successore G. VIGO

GENOVA Dettaglio - Via XX Settembre, 45 R
Ingrosso - Via Palmaria, 52 R ::

FOOTBALL



TENNIS

Primaria Casa specialista in FOOT-BALL-TENNIS

Abbigliamenti completi per tutti gli SPORTS

Spolverini - Combinaison - Accessori per Automobili

✂ Chiedere listino prezzi ✂

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.

Fabbrico Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

Campionato Italiano Motociclistico

Anche il severissimo

CIRCUITO DEL SESTRIERES

è stato vinto dai

PNEUS

PIRELLI

con

NAZZARO BIAGIO - Primo assoluto

su Moto

≡ **INDIAN** ≡

e Pneumatici

≡ **PIRELLI** ≡

Milano - Società Italiana PIRELLI - Milano