

# 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

(Conto corrente colla Posta).

## ABBONAMENTI

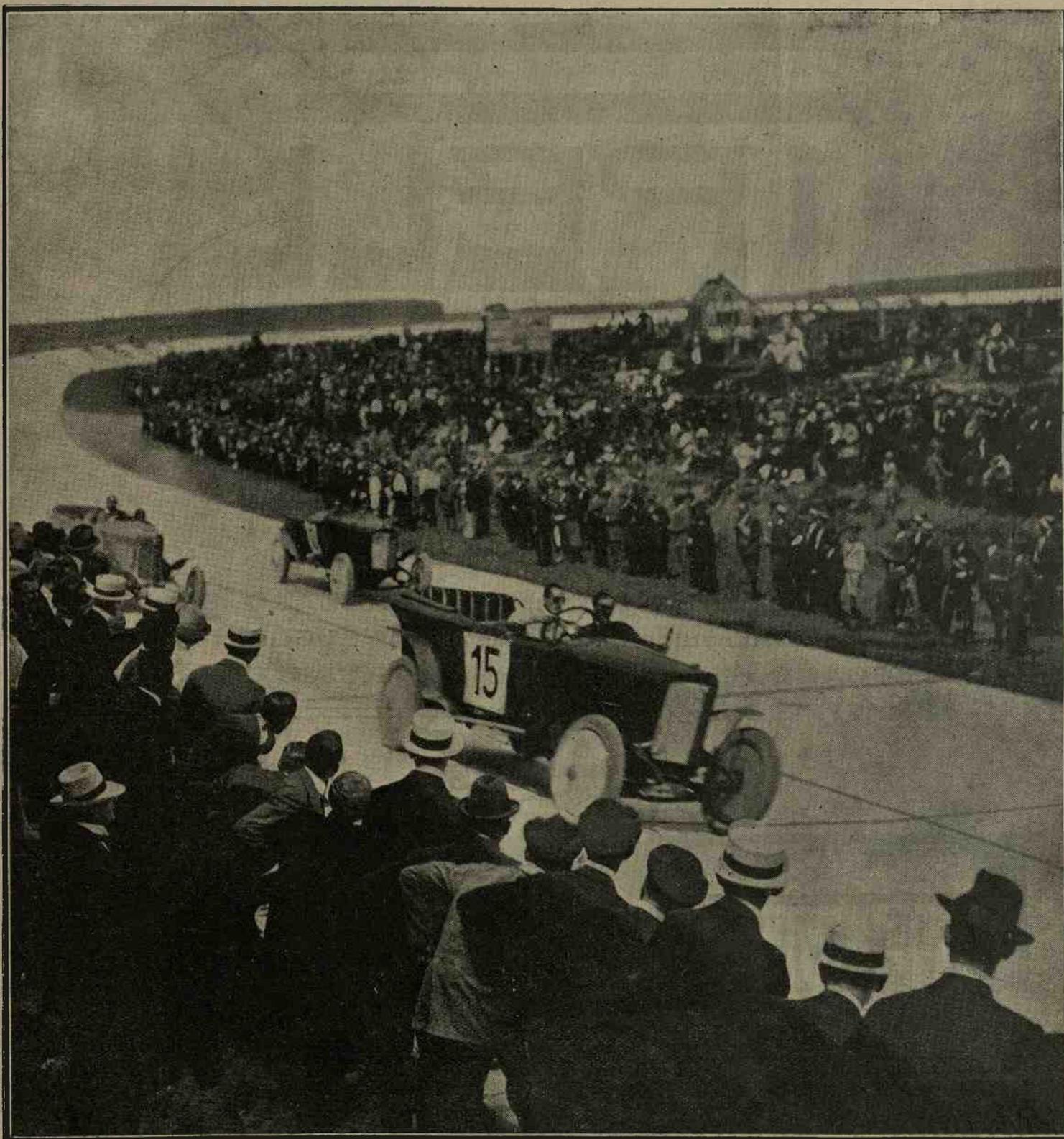
	ITALIA	ESTERO
Anno . . . . .	L. 15	L. 30
Semestre . . . . .	8	16

Direttore: GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

## PREZZO DELLE INSERZIONI

Una pagina . . . . .	L. 360	Un quarto di pagina . . . . .	L. 100
Mezza pagina . . . . .	L. 190	Un ottavo di pagina . . . . .	L. 60



Le corse automobilistiche ritornano in voga in Germania.

La fotografia rappresenta una riunione al grande autodromo di Berlino.

# Il Circuito delle Tre Regioni

(Km. 600)

segna un nuovo completo trionfo di

# PIRELLI

**1° Assoluto: VISIOLI ERMINIO**

(Harley Davidson)

## CATEGORIA 1000 cmc.:

- 1° VISIOLI Erminio** (Harley-Davidson) - **2° NAZZARO Biagio** (Indian) -  
**3° MALVISI Domenico** (Harley-Davidson) - **4° RUGGERI Amedeo** (Indian)  
 - **5° ROGAI Damiano** (Harley-Davidson) - **6° RUSSO Carlo** (Harley-Davidson)  
 - **7° MAFFEIS Miro** (Harley-Davidson)

**TUTTI SU**

# PIRELLI PNEUMATICI

*Milano - Agenzia Italiana PIRELLI - Milano*

Filiale in TORINO — Corso Vinzaglio, 2



Chiusano \* vince in volata la Coppa Crescini. Il premio di rappresentanza all'U. S. La Piemonte.

(Fot. Berra - Torino).

## In tempo di caccia

### IL BECCACCINO

A questo magico nome coloro che nutrono in seno il vero, l'autentico fuoco sacro di Diana, drizzano... le orecchie come cavalli puro sangue sulla pista e sognano iramense distese di risaie, paludi, acquitrini, mentre nuvole volanti e cangianti dal bronzeo all'argenteo turbinano sul loro capo e si tuffano fra le alte erbe.

Per capire e sentire la poesia del palude, bisogna essere un vero cacciatore; importa poco l'esser bravo tiratore ed un ottimo blocchista, qualità queste indispensabili per la caccia al beccaccino; basta aver il fegato di passar ore ed ore coi piedi nell'acqua, l'occhio vigile, l'orecchio attento al *grec zip* del volatile saettante e al tintinnio del campanello appeso al collo del cane invisibile, ed ogni poco fare un tuffo imprevisto per poter aspirare al diploma di cacciatore di primo grado, prima classe.

La caccia alla pernice sui colli e sui monti, quella alla beccaccia nei boschi e nelle macchie, quella alla lepre nei vasti piani verdeggianti sono un giuoco al paragone della caccia al beccaccino: che v'ho da dire? quelle sono tutt'al più le grandi manovre, questa è la guerra.

Perciò pochi si arrischiano al palude, perchè i volontari non sono numerosi in guerra, amando ognuno unir l'utile al dilettevole, senza rischiare la salute e, forse, la pelle.

La vera patria del beccaccino è il nord dell'Europa e dell'Asia; ciò non di meno esso nidifica ovunque esistono ampi paludi; si trova quindi stanziale, benchè di rado nell'Italia meridionale, in Sardegna, in Sicilia, e perfino nel nord dell'Africa.

Al principio d'ottobre esso appare in numero sterminato nell'Egitto e nelle Indie, si stabilisce sui campi di riso allagati, sulle paludi e sulle rive dei fiumi, spingendosi al volo ed a piedi verso il Sud.

E' un animale crepuscolare, e viaggia anche la notte. Nuota con grande facilità e si lascia con grande compiacenza trasportare dalla corrente.

In caso di pericolo e specialmente se venga insidiato ed inseguito da un uccello rapace si salva col tuffarsi diagonalmente.

Si ciba di insetti, vermi, piccole lumache e molluschi. Solo verso sera esso va in cerca del

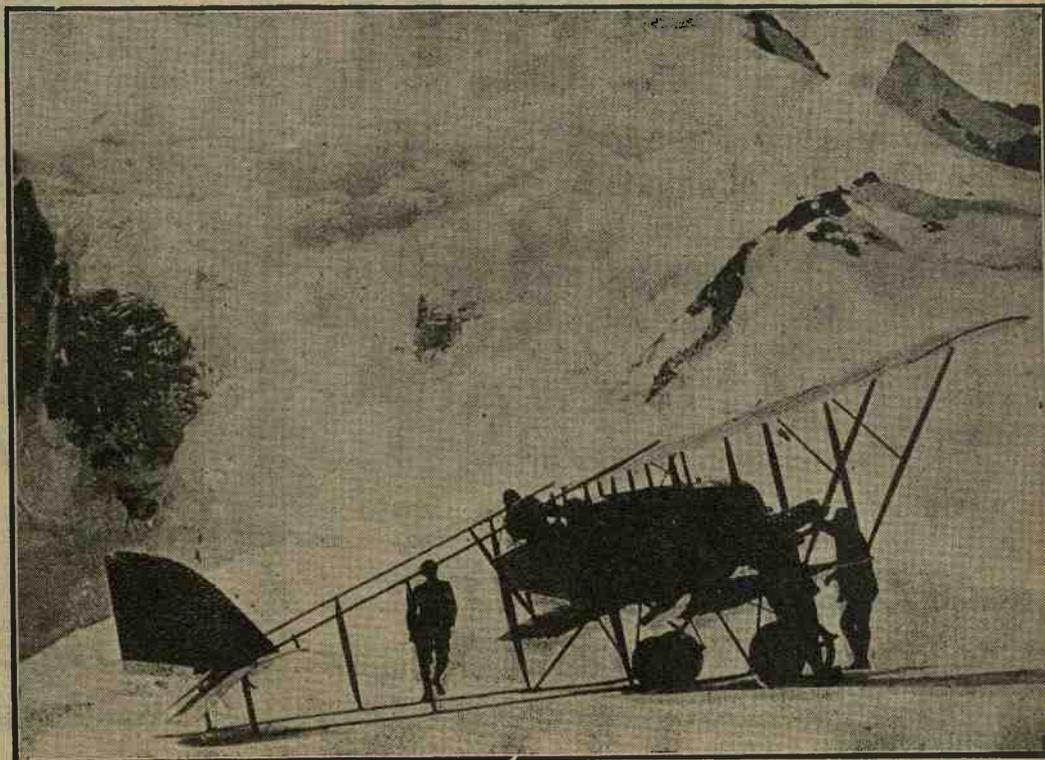
cibo. Ove nidificano, le coppie vivono indipendenti l'una dall'altra, ed è interessantissimo assistere ai giuochi ed alle gesta del maschio.

Così li descrive il Naumann:

« Il maschio si alza colla rapidità della freccia e salendo dapprima obliquamente, poi in una grande linea spirale giunge tanto alto, se il tempo è sereno, che riesce appena visibile anche all'occhio più acuto ed esercitato.

« A tale altezza esso si muove ondeggiando in cerchi, ma poi allargando completamente le ali e tenendole ferme, si precipita verticalmente in basso, indi descrive un arco, scende cioè e sale con tanto sviluppo di forze, che in tale movimento arcuato velocissimo le punte delle grandi remiganti entrano in un movimento oscillatorio, cosicchè ne risulta un ronzio, un rombo, un suono in una parola, il quale ricordando molto da vicino

il belato della capra, valse a questo uccello il nome tedesco di capra del cielo. Mediante una sì rapida corsa ad arco egli ha frattanto raggiunto l'altezza primitiva, dove rifatti nuovamente alcuni giri ondeggiando come per riprendere forza, torna a precipitarsi in basso ed a percorrere un nuovo arco producendo parimenti il noto belato, e così di seguito per un quarto d'ora ed anche mezz'ora, alternando i giri orizzontali con gli archi verticali e coi belati i quali non durando isolatamente più di due secondi si ripetono dapprima ogni sei od otto secondi, e più tardi, venendo meno le forze, da venti a venticinque secondi. Volendo in qualche modo rappresentare con parole detti belati, lo si potrebbe con le sillabe *du du du du du du du* che fossero pronunciate nel modo più rapido possibile ».



Avvenimenti di attualità: L'aviatore svizzero Durafour ha atterrato felicemente sul Monte Bianco.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

*Casa fondata nel 1835*

**VERMOUTH  
CORA**

TORINO

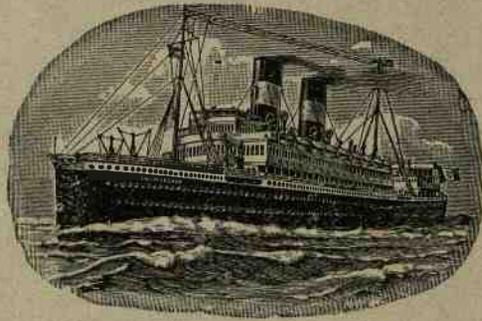
*Vini spumanti*

**AMARO CORA**

*Liquori fini*

## Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C<sup>o</sup>

Telefono int.<sup>re</sup> N. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2



**Agenzia delle Società:**  
*Navigazione Generale  
 Italiana - La Veloce -  
 Transoceanica - Sitt-  
 mar - Marittima Ita-  
 liana - 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  
 Telefono 26-20 (già Vigo)

Richiedere Catalogo: Alpinismo - Sport invernale.

*Nuove vittorie della*

# S.A.L.G.A.

Come già nell'eliminatore Laziale  
 anche nella eliminatore Piemontese  
 per il

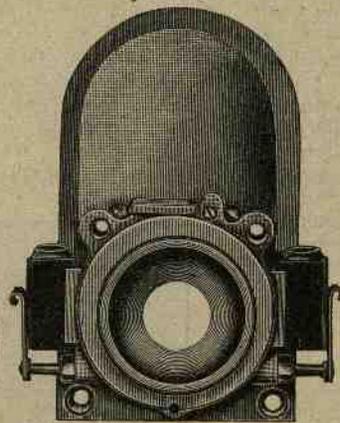
Gran Premio Bergougnan & Tedeschi  
 Km. 120, le Gomme

## S. A. L. G. A.

si classificarono prime  
 col giovane corridore indipendente  
**CERRI ENRICO**

Società Anonima Lavorazione della Gomma ed Affini  
 Capitale Sociale L. 20.000.000 interamente versato

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



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



A sinistra: La squadra ginnastica della Sampierdarenese vittoriosa al Concorso di Luxembourg capitanata dal Proj. Enrico Genesio e dal Presidente Ettore Bagnasco. - A destra: I 5 Ginnasti incoronati al Concorso Ginn. Internazionale di Luxembourg. Sigg.: Bianchi Pietro, Gianassi Alvaso, Santamaria Nicola, Bruzzone G. B., Cambiaso Luigi della «Sampierdarenese».

## IN TEMA DI EDUCAZIONE FISICA

### Quello che non si fa nell'Esercito

La guerra ha insegnato molte cose. Fra le altre ha convinto i nostri grandi generali che l'elemento uomo va maggiormente curato dal lato dell'educazione fisica. Tutta la campagna svolta dai giornali sportivi prima della guerra in merito alla questione a nulla aveva valso.

Al Ministero della guerra non si è mai apprezzato abbastanza la portata della tesi moderna che i nostri migliori educatori della gioventù andavano sostenendo con articoli e conferenze — e così noi siamo venuti alla grande guerra con un esercito che contava uno scarsissimo elemento scelto di atleti. — All'incontro gli inglesi e gli americani dovettero improvvisare l'esercito ed i soldati furono presto inquadri scegliendoli quasi tutti fra atleti. L'esercito italiano ha scritto a suo onore la più bella gloriosa pagina d'armi; ha vinto per sé e per gli altri poichè la sua vittoria ha deciso la vittoria degli alleati. Tutta la gioventù sportiva, quella cresciuta alle discipline moderne dell'educazione fisica, per iniziativa e volontà di pochi, è accorsa in massa a rinforzare le file del nostro ridottissimo esercito di pace. E gli uomini di sport, veramente eccelsero. L'aviazione, il corpo degli alpini, l'automobilismo, gli arditi, i bersaglieri ciclisti contarono i più bei nomi dello sport italiano.

I miglior atleti indossarono la divisa e furono fra i primi ovunque spronando i giovanissimi, esempio mai troppo lodato di coraggio, di abnegazione, di fermezza. Così dunque se gli eserciti inglese ed americano vennero totalmente improvvisati, quello nostro fu completato con un elemento simile a quello in cui reclutarono gli inglesi e gli americani.

Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele III che fu fra i suoi soldati dall'inizio alla vittoria finale ebbe modo di osservare tutta la bontà del suo soldato proveniente dalla grande famiglia sportiva — e parecchie volte elogiò personalmente i suoi uomini decorandoli ed incoraggiandoli sullo stesso campo di battaglia.

A guerra finita i programmi del Ministero della guerra incominciarono a variarsi. L'attuale presidente del Consiglio in allora ministro della guerra sentì tutta la portata degli insegnamenti della grande guerra per quanto si riferiva all'educazione fisica del soldato ed emanò disposizioni tali da rivoluzionare, come dicono i comandanti della vecchia guardia, tutto un sistema di scuola militare. Fu creata presso lo stesso Ministero una divisione speciale per l'Educazione Fisica; fu costruita presso la Capitale una scuola principale di atletismo con relative palestre e presso ciascuna sede di corpo d'armata venne incaricato un ufficiale superiore con l'incarico di sovrintendere specialmente alle esercitazioni fisiche del soldato, raccogliere ed inquadrare i migliori elementi per la formazione delle squadre concorrenti ai cam-

pionati militari italiani, finora svoltisi i primi a Roma ed i secondi a Milano. Dopo due anni di esperimento della nuova dottrina educativa militare ci sia permesso riassumere qui qualche rilievo da noi fatto — e che segnaliamo a Sua Eccellenza l'on. Gasparotto uomo legato da molti anni allo sport e che oggi presiede al Ministero della guerra.

Il nuovo programma di educazione fisica non è inteso dai comandanti di corpo (poche eccezioni si fanno) nella sua vera finalità. L'educazione fisica del soldato deve essere intesa uguale per tutti. Tutti i soldati devono compiere l'istruzione militare allo stesso modo che apprendono il maneggio delle armi, fare gli esercizi ginnastici. Nessuno deve esserne escluso per nessuna ragione.

All'incontro che cosa avviene nei reggimenti? La ginnastica non è estesa alla totalità; è bensì circoscritta a pochi, a quelli che già hanno militato nelle file degli atleti borghesi. Mancano gli istruttori, mancano le palestre, gli attrezzi e le compagnie già ridotte di numero vengono private dei migliori elementi. Di qui il malumore di molti comandanti che vedono scompagnarsi le unità formanti i corpi senza che la pluralità dei loro soldati abbia a risentire delle sane e nuove disposizioni emanate dal Ministero della guerra. La Divisione Educazione Fisica del Ministero bandisce una gara di campionato? Sei mesi prima l'Ufficiale Superiore addetto al Comando del Corpo

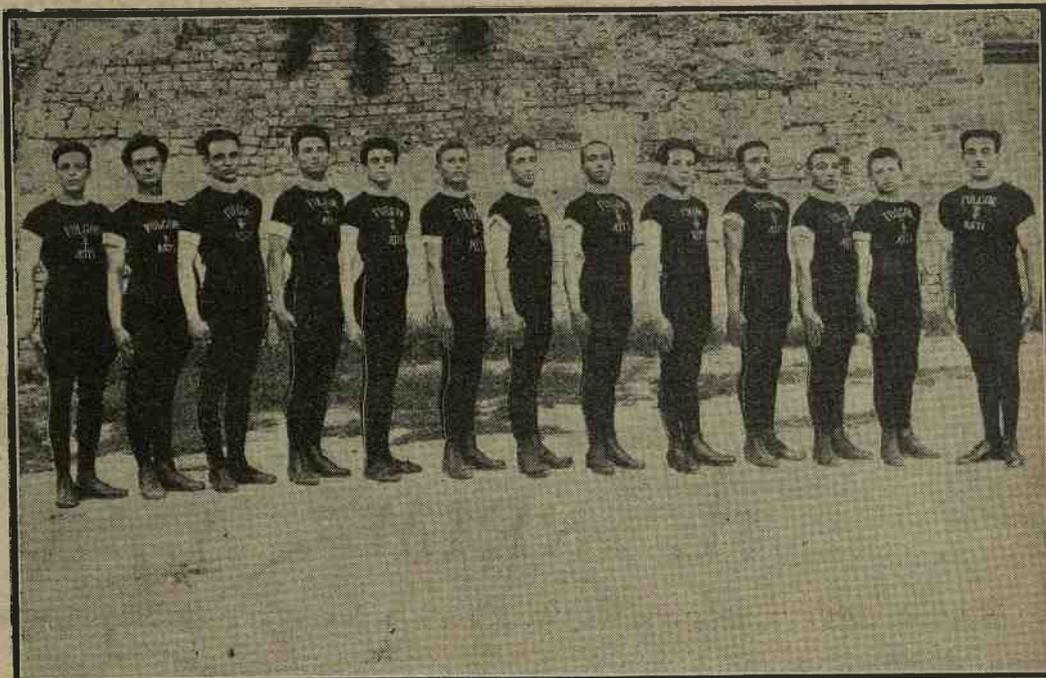
d'Armata fa il reclutamento degli uomini più adatti alla formazione di squadre rappresentative. Chi le compone? Gli atleti più noti, quelli che sono venuti alle armi già preceduti da una fama sportiva, sono i componenti delle rappresentanze di reggimento. Mai o quasi mai si osserva fra loro un atleta di nuova formazione. La squadra è composta qualche volta anche con elementi che non sono più alle armi. Si richiamano in servizio temporaneo campioni di nota fama, si aprono sottoscrizioni fra gli ufficiali del reggimento per facilitare questo intervento. Il reggimento deve vincere il campionato ad ogni costo e lo scopo è raggiunto.

Ma esaminiamo praticamente questi risultati. La pluralità dei soldati non ha giovato della nuova organizzazione; fra i vincitori del campionato non si scorgono nomi nuovi di atleti; sportivamente i risultati soddisfano anche ma alla causa sportiva militare nulla essi aggiungono di buono.

Il generale Grazioli che presiede la Divisione per l'Educazione Fisica al Ministero della Guerra, sarà convinto di queste verità?

Noi riteniamo che necessitano i campionati ma con minori campioni e più atleti.

Sproniamo la massa degli armati ad accogliere con entusiasmo gli esercizi ginnastici ma non demoralizziamo anche i più ben disposti ponendoli alla pari di altri soldati di nota fama sportiva. Riserviamo a questi una categoria speciale ma cer-



La squadra ginnastica della Fulgor di Asti, vittoriosa al Concorso di Strasburgo. - Da sinistra a destra: Raviola Cesare (capo-squadra), Carbone Battista, Vitale Carlo, Bugnana Luigi, Piai Mario, Raviola Luigi, Pellegrino A., Ecclesia Pietro, Gianoglio A., Carbone L., Maccagno Pietro, Marocchino M., Tosetto S.

# COMUNICATO

*La Fabbrica Automobili GIOVANNI CEIRANO, Soc. Anon., TORINO per la verità*

RENDE NOTO:

che contrariamente a quanto è stato pubblicato nei Giornali, e come risulta dalle pubblicazioni ufficiali della Giuria nella

**1<sup>a</sup> TAPPA della COPPA delle ALPI**  
**le sue vetture di SERIE Tipo S di cmc. 2500**  
**arrivarono 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> assolute**

ponendosi alla testa di tutte le altre vetture di maggior cilindrata;

che una terza vettura, guidata dal Sig. ERNESTO CEIRANO, pur avendo compiuto la Tappa alla media prescritta, è stata classificata 12<sup>a</sup> per aver tagliato il traguardo 10 secondi prima del tempo prescritto;

che l'intera équipe di quattro macchine è arrivata regolarmente al traguardo.

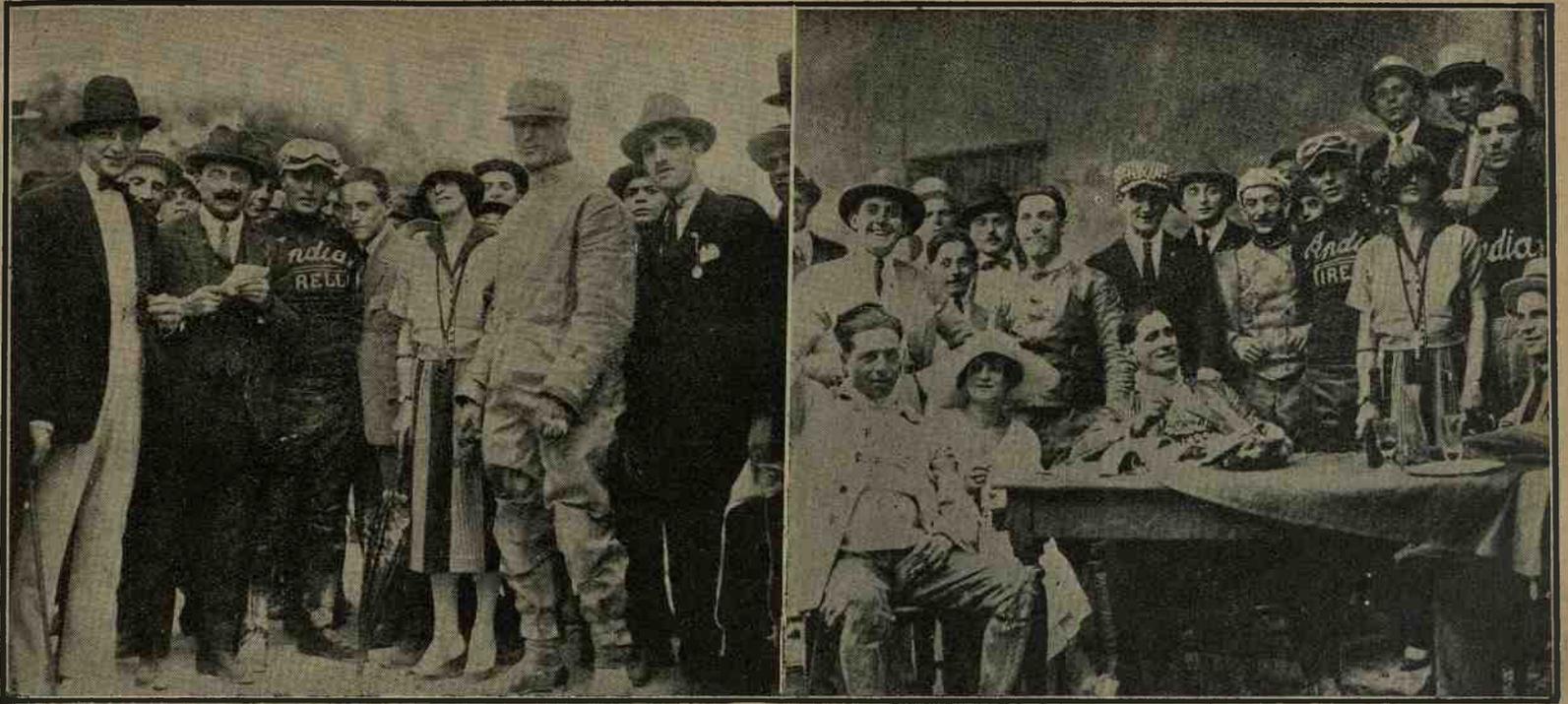
*Nonostante la GRANDE VITTORIA riportata, che ha confermato la assoluta superiorità delle vetture "CEIRANO,, (le più piccole di cilindrata), la Casa Ceirano ha, con suo grande rincrescimento, ritirato le vetture dalla corsa, non avendo la Giuria assegnato i premi di Tappa in base alla Classifica Generale, nella quale la*

# CEIRANO

**E' PRIMA ASSOLUTA**

---

Fabbrica Automobili GIOVANNI CEIRANO - Torino



Il circuito delle Tre Regioni. - A sinistra: Biagin Nazzaro fra la folla all'arrivo. - A destra: Il gruppo generale dei concorrenti. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

chiamo di dare a tutti i soldati un'educazione sportiva, quella che finora rimane solo nello spirito dei decreti ministeriali.

Invogliamo tutti i comandanti di corpo ad interpretare nel senso buono le disposizioni, e forniamo loro i mezzi di potere rispondervi. Solo così si intenderà l'educazione fisica del soldato. Diversamente rimarremo, come lo siamo, su una falsa strada.

Gustavo Verona.

### L'educazione fisica obbligatoria nel Belgio

Nei giorni scorsi i ministri Devèze, della difesa nazionale, e Destrée, delle lettere e delle arti, hanno presentato alle Camere un disegno di legge per la obbligatorietà dell'educazione fisica, e l'istituzione di un diploma di attitudine fisica. «Tutti i giovani, scrivono i ministri nella relazione premissa al disegno di legge, dovranno essere sottoposti all'esame a cominciare dal loro 18° anno d'età. Tutti coloro che o si sottraessero o non superassero l'esame, sarebbero chiamati alle armi prima della loro classe, e per un tempo non superiore ai due mesi.

«La sanzione sarà sufficientemente severa per non essere negletta. Essa appare anche molto equa. E' giusto che il giovane che avrà rifiutato, durante la sua giovinezza, di sottoporsi allo sforzo necessario per la cultura fisica del corpo, sia chiamato alle armi prima di chi, agli effetti dell'istruzione militare, si presenta in condizioni fisiche incomparabilmente superiori. L'istruttore si troverà così davanti ad una materia prima «normale», sia per una preparazione anteriore, sia per maggiore servizio militare effettivamente prestato, e l'istruzione elementare del soldato potrà così essere ridotta al minimo».

### Visioli vince il Circuito delle Tre Regioni

Una nuova grande prova motociclistica ha avuto luogo domenica scorsa e cioè il Circuito delle Tre Regioni, altra prova i cui risultati concorrono alla classifica del campionato. Un nuovo campione ha confermato la sua valentia portando in pochi giorni alla vittoria la Harley Davidson. La domenica avanti Visioli vinceva la gara Como-Brunate, compiendo il percorso in 6'29", battendo di quasi 28' il record precedente di Gnesa stabilito nel 1920.

**Categoria 500 cmc.** : alla media di 50 km. all'ora: Spallanzani (Sarolea), Acerboni (Frera), Dall'Oglio (Frera), Poletti (Frera), Gnesa (Douglas), Benaglio (Frera), Gilera (Gilera), Opessi (Triumph), Premoli (Frera).

Al disotto della media dei 50 km. all'ora: Bianchi (Ariel), Perincioli (Ariel), Battaglini (Ariel), Bai Badino (X), Cavalleri (Rex), Vailati (Sunbeam).

**Categoria 750 cmc.** : alla media di 50 km. all'ora: Zanchetta (Galloni), Rava (Indian), Morretti (Frera).

Al disotto dei 50 km. all'ora: Antoniazzi (Douglas), Fiaccadori (Frera), Fortunati (Frera).

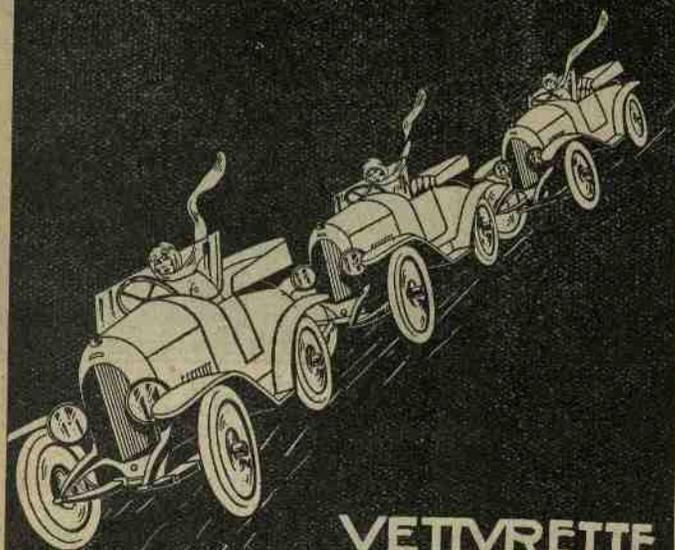
**Categoria 1000 cmc.** : alla media di 50 km. all'ora: Visioli (Harley Davidson), Nazzaro (Indian), Malvisi (Harley Davidson), Ruggeri (Indian), Rogai (Harley Davidson), Russo (X), Maffei (Harley Davidson).

La classifica generale dà: 1. Visioli Erminio in 27'28" — 2. Nazzaro Biagio in 27'34" — 3. Malvisi Domenico in 27'44" — 4. Ruggeri Amedeo in 27'56" 2/5 — 5. Rogai Damiano in 28'48" — 6. Russo Pasquale in 29'26" 2/5 — 7. Maffei Miro in 29'52" 3/5.



A destra: Visioli al volante dell'Harley Davidson (Pirelli), dopo avere vinto la Como-Brunate, ha trionfato nella gara motociclistica del Circuito delle Tre Regioni. - A sinistra: L'arrivo di Visioli nella gara del Circuito delle Tre Regioni. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

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



**VETTRETTE**  
 12 HP

# OFFICINE

DI

## Villar Perosa

**Cuscinetti a sfere**  
**Stere 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 CONGATO**, 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 Etnea, 175.*



**PIREUS PIRELLI**

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

Anche in Estate  
 il

## Proton

è facilmente  
 digeribile

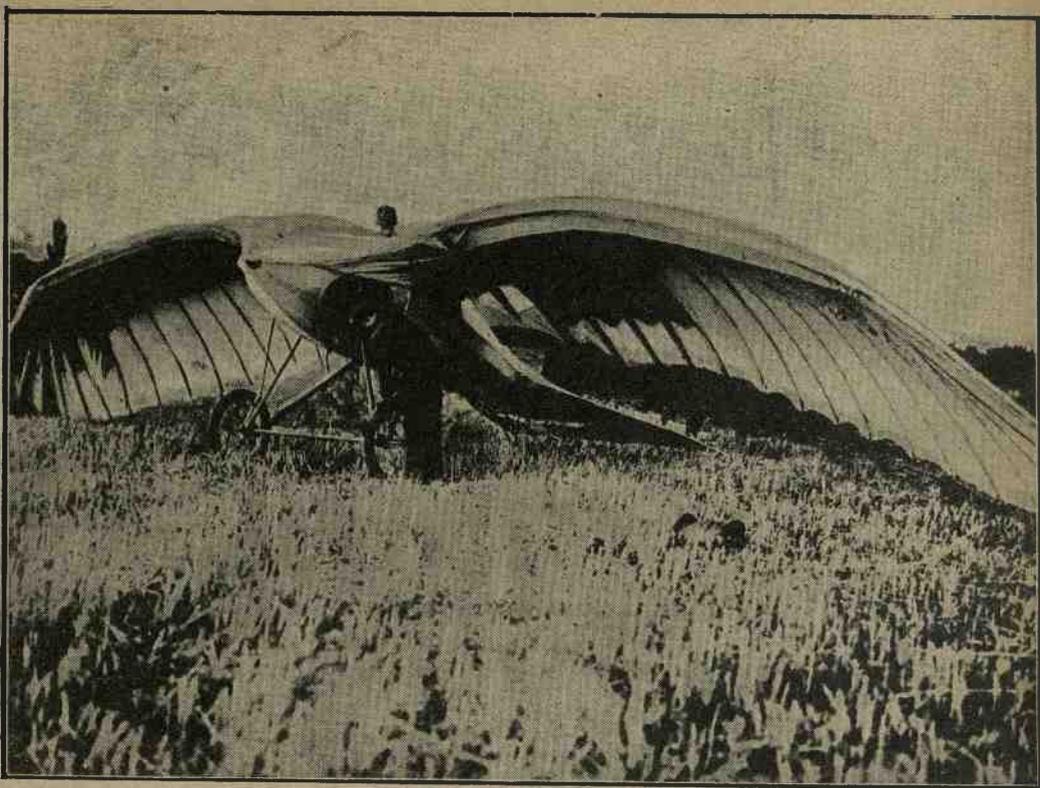
# Il Progetto di Legge per la Navigazione Aerea in Italia

(Continuaz. e fine, vedi Num. prec., pagg. 14-15)

Art. 8. — Nessun apparecchio radiotelegrafico potrà essere portato a bordo senza licenza speciale rilasciata dallo Stato al quale l'aeromobile appartiene. Tali apparecchi saranno usati soltanto da personale dell'equipaggio provvisto di speciale patente di abilitazione. Per gli aeromobili nazionali il permesso di portare apparecchi radiotelegrafici deve essere dato dal Ministero delle Poste e Telegrafi, di concerto coi Ministeri della Guerra e della Marina, giusta quanto prescrive l'art. 7 del regolamento per l'esecuzione della legge n. 355 del 30 giugno 1910 sulla radiotelegrafia e radiotelegrafia, approvato con R. Decreto 1° febbraio 1912, n. 227. Ogni aeromobile adibito a trasporto pubblico e capace di portare almeno dieci persone, deve essere munito di apparecchio radiotelegrafico per la trasmissione e ricezione, il cui uso è disciplinato secondo le norme emanate dalla Commissione internazionale per la navigazione aerea.

Art. 9. — Nel caso di necessità, chiunque sia in grado di dare soccorso o provvedere al salvataggio dell'aeromobile, delle persone e delle cose trasportate, è tenuto a prestare l'opera propria. Chi arreca soccorso, oltre all'eventuale compenso per la prestazione d'opera, ha diritto al rimborso delle spese, al risarcimento dei danni che incontra.

Questa è la parte essenziale della legge. Seguono le disposizioni per la nazionalità degli aeromobili, per l'ammissione all'esercizio della navigazione aerea, per le competenze, la prescrizione, le responsabilità, ecc. La legge si compone di 48 articoli. Sarà in ogni caso discussa in Parlamento in novembre.



Il nuovo apparecchio in forma di uccello che ha fatto dei bellissimi voli in Inghilterra, dando buonissimi risultati tanto per velocità che per altezza. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

Le Società di aviazione danno segno di vita interessandosi all'importante questione.

La Società di Aviazione di Torino ha diramato in proposito di questi giorni la seguente circolare ai proprii soci:

«La consorella Associazione Aviatori Aeronauti ha affrontato l'importante questione della Legislazione aerea ed ha deliberato di promuovere da tutti gli Enti interessati una viva agitazione perchè il parlamento discuta ed approvi al più presto il progetto già studiato dagli Uffici, e perchè nelle eventuali Commissioni che verranno istituite per la regolamentazione dei servizi aerei venga fatto posto ai rappresentanti nostri e delle Società consorelle.

Il nostro Consiglio Direttivo, aderendo a tale iniziativa, si rivolge a tutti i Consoci ed in particolar modo alla S. V. III. ma pregandola di volersi interessare della questione, appoggiando presso i suoi amici che possono avere qualche influenza nelle alte sfere i nostri desiderata e contribuendo con l'influenza del Suo personale prestigio a formare nella Città e nel Piemonte quell'ambiente favorevole alle manifestazioni dell'attività aeronautica, ambiente che purtroppo ora è ostile.

Riassumiamo brevemente lo stato attuale della questione.

Esiste una Convenzione Internazionale per la navigazione aerea, esistono nel bilancio dell'aeronautica delle somme stanziare per l'incremento dell'aviazione civile, esistono in abbondanza organi tutori e di controllo; ma la Convenzione Internazionale non può essere applicata, i sussidi non possono essere distribuiti, perchè il nostro Parlamento non ha ancora approvato la Legge che deve regolare sia la navigazione aerea privata, sia la concessione di servizi pubblici.

Persone competenti e conosciute dell'ambiente ci hanno assicurato che tale Legge non verrà portata alla discussione se tutti gli interessati (privati, industrie ed associazioni) non faranno opera di persuasione sui rappresentanti della Nazione, affinché questi a loro volta facciano opera di amichevole persuasione sui Ministri competenti.

E' per questa opera che il Consiglio Direttivo chiama a raccolta tutti i suoi Soci, sicuro che tutti appoggeranno l'iniziativa».

## Un Re esploratore

### Lo Scoutismo nel Siam

Da parecchio tempo i Re del Siam hanno capito come sia necessario scuotere il loro popolo dall'indolenza e dal lasciar correre e come occorra infondergli il piacere del fare e un sentimento morale e patriottico, capace di trasformare questa razza indolente e così inclinata alla vita beata e ai piaceri. Ben comprendendo ciò, il Re Rama, capi che occorreva rivolgersi ai giovani, ai bambini e che le sterili lezioni di pedagoghi erano inadatte a stimolare un sentimento di dovere e di solidarietà. Il Re, pur non trascurando l'istruzione, ha dato maggior impulso alla educazione.

Egli riconobbe che l'opera di Baden-Powell fornisce per il suo scopo una magnifica materia, poichè l'educazione non è materia d'insegnamento teorico, bensì è insegnamento risoluto. Senza curarsi di quelli che avrebbero trovato ridicolo un Re esploratore, il Re si unisce alla testa del movimento nel 1912.

Nel 1918 associa 9.848 Scouts: quasi tutte le scuole hanno un reparto: fu creata una speciale scuola per i Capi.

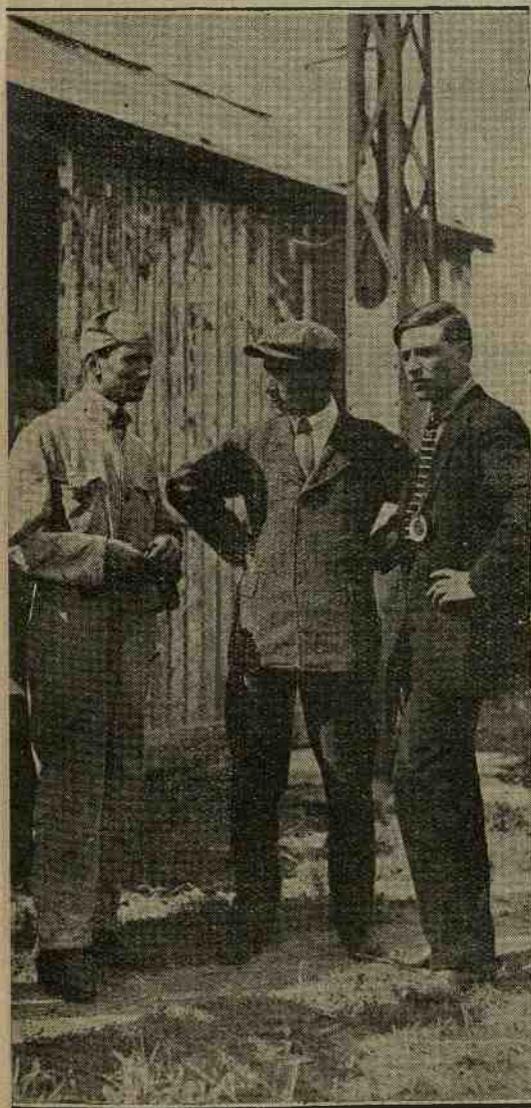
Uno degli scopi fondamentali della istituzione è quello di ispirare ai giovani il rispetto dei mestieri manuali che i Siamesi trascurano e disprezzano. Apprezzando l'importanza della promessa di Baden-Powell, il Re Rama presiede spesso di persona alle cerimonie. Egli ha completamente raggiunto lo scopo che si era proposto: ogni anno i Giovani Esploratori si distinguono per atti fatti per il bene della cosa pubblica, il quale fatto è assai raro nei popoli dell'estremo Oriente.

Essi sono condotti ad agire in tal modo per un semplice sentimento di dovere e per l'obbligo che loro impone la promessa; risultato questo enormemente imponente in un paese ove il clima e l'apatia generale dei popoli malesi e del lusso avevano quasi completamente soffocati questi sentimenti.

Non contento di dirigere gli sforzi dei suoi giovani sudditi, il Re Rama ha fatto in modo che la disciplina eccellentemente istillata nei giovani continuasse anche nell'uomo fatto: onde la costituzione delle « Tigri-Selvaggio » per i grandi. Essi hanno uguale regolamento degli Esploratori e *servire* è il loro scopo.

Ecco in poche parole come il Re Rama, re assoluto, ma dei pochissimi che ancora restino, governa il suo popolo.

Giovane di carattere, Rama VI è il re dei ragazzi come dei grandi, per tutti e due ottimo, ed egli non sbaglia, poichè il fanciullo e il padre dell'uomo.



Di Briganti vince la Coppa Schneider con un vecchio Macchi.

SPORTSMEN!...

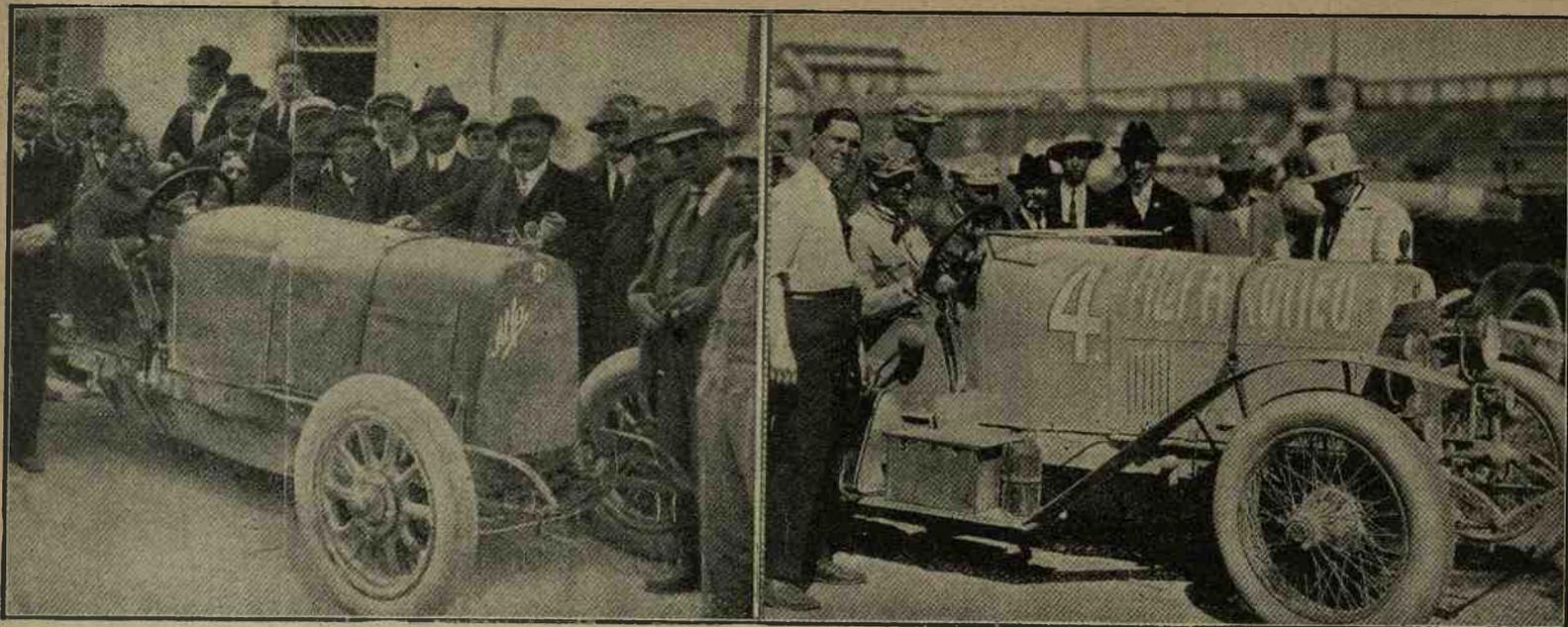
adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

Istantanee perfette

Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque da Esportazione

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



La Coppa delle Alpi. A sinistra: Sivocci; a destra: Ferrari su Alfa Romeo (Pirelli), risultanti ai posti d'onore nella classifica generale.  
(Fot. Abba - Lastre Gevaert).

# La Coppa delle Alpi

## La vittoria dell' "Itala,"

*Bilancio*: Cinque tappe, km. 3206: partenti 24, arrivati a Torino 20 ed a Milano 14. La classifica generale delle 5 tappe è la seguente:

1. Sandonnino (Itala);
1. Rebuffo (Itala);
1. Minoia (Mercedes);

*ex-aequo* in 48 ore e 2', avendo compiuto l'intero percorso alla media di 48 orari.

4. Sivocci (Alfa-Romeo) in 48 h. 2'35'';
  5. Sailer (Mercedes) in 48 h. 3';
  6. Ferrari (Alfa-Romeo) in 48 h. 21'34'';
  7. Boroli (Lancia) in 48 h. 23'23'';
  8. Moriondo (Itala) in 49 h. 33'10'';
  9. Gysler (O. M.) in 50 h. 36'16''.
- Le classifiche per i premi di tappa furono le seguenti:

### Categoria oltre 4500 cmc.

1. Boroli (Lancia) in 8,21'; 2. Minoia (Mercedes) in 8,21'2'';
3. Sailer (Mercedes) in 8,21'59'';
4. Gysler (O. M.) in 8,23'57''.

### Categoria 4500 cmc.

1. Ferrari (Alfa-Romeo) in 8,21'1'';
2. Sivocci (Alfa-Romeo) in 8,21'2''.

### Categoria 3000 cmc.

1. Sandonnino (Itala) in 8,21'2'';
2. Rebuffo (Itala) in 8,21'4'';
3. Moriondo (Itala) in 8,41.

L'Itala ha trionfato su ogni macchina superando anche la Mercedes, e questo per noi italiani è un superbo risultato poichè uomini e macchine di rappresentanza tedesca vanno per la maggiore nel campo automobilistico. I nomi che troviamo classificati dietro Sandonnino rispondono a noti gentlemen che hanno pure secondi aggiunto con la loro prova gloria all'industria nazionale. Un disgraziato accidente ha messo fuori concorso all'ultima ora il capo *équipe* della casa Alfa Romeo signor Ascari, ma i suoi compagni Sivocci e Ferrari hanno messo in valore i pregi della meravigliosa costruzione lombarda.

# I



sono i migliori  
i più diffusi, adottati da

**Tutte** le più grandi marche  
Italiane ed Estere  
di Automobili

FABBRICA ITALIANA

**Magneti Marelli**

SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE 7.000.000

Milano - Casella 10-32

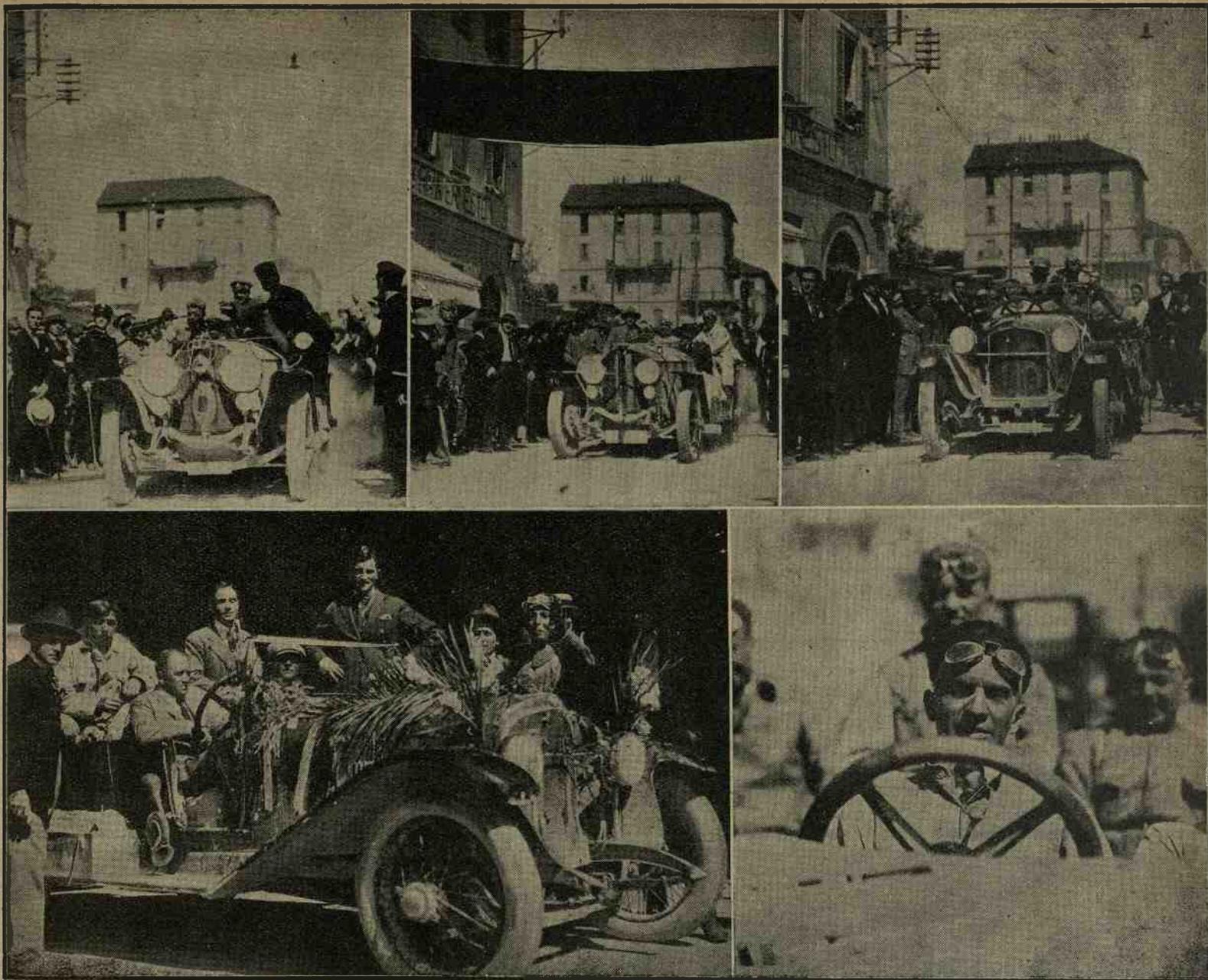
## Esigete ovunque



La grande marca preferita

Lucida presto e facilmente dando un perfetto nero brillante

S. I. PARMA LANDRIANI & C. I - MILANO - Via Cagnola N. 10



La Coppa delle Alpi. - Il ritorno a Milano. In alto, da sinistra a destra: Minoia (Mercedes) all'arrivo. - Sailer (Mercedes) taglia il traguardo finale. - Rebuffo (Itala) termina la gara 2° classificato. — In basso: Sandonnino, su Itala, primo della classifica generale, subito dopo l'arrivo. — A destra: Minoia al volante della Mercedes. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

L'Alfa Romeo è la seconda casa dopo l'Itala che abbia gareggiato con la marca tedesca.

L'U. C. A. M. ed il suo presidente comm. Ferrario possono essere soddisfatti di ogni risultato. La prova del 1921 ha insegnato agli organizzatori che in qualche cosa si può portare correzione e nel 1922 la prova si ripeterà ed i partenti non saranno più 24 ma 100. Queste grandi prove turistiche riescono veramente a dare risultati pratici e convincenti, danno occasione ad una seria propaganda automobilistica nel Paese, offrono il mezzo ai costruttori di fare osservazioni e di migliorare sempre quei meravigliosi congegni meccanici che formano sempre un vanto dell'industria nazionale. Abbiamo detto che molti insegnamenti si possono trarre da questa prova turistica ed in proposito ci piace riprodurre il parere di un competente tecnico, il collega Lando Ferretti della *Gazzetta dello Sport*, il quale, riesaminando la formula ispiratrice della gara per la Coppa delle Alpi, così si esprime:

«Congegnare una «formula» per concorso di regolarità motociclistico e automobilistico è compito arduo.

«Non poteva perciò pretendersi che la «formula» della Coppa delle Alpi uscisse perfetta dalla mente degli organizzatori.

«La classifica della prova testè terminata doveva essere stabilita in base alla media dei 48 km. all'ora. In caso di *ex-aequo* la «formula» assegnava la vittoria a quel concorrente che avesse compiuto l'intero percorso col cofano piombato: ma tale criterio di selezione è risultato nullo che ben sette dei nove arrivati a Milano avevano i sigilli intatti.

«Il terzo criterio per l'assegnazione dei premi

— minor scarto di media oraria nelle varie tappe — è stato praticamente annullato con disposizione del Commissario generale della prova —; disposizione di cui parleremo poi. Coticchè, subito dopo la velocità e la piombatura del cofano, è rimasto a base della classifica il criterio della minor cilindrata.

«La disposizione per cui — dopo l'arrivo di Torino — col consenso delle Case si veniva a modificare sostanzialmente la «formula» è nota. Veniva, cioè, concesso sul tempo esatto della media di 48 per ogni tappa il compito di 59" in più.

«Tale disposizione non poteva avere che l'intendimento, apprezzabile e sportivo, di sottrarre le «chances» di un concorrente per la classifica finale all'alea del cronometro mal funzionante o mal letto dal concorrente nell'attimo non certo calmissimo di passare il traguardo. Ma allora perchè non concedere lo stesso compito di 60" ad esempio, ma diviso in 30" in meno e 30" in più sul tempo esatto della media oraria massima consentita.

«La stessa osservazione che facciamo per i traguardi finali di tappa ha valore pari, anzi maggiore, nei riguardi dei traguardi intermedi (controlli). La funzione di questi è quella di assicurare la «regolarità» della marcia che deve risultare il più possibile uniforme e vicina — su ogni punto del percorso — alla velocità massima consentita dal regolamento. Per ciò come è giusto penalizzare gli «anticipi» così è per lo meno altrettanto giusto penalizzare i «ritardi» nel passaggio dai controlli.

«Non occorre poi aggiungere che almeno nelle tappe in cui il tratto facile e piano precede quello più erto e difficile dovrebbero esser posti controlli

segreti: sia pure con un certo margine in meno sul tempo della media massima. Con ciò la marcia acquisterebbe maggior serietà perchè sarebbero rese impossibili le folli corse seguite da soste di ore presso i traguardi».

Fra i non arrivati a Milano troviamo l'équipe della Casa torinese Cav. Giovanni Ceirano. Questa forte équipe capitanata dal noto campione Ernesto Ceirano si è ritirata dopo la prima tappa in seguito alla classifica ottenuta. Non possiamo entrare in merito alla questione poichè da uomini sportivi dobbiamo inchinarci ai verdeti delle giurie. Ci sia lecito però esprimere tutto il nostro dispiacere per questo ritiro. La fabbrica Ceirano con i suoi rappresentanti rappresentava certamente nella gara per la Coppa della Alpi un concorrente temibilissimo. Le macchine Ceirano ed i suoi guidatori tengono oggi nel campo dello sport automobilistico italiano un posto invidiato.

Speriamo e ci auguriamo che in una prossima prova possiamo dire molto di più di quanto ci è consentito oggi.

### La Rubrica per tutti

SAMPIERDARENA - Bagnasco. — Grazie. Ci fu impossibile nell'ultimo numero.

FOGGIA - Tarantino. — La Cronaca spicciola non trova posto nel nostro giornale.

— Nel fascicolo di luglio della Rivista *Diana* di Firenze, è annunziato il Congresso che avrà luogo a Napoli durante le grandi Gare al Piccione di L. 250.000 (14-21 settembre p. v.) per costituire la Federazione Italiana delle Società di Tiro a Volo e per determinare la città nella quale la Federazione stessa dovrà aver sede.

# BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanzo, 316

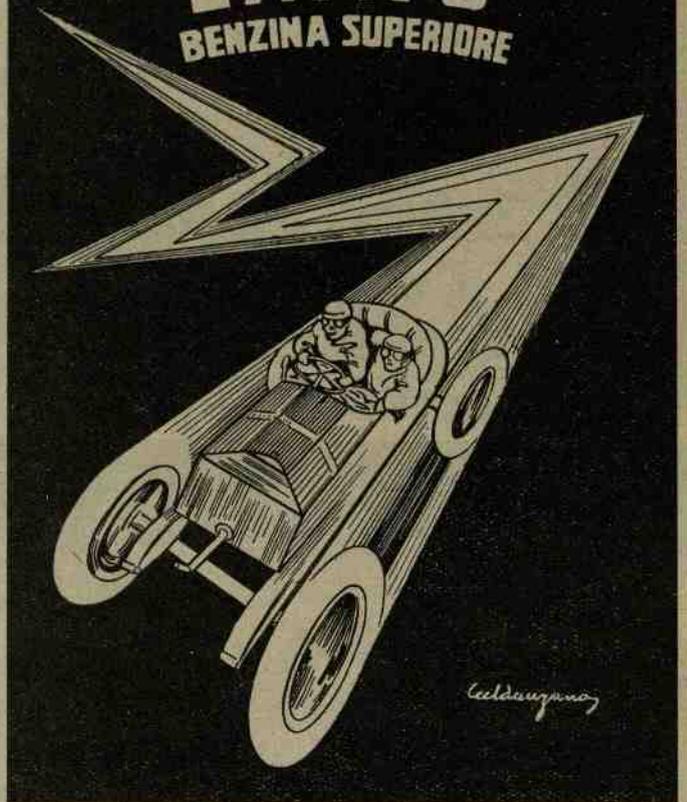
≡ GOMME PIENE ≡  
**PNEUMATICI**  
TESSUTI GOMMATI

### 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

SOCIETA' ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO  
"LAMPO"  
BENZINA SUPERIORE



FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER - TIPO D'API - TUBI QUADRI SENZA SALDATURA  
E LUBRIFICAZIONE

**COTTINO & C.**

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA

TORINO - Via Monti, 24 TEL. 2275 - TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA  
NEL 1898

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

## Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

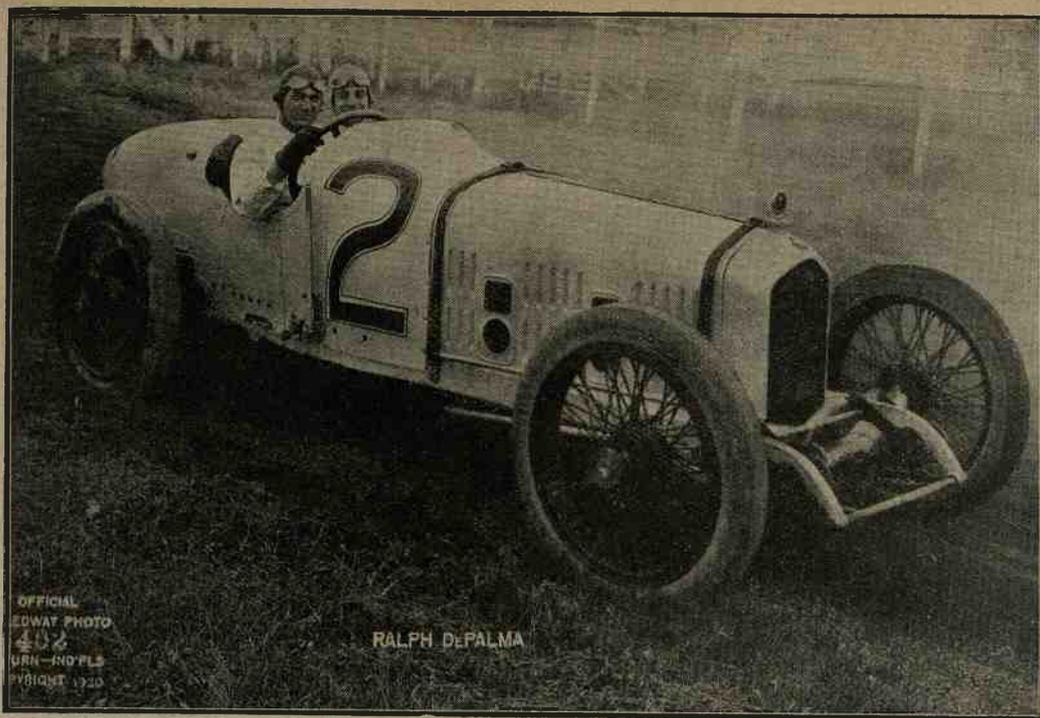
Sede Centrale: TORINO

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.



Il notissimo campione Di Palma, su vettura Ballot, probabile concorrente al circuito di Brescia.

## Le prove della Montagna

In precedenza alla grande riunione di Brescia avremo due importanti prove in salita, la corsa del Moncenisio e quella del Grande San Bernardo il 21 agosto la prima, il 28 agosto la seconda.

La Susa-Moncenisio, ideata a suo tempo dalla *Stampa Sportiva* è stata considerata sempre, nell'ante-guerra, come una corsa classica. Campioni del volante come Lancia, come Nazzaro, come Cagno, come Ceirano, non hanno sdegnato di disputarla, facendosi anzi un vanto di iscrivere il loro nome sul « libro d'oro » della prova.

Nata nel 1902 per iniziativa dell'Automobile Club di Torino, la Susa-Moncenisio rispondeva allora al progresso dei tempi, era l'indice di quel meraviglioso risveglio di energie, di quel fervore di vita che doveva portare in breve l'industria automobilistica torinese a grandissima potenza.

La corsa ebbe immediato successo, crebbe di importanza negli anni seguenti ed acquistò tutta la simpatia della folle sportive. Carovane di automobilisti, di motociclisti, di ciclisti, si davano convegno, nel giorno della prova, sulla strada del Moncenisio specialmente sulle famose « scale » dove maggiormente è messa alla prova la virtuosità e l'audacia dei concorrenti, cosicché la corsa dava origine anche ad uno scapigliato irrequieto convegno turistico e si svolgeva in un'atmosfera di schietto entusiasmo.

Entusiasmo che si rinnoverà oggidì nella stessa guisa che si è rinnovata la corsa. La disputa delle grandi Coppe, care già ai Lancia, ai Nazzaro, ai Raggio, verrà ripresa quest'anno. Nuovi e valorosi campioni del volante saranno domenica in linea per aggiudicarsi un primato ambizioso, poiché la Susa-Moncenisio, forte della sua tradizione, impostata anche quest'anno su di un appassionante duello franco-italiano, assurgerà ad importanza grandissima nella breve cerchia delle classiche corse automobilistiche italiane.

Quattro coppe saranno in palio quest'anno: la *Coppa Duca di Genova* (definitiva), da assegnarsi alla Casa costruttrice della vettura che avrà fatto il miglior tempo; la *Coppa internazionale Principe Amedeo* (challenge del valore di lire 14.000), che verrà assegnata a chi avrà compiuto il percorso nel miglior tempo e ne diverrà proprietario definitivo colui che l'avrà vinta tre volte anche non consecutive a datare dal 1904; la *Coppa Bricherasio* (challenge perpetua del valore di lire 8000), riservata al *gentleman* che risulterà primo della classifica generale e infine la *Coppa Nazionale* (challenge del valore di lire 6000), che sarà aggiudicata al costruttore italiano della vettura che avrà fatto il miglior tempo nella categoria di minor cilindrata e ne diverrà proprietario definitivo colui che l'avrà vinta tre volte anche non consecutive.

La Coppa Principe Amedeo venne corsa nel

1902, 1904 e 1905. Il primo ad incidervi il suo nome fu il popolare Lancia che sulla Fiat iniziava con un 30'10" <sup>2</sup>/<sub>5</sub> la serie dei records del Moncenisio. Nel secondo anno, il 1904, lo stesso Lancia abbassava il suo record a 22'24" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>, aggiudicandosi ancora la Coppa. L'anno seguente la vittoria spettava invece a Nazzaro (Fiat), che compiendo il percorso, in 19'18" <sup>5</sup>/<sub>10</sub>, stabiliva un record che è tuttora imbattuto. Ed è pure nel 1905 che Raggio, su Itala, si aggiudicava per la prima volta la Coppa Bricherasio.

Poi la Susa-Moncenisio automobilistica subì una lunga interruzione. Ripresa l'anno scorso dalla Società « La Torino » essa vide la vittoria assoluta del francese Réville, pilotante una Peugeot, che riusciva ad avvicinare il tempo di Nazzaro, non abbassandolo però per pochi secondi. Il francese ritorna quest'anno all'assalto. Ma la schiera italiana si è oggi rafforzata. Oggi i nostri colori sono affidati a uomini ed a macchine che possono lottare con serie probabilità di successo. Sarà un duello palpitante, emozionante, durissimo; ma cre-

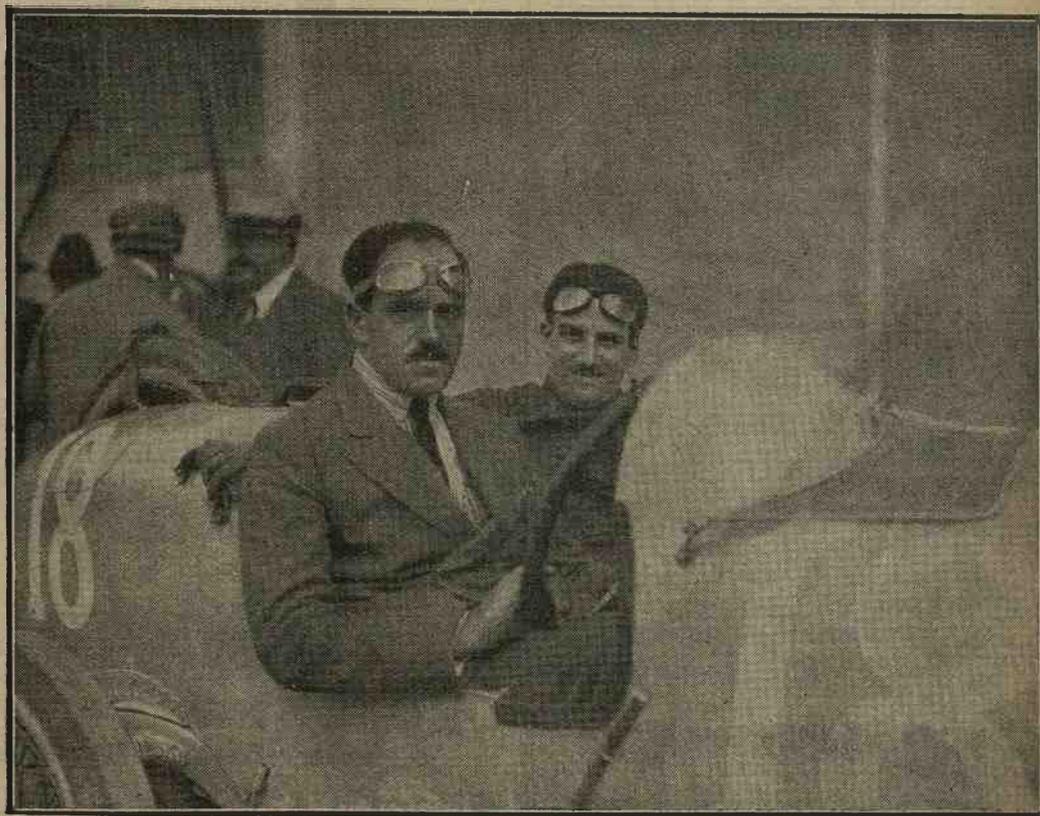
diamo che la vittoria, sia pure se strappata « coi denti », finirà per sorridere ai nostri campioni. Non solo: ma siamo pure convinti, se il tempo vorrà essere clemente, che il record di Nazzaro non resisterà domenica all'audace assalto che gli porteranno gli Ascari, i Masetti, i Réville, i Conelli.

L'Aosta-Gran San Bernardo organizzata dal fratello *Il Popolo Sportivo* e dall'*Unione Sportiva Torinese* si è già rivelata l'anno scorso, in occasione della sua prima disputa, una prova severa. Appunto per questo essa è attesa con maggior interesse. D'altra parte sono così intuitivi i pregi estetici del percorso, l'arduità affascinante della prova, la rilevanza delle conclusioni pratiche e degli insegnamenti tecnici che se ne attendono, che il plebiscito d'entusiasmo e le adesioni con cui la gara venne accolta tengono luogo di ogni più eloquente esaltazione. Ed invero alla Aosta-Gran San Bernardo nulla manca per riuscire uno di quegli eventi sportivi che per la loro forte e significativa originalità segnano la via dell'evoluzione automobilistica e motociclistica.

Il percorso, per quanto difficile, ci pare ottimamente scelto; tale apparve del resto fin dall'anno scorso. Un tratto lungo ed aspro quale è l'Aosta-Gran San Bernardo, con salite fortissime, con curve improvvise e strette richiede nei concorrenti non solo grande abilità di guidatori, ma pure buona conoscenza dei motori per non mettere fuori gara le macchine fin dai primi chilometri del percorso. Nelle corse in salita su brevi percorsi può difatti trionfare il guidatore più audace, mentre su tratti lunghi, come l'Aosta-Gran San Bernardo, con maggiore probabilità devono vincere il guidatore e la macchina migliori.

Un sopraluogo fatto con gli organizzatori ospitati su di una velocissima Alfa Romeo, del signor Petromilli, ci ha convinti che la disputa di quest'anno potrà riuscire ancora più interessante di quella dell'anno passato, soprattutto per le migliorate condizioni delle strade. Il genio civile sta infatti riattando le curve e si nutrono serie speranze che i lavori proseguano celermente tanto da essere completati qualche giorno prima della gara.

L'Aosta-Gran San Bernardo — campionato della montagna — è una manifestazione internazionale alla quale sono ammesse tutte le vetturette e vetture a quattro ruote del peso minimo di chilogrammi 350, che abbiano una marcia indietro mossa da motori e freni che agiscano nei due sensi, e che possano portare almeno due persone che pesino ciascuna non meno di kg. 60. I veicoli saranno distinti in cinque categorie: n. 1. con ci-



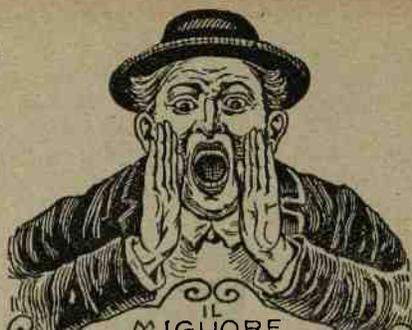
L'italiano Foresti, da poco tempo passato alla casa Ballot, iscritto come gentleman alla corsa Aosta-Gran San Bernardo.



**PURD**

**ESTRATTO DI CARNE  
"SOLE"**

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO



IL MIGLIORE  
**VINO CHINATO**  
è quello della Società Anonima  
**TRINCHIERI**  
TORINO

**ESIGETE OVUNQUE**

IL  
**LION**  
**NOIR**

CREMA PER  
CALZATURE



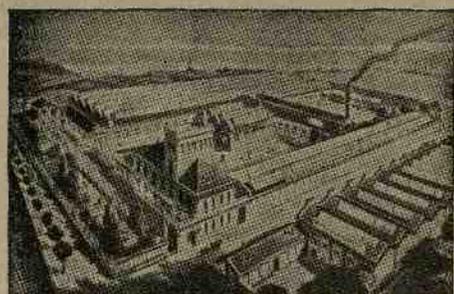
La **GRAN MARCA**  
.. MILANO - Via Trivulzio 18 ..

MERLO CLEMENTE, Rappresentante  
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP

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 —

Camere d'aria

**SPIGA**

per velo ed auto

Le migliori e le più convenienti

In vendita

Presso i primari Negozianti e Garages

Soc. An. FABBR. RIUN. WAY-ASSAUTO

ASTI

*Wa*

Chiedete sempre

la *Wa*  
CANDELA

la sola adottata dalla  
**FIAT**

Ricambi per Automobili FIAT

Bolloneria :: Uiteria ::  
:: Trafileria :: Bronzeria

Ufficio Generale Vendita e Deposito

Corso Moncalieri, 8 - TORINO - Corso Moncalieri, 8



**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 ✂

**Abbonatevi**

alla **Stampa Sportiva**

lindrata non superiore a 1500 cmc.; n. 2. con cilindrata da 1501 a 2000 cmc.; n. 3. con cilindrata da 2001 a 3000 cmc.; n. 4. con cilindrata da 3001 a 4500 cmc.; n. 5. con cilindrata oltre a 4500 cmc.

Le iscrizioni per essere valide dovranno essere trasmesse entro le ore 22 del giorno 16 agosto al «Popolo Sportivo» (via XX Settembre, 62 - Torino) redatte sull'apposito modulo d'iscrizione debitamente riempito ed accompagnato dalla tassa d'iscrizione in L. 300.

Dopo tale termine e non oltre alle ore 23 del giorno 19 agosto, le iscrizioni saranno solamente accettate se accompagnate dall'importo della doppia tassa in L. 600.

A comprovare la grande considerazione in cui tenuta l'Aosta-Gran San Bernardo automobilistica basti il fatto che il Re ha concesso una Coppa, che certamente sarà il premio più ambito da tutti i concorrenti.

Oltre al premio del Re saranno in palio i trofei già disputati l'anno scorso: la Coppa Martini (biennale) per il primo arrivato assoluto, vinta nel 1920 dal conte Caberto Conelli; il Trofeo Colombo (biennale), premio di regolarità, vinto nel 1920 dalla Casa F. A. S. T.; la Coppa Feroldi (biennale), premio di minor consumo, vinta nel 1920 dal signor Domenico Ravaoli; la Coppa Aosta (biennale), per il turista meglio classificato, vinta nel 1920 dal signor Ugo Zignone; la Targa Veedol (biennale); la Coppa delle Signore (biennale).

## I Campionati Nazionali di Canottaggio

Ecco l'elenco delle iscrizioni pervenute al Rowing C. Italiano per i campionati di canottaggio italiani che si disputeranno il 20 e 21 agosto a Pallanza.

L'elenco però potrà avere qualche aggiunta a causa dei ritardi postali.

**1ª giornata** — Coppa del vice-presidente: jole a 4 vogatori juniores. Iscritti: Pallanza Sportiva di Pallanza, C. Nautico Eneo di Fiume, R. C. I. Ruggero di Lauria di Palermo, C. Livornesi di Livorno, C. Sampiedarenese di Sampiedarena, S. C. Intra, C. Stamura di Ancona, C. Voluntas di Somma Lombarda, Olona di Milano, Lecco di Lecco.

Coppa Verbano-Venezia a 4 vogatori juniores. Iscritti: Querini di Venezia e Patavium di Padova.

Coppa Villanova: Jole a 4 vogatori juniores. Iscritti: Pietas Julia di Pola, Argus di Santa Margherita Ligure, Olona, Ruggiero di Lauria, Auriadisium di Rovigno, Elpis di Genova, Stamura di Ancona.

Coppa della Regina: Tipo libero a 4 vogatori seniores. Iscritti: Guerini, Barion, Ticino, Diadora, Cerea, Caprera, Bucintoro, Olona.

Coppa dell'avvenire: Skiff seniores. Iscritti: Libertas di Capodistria (Babuder), C. Livornesi (Polese), Aniene di Roma (Bini), Armida di Torino (Di Vaio), Lecco (Castelli).

Coppa Regina Elena: Jole ad 8 vogatori seniores. Iscritti: Italia di Napoli, Diadora di Zara, Lecco.

**2ª giornata** — Jole di mare a 4 vogatori. Iscritti: Italia, Pietas Julia, Eneo, Ruggero di Lauria, Vitorino da Feltre, C. Livornesi, C. Sampiedarenese, Intra, C. Stamura, Olona, Lecco.

Coppa Duca di Genova: Skiff juniores. Iscritti: Pallanza (Romida), Libertas (Babuder F.), C. Livornesi (Polese), Aniene (Bisi).

Coppa principe Amedeo: due di punta seniores. Iscritti: Italia, Guerini, Milano, Bucintoro.

Coppa principe di Napoli: Quattro di punta juniores. Iscritti: Barion, Ticino, Diadora, Caprera, Olona, Milano.

Coppa Città di Venezia: Veneta a 4 seniores. Iscritti: Guerini, Patavium, Bucintoro.

Coppa duca d'Aosta: Double-scuil seniores. Iscritti: Milano, C. Livornesi, Bucintoro, Lecco.

Coppa del Re: Tipo libero, 8 seniores. Iscritti: Guerini, Diadora, Cerea, Bucintoro.

SOCIETÀ ANONIMA

**Motovelodromo Torinese**

CORSO CASALE

**Sabato, 20 Agosto - ore 21**

SPEARS

VERRI

MORI

MORETTI

Match velocità in tre prove

GIORGETTI

TORRICELLI

GIRARDENGO

in tre prove di km. 10 dietro tandem

Match motociclistico due prove km. 5

RAVA

MORO

BRUNO

Velocità, handicap dilettanti con

GUASCO - CARLI - CAUDERA

GARINO - BIGLIA, ecc.

Al termine dello spettacolo oltre al tramway intercomunale diretto a Piazza Castello fanno servizio le linee C - H - P - N. 3 - N. 5.

**CIOCOLATO  
TALMONE  
AL LATTE**

**IMPERMEABILI  
PIRELLI**



**G. B. BOERO**

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour

Telef. interc. 34-83 - Telegr. BOERO-ARMİ - Torino

**Grande deposito armi da fuoco  
di ogni modello e provenienza.**

**MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO**

Casa di fiducia.

**Fabbrica Automobili LANCIA & C.**

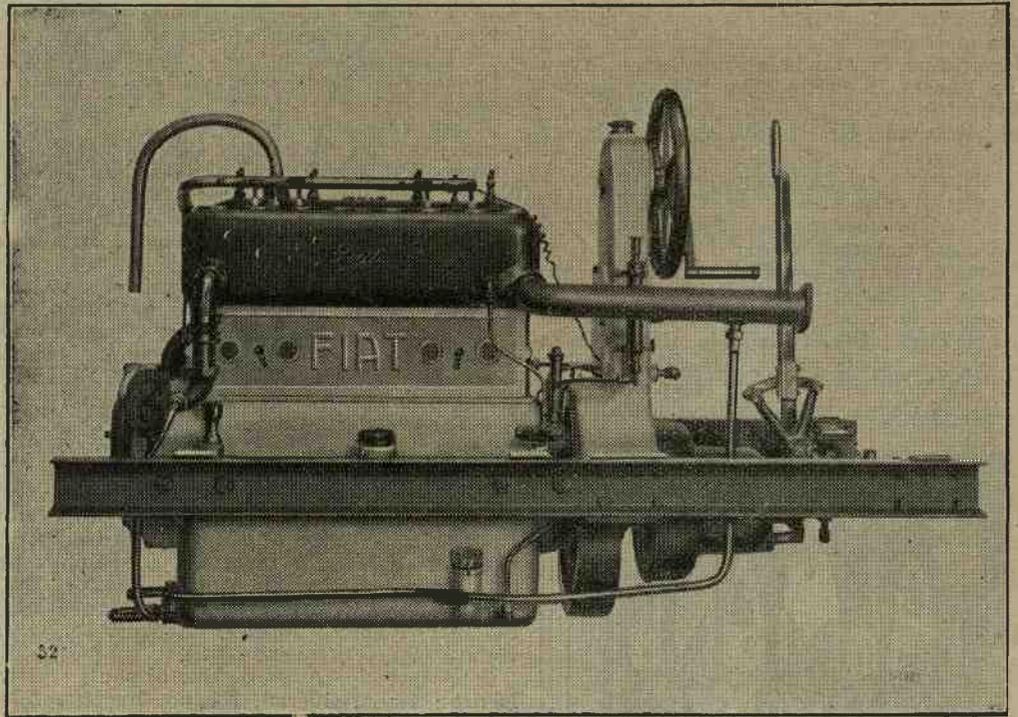
**TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO**

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

**AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP**



Gruppo  
Motore Marino 53-A  
HP.: 23  
PESO KG. 400 CIRCA



## INCREDIBILE!

Impianto Luce Elettrica *posto in opera* su qualunque autoveicolo comprendente: Dinamo - Quadro dei comandi - Fari con lampadine - Avvisatore - Batteria accumulatori - per

**Lire 1200** Funzionamento  
garantito

F.lli DE-LEON - Via dei Mille, 10 - Torino

TELEFONO 54-89