

# 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

## PREZZO DELLE INSERZIONI

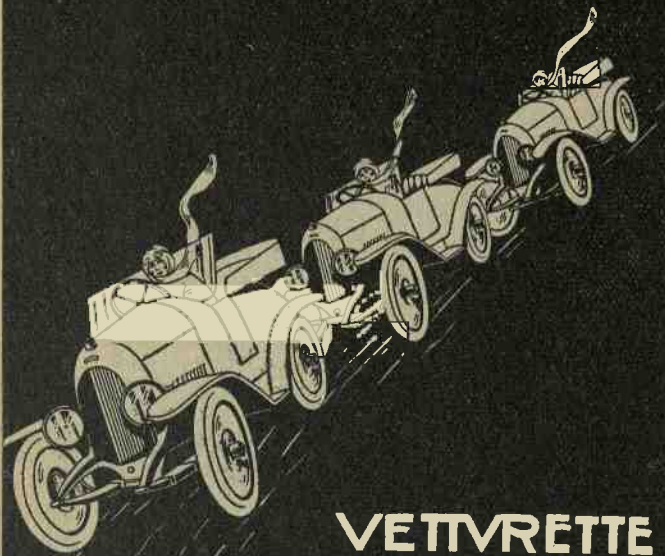
Una pagina . . .	L. 350	Un quarto di pagina . . .	L. 100
Mezza pagina . . .	L. 190	Un ottavo di pagina . . .	L. 60

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO



Alla vigilia del Giro d'Italia  
Costante Girardengo passa di vittoria in vittoria dalle piste italiane a quelle francesi.

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



**VETTURRE  
12 HP**

**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**

L'Officina **BONINO**

(D.<sup>co</sup> FILOGAMO Successore)

**TORINO** — Corso Vittorio Emanuele, 30

con macchinario moderno  
e materiale garentito

**RIPARA** e carica

i Rinomati Accumulatori

**TUDOR**

della

**Società Italiana Accumulatori Elettrici - MILANO**

**BANCA COMMERCIALE ITALIANA**

Cap. Soc. L. 400.000.000; Emesso e Versato L. 312.000.000

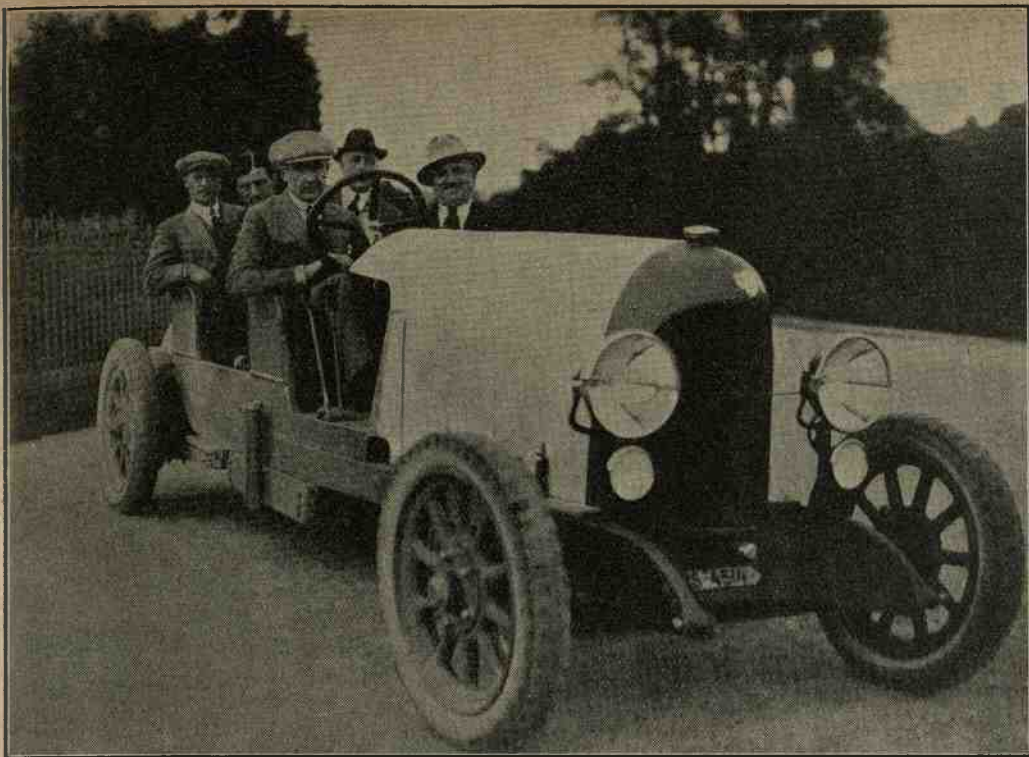
Riserve L. 176.000.000

*Direzione Centrale - Milano*

Dati desunti dalla situazione

al 31 Marzo 1921

Capitale Sociale versato . . . . .	L.	312.000.000,00
Riserve . . . . .	,,	176.000.000,00
Fondo di Previdenza pel Personale . . . . .	,,	41.170.968,30
Depositi in Conto Corrente e Buoni Frut- tiferi . . . . .	,,	813.677.225,11
Corrispondenti - Saldi creditori . . . . .	,,	4.558.156.867,22
Numerario in Cassa . . . . .	,,	290.402.300,43
Portafogli e Buoni del Tesoro . . . . .	,,	3.592.288.759,53
Anticipi - Riporti - Effetti Pubblici - De- bitori e Partecipazioni . . . . .	,,	2.685.373.012,12



Il cav. Felice Nazzaro al volante della sua splendida omonima, di passaggio a Torino. — Alla sua sinistra il noto sportsman Carlo Rosso. (Fot. G. Abba)

abbiamo detto gli costarono immensi sacrifici. Modesto intelligente, tenace, fermo, è riuscito a creare in quella che vuole essere la più artistica città d'Italia, la grande officina, dalla quale oggi escono veri tesori dell'industria metallurgica.

Felice Nazzaro, come il suo amico cav. Lancia, ha messo sul mercato mondiale un tipo nuovo di ottima macchina da turismo e di sport. Egli ha dato, come il cav. Lancia, il proprio nome e sotto il suo più severo controllo si costruisce e si perfeziona questa macchina che non teme concorrenza; questa macchina che trova ormai la migliore quotazione non solo fra i tecnici ma fra quanti gareggiano nell'esportazione del prodotto industriale italiano.

Felice Nazzaro dà l'esempio e quanti sono i suoi collaboratori formano con lui una unica famiglia di lavoratori che non conoscono politica. Nella sua fabbrica si lavora, si produce. Gli operai toscani che hanno accolto con gioia a suo tempo la decisione del cav. Felice Nazzaro di far rifiorire a Firenze una potente industria automobilistica, non gli hanno creato imbarazzi.

Felice Nazzaro dà l'esempio ed i suoi operai lo apprezzano, essenzialmente lo ascoltano, lo seguono. Così Felice Nazzaro intende di continuare a tenere legato il suo nome alla storia dell'industria automobilistica nazionale.

Abbiamo parlato con lui di corse passate, ma anche di corse future poiché Egli è come noi un fervente sostenitore del principio che lo sport deve essere di valido ausilio all'espansione industriale. Le corse sono il migliore mezzo per fare non solo conoscere ma valorizzare tutte quelle novità che in tema di perfezionamenti tecnici può subire la vettura ideale per il più grande e più libero turismo.

Non solo Felice Nazzaro è fautore convinto di questi principi ma la gara sportiva continua personalmente ad interessarlo, e nulla dovrà meravigliare se alla partenza di una prossima grande prova internazionale rivedessimo la sua bella figura fra i concorrenti. Si dice... **VIRGUS.**

### Come si onorerà la Patrona degli Aeronauti.

Il Comitato di Loreto per le Onoranze annuali alla Patrona degli Aeronauti che, come è noto, è la Madonna di Loreto, ha stabilito di tenere la seconda Riunione Annuale Aeronautica di affrettamento e di propaganda, l'11 settembre p. v., in Loreto.

Ha poi preso solenne impegno di far sorgere al più presto in Loreto un Istituto di Educazione e di Istruzione per gli Orfani dei personali Aeronautici civili e militari; e per aderire al generale desiderio che la Celeste Patrona degli Aeronauti, riabbia la ricca e artistica sede, devastata dal grave incendio del 23 febbraio u. sc., ha pure deliberato di prestare tutta l'opera sua efficace pel raggiungimento di tale scopo nobilissimo.

Campagna ed officina, agricoltura ed industria metallurgica, devono rappresentare le grandi risorse avvenire del nostro Paese. L'industria di trasporti, la metallurgia applicata ai lavori carpestri devono essere ausilio indispensabile per lo sfruttamento di tutte quelle risorse naturali che offre il suolo italico. E Felice Nazzaro rievocando con noi date e gesta dello sport motoristico italiano ci addita il vasto programma di lavoro che è riservato all'industria automobilistica ed alle sue ramificazioni.

Felice Nazzaro fu ed è campione eccelso del volante, è tecnico perfetto, è industriale di cui si deve vantare la metallurgia italiana. Al trionfo delle sue costruzioni dedicò tutto quel complesso materiale che gli fruttarono le numerose sue vittorie sportive.

E lottò da forte, da solo, anche contro il parere di qualche grande... Lottò, consumò, ma riuscì, infine, nel suo intento.

Nel cuore della Toscana Felice Nazzaro, a guerra ultimata, trasportò il suo domicilio, e con lui tutto quel tesoro di esperienze che come



Il grande campione francese della boxe Giorgio Carpentier parte per l'America. (Fot. Strazza - lastre Tensi).

## Conversando con Felice Nazzaro

Il telefono ha squillato nell'ufficio di Redazione.

Pronti!! Chi ci appella? Una voce baritonale reclama di conferire col nostro direttore. E' il noto sportsman Carlo Rosso, meglio detto l'amico Carlo che annunzia la presenza a Torino del Cavaliere Felice Nazzaro. Il passaggio per la nostra città di colui che fu campione dei campioni dello sport automobilistico, di colui che col suo nome fece conoscere nel mondo intero i pregi sublimi dell'industria metallurgica italiana, di colui che lasciò il volante della macchina da corsa, abbandonato momentaneamente il campo della vittoria sportiva, rientrando alle officine e non sdegnando mai di indossare la blouse dell'operaio, ha saputo trarre dall'esperienza delle corse, dalla pratica utilizzazione dei motori, quei pregi tecnici che hanno concorso alla costruzione di una macchina nuova, la più perfetta fra le perfette, è sempre accolto con gioia da quanti conoscono la vita di quest'uomo, per averne seguite personalmente le gesta o per avere di esse cognizione, dalla lettura della storia dell'automobilismo italiano.

Carlo Rosso, l'animatore per eccellenza di tutto quell'odierno movimento automobilistico che pure non avendo carattere ufficiale, tende a ritornare alla formula primitiva dello sport, «le corse ed il turismo», quale mezzo più pratico per la conquista dei commerci mondiali, ha giustamente pensato che attorno a Felice Nazzaro, vecchi e nuovi amici, ammiratori suoi, uomini di sport dovessero riunirsi anche per poche ore, anche per pochi momenti.

Ed attorno a Felice Nazzaro infatti, in un salone superiore dell'elegante ristorante Molinari di piazza Solferino, martedì sera si riunivano a banchetto ottimamente servito dal noto Bastianin oltre un centinaio di sportivi. Fra essi tutti gli assi del volante, i migliori piloti delle macchine dello sport motoristico che vanno dal cav. Cagno, a Wagner, dal cav. Brack Papa a Manissero, da Nazzaro Biagio a Borgarello, da Romolo Manissero a Bonacini, ecc.

Giornalisti, industriali, commercianti, quanti ammiratori in tutti i ceti conta il cav. Felice Nazzaro nella sua città natale, hanno risposto con entusiasmo all'invito di Carlo Rosso. Anche a noi è dato il piacere di partecipare alla festa e di avvicinare il festeggiato. Rievochiamo con lui tutto un passato di glorie sportive, tutto un passato di conquiste industriali, ricordiamo gli eroi, risalutiamo gli scomparsi, inneggiamo alla grandezza del nostro Paese, grandezza che deve trovare le sue ragioni essenzialmente nei frutti del lavoro.

# PEUGEOT

Cicli - Automobili

Camions - Catene

La Marca di gran Lusso

*Rappresentante generale per l'Italia:*

**Ditta G. e C. F<sup>lli</sup> Picena**

DI

**CESARE PICENA**

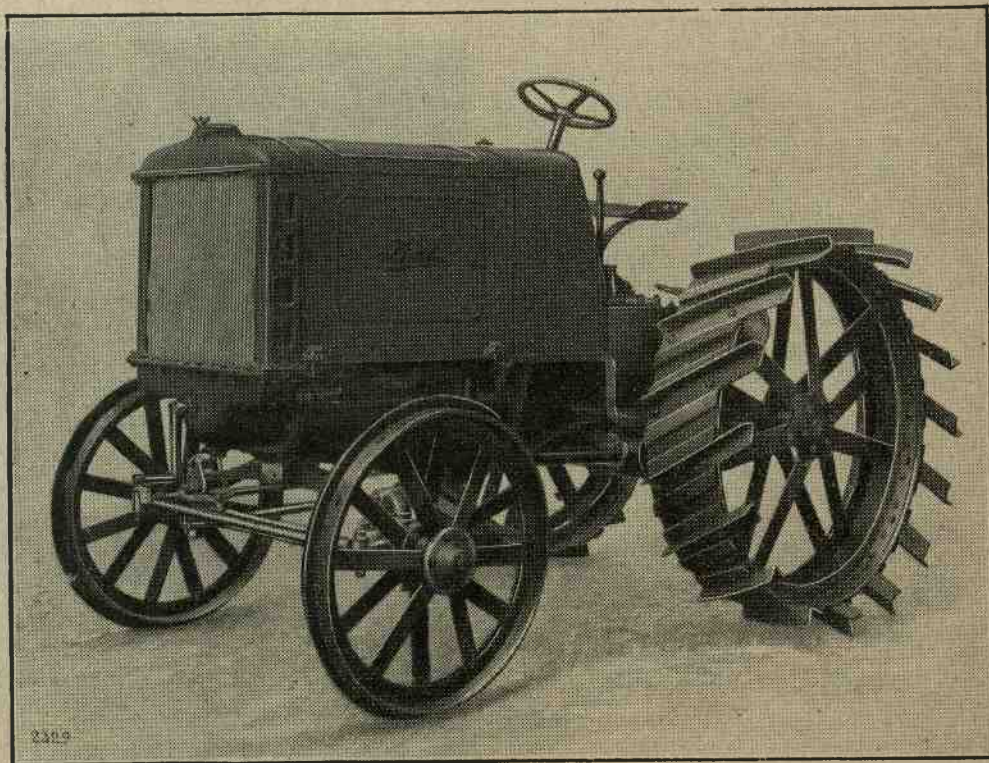
TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO

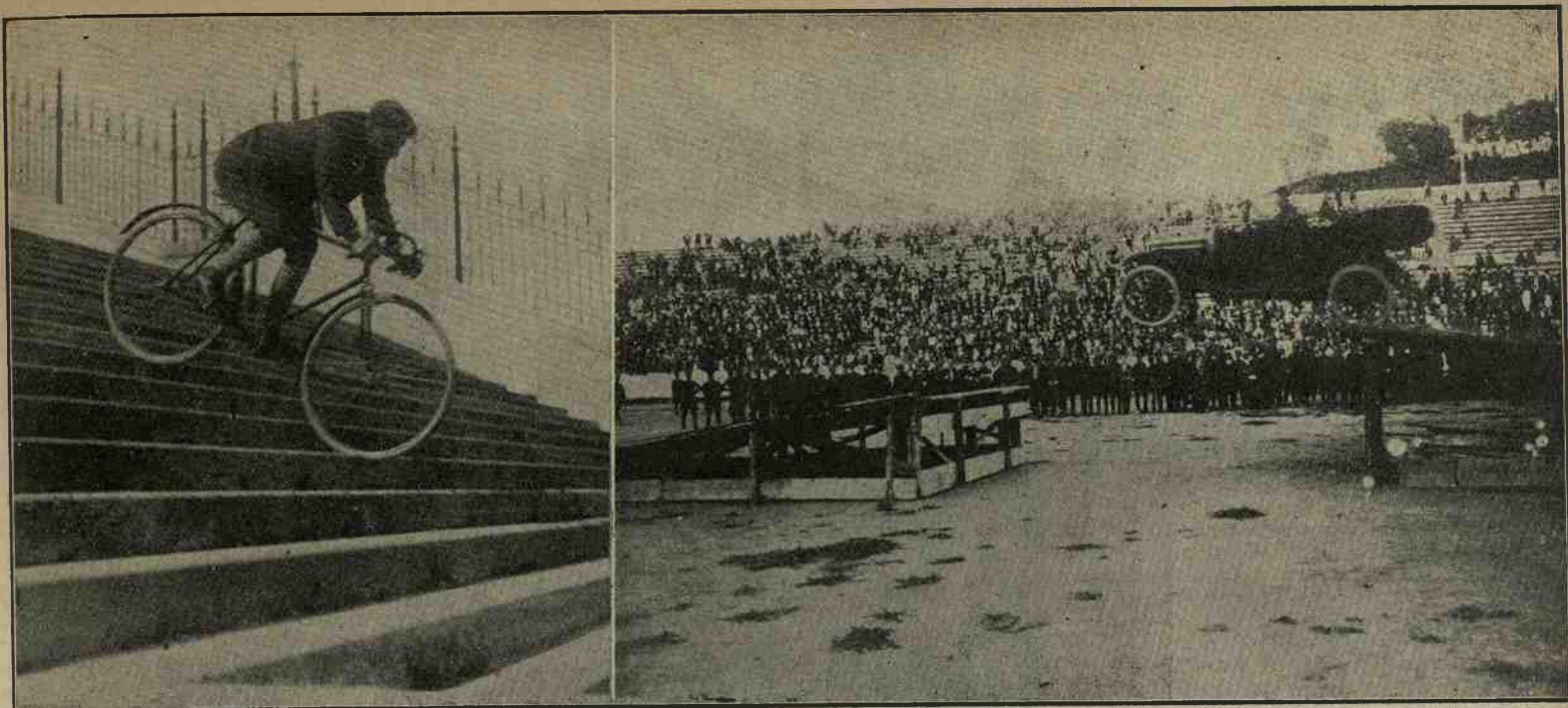


## PROTON



Trattrice Agricola  
Tipo 702 - Hp. 18 - 25





Acrobatisma sportivo allo Stadium di Roma. — A sinistra: Luigi Madrulli scende la scalinata del viale Glorioso al Gianicolo su ciclo Gerbi. (Fot. D. Biondi, Roma - Lastre Cappelli). — A destra: Luigi Madrulli compie il salto della morte, cadendo dopo eseguito il salto. (Fot. D. Biondi, Roma - Lastre Cappelli).

## Giuoco del Calcio

### campioni lombardi contro gli azzurri del Novara (Milano - 14 Maggio 1921).

Scarso pubblico oggi al Velodromo per l'incontro *Novara-Legnano*, scarsità che deve avere forse influito poco favorevolmente sui giocatori, i quali solo a sprazzi hanno dimostrato d'impegnarsi, perchè svegliati dai richiami dei propri trainers e da gruppetti di supporters. Gli organizzatori del match, forse preoccupati del lato finanziario dell'incontro, hanno ipso-facto deciso di ritenere non valide le tessere dei giornalisti i quali hanno dovuto portare pur essi il sorso d'acqua alla cassa assetata per rialzarne... il morale! Koba da poco... ma poco seria!... La partita si è svolta caoticamente, interrotta da numerosissimi falli nei quali si sono distinte entrambe le squadre, provocando nei presenti un senso di noiosità e noncuranza. Il Novara, mancante di Reynaudi, Quaglia e Marucco, non ha soddisfatto nè impressionato mancando totalmente all'attacco, ove solo Migliavacca si è salvato dal naufragio, giocando isolatamente e robustamente e minacciando qualche volta il goal di Gambuti, con tiri fortissimi e precisi. Meneghetti ha inutilmente cercato di galvanizzare l'attacco spingendolo con decisione, ma esaurendosi ben presto in tale compito, non trovando mai pronti i propri uomini. Farè, ottimo e scrupoloso osservatore del proprio posto, ha fatto una buona partita. Discreta la difesa, dove Terzi ha dimostrato di essere un magnifico portiere calmo e sicuro, parando dei palloni pericolosissimi. Il Legnano ha svolto un giuoco migliore, per merito precipuo dei suoi avanti, che hanno avuto puntate minacciose e velocissime, tali da sconvolgere la difesa avversaria e da occuparla in un massacrante lavoro, che doveva più tardi esaurirla completamente. Mediani e difesa hanno ben lavorato. Rossi specialmente, sempre coscienzioso e redditizio, si è fatto spesso applaudire per i suoi arresti, nei quali ormai si è specializzato. Accanto a lui Gianroni del Saronno, utilizzato per l'occasione in sostituzione di assenti, ha dato il suo aiuto giudizioso, facendosi ammirare per il meticoloso lavoro di marcatura. Dei «back», più sicuro il May, più potente Pirovano, il popolare Cippoli, che ha avuto qualche paurosa *ratée*, ma che ha spazzato duramente, lanciandosi nelle mischie con quella forza che gli concede la sua atletica complessione. Buono Gambuti ma evidentemente inferiore a Terzi.

Le due squadre hanno svolto un giuoco alto e larghissimo con lunghi e veloci spostamenti dei quali hanno approfittato gli avanti Legnanesi, ben piazzati, per scendere nell'area di Terzi e chiudere il giuoco minacciosamente, risolvendo le improvvisate azioni con tiri fortissimi, per merito di Alemanni e Toso.

Il primo tempo termina con 2 goals per «Legnano» ed 1 per «Novara». Alla ripresa gli uomini di Meneghetti, spostando Migliavacca alla mezz'ala destra, tentano riprendersi ed invadono l'area dei Legnanesi, mantenendovisi per qualche tempo, e bene coadiuvati dai mediani, persistono nella minaccia, finchè la difesa avversaria non rimanda lontano, spostando definitivamente il giuoco nell'altro campo. I novaresi giocando prevalentemente di testa, cercano contrattaccare, ma gli avanti non rispondono, evidentemente stanchi, e ripiegano confusamente in difesa, dando modo ai legnanesi di prodursi in continui attacchi, coronati verso la fine da un altro goal, magistralmente segnato da Alemanni. Il risultato 3 a 1 non riesce certo vantaggioso ai novaresi, i quali, pur attraverso un match amichevole, cercavano di affermarsi e sfatare le voci numerose sul loro declino di forma. A loro giustificazione potranno giustamente portare la mancanza dei loro migliori attaccanti Quaglia e Marucco, e dell'internazionale Reynaudi, ma il «Legnano» può ben rispondere di avere equilibrato le forze con l'assenza di Sodano e Raso e di avere dominato per tre quarti della partita, disponendo facilmente degli avversari. Noi siamo del parere che un «Novara» al completo, difficilmente soccomberebbe alla compagine Legnanesi, ma è preoccupante il fatto che i Novaresi hanno dimostrato di essere a corto di fiato e di trovar poco gradito il giuoco deciso e

veloce. Comunque riteniamo che, nelle partite amichevoli, qualunque squadra impegni raramente tutte le sue forze ed accetti troppo leggermente questi matches, niente preoccupandosi della formazione del loro team e dell'assenza degli uomini migliori.

A chi la colpa? A noi sembra che una migliore ed ininterrotta continuità nel campionato avrebbe grandemente giovato allo sport del calcio e che non sia nè decoroso, nè vantaggioso, sempre dal lato sportivo, offrirsi alla speculazione di qualche buon impresario... e di questi ne nascono ogni giorno!...

Luigi Mauri.

## Costituzione di Società

Con rogito 11 marzo 1921 del notaio Provera, si è costituita in Torino, fra numerosi e notissimi sportsmen piemontesi, la Società anonima *Motovelodromo Torinese*.

Del primo Consiglio di Amministrazione fanno parte:

Fiandra Umberto, Presidente; Levi avv. Leone, Amministratore delegato; Sacco Domenico; Pella Enrico; Alberto Pier Giov.; Quaglia Carlo; Filippa Riccardo.

Sono Sindaci effettivi i signori: avv. Mario Lo-



L'arrivo a Torino della Squadra Nazionale «azzurri».

(Fot. Berry).

renzoni, avv. Eugenio Grosso, rag. Ernesto Levi; supplenti: avv. Giovanni Ferrero e Bertolino Luigi.

Con spirito altamente sportivo, a ciascuno azionista verrà concesso l'ingresso gratuito durante le riunioni Ciclo-Motociclistiche, nell'apposita grandiosa tribuna dei soci.

Al Velodromo, trasformato in ridente giardino, affollatissimo sempre in ogni riunione, vennero apportate ultimamente notevoli modificazioni che lo rendono uno fra i migliori d'Europa.

Si annunciano ora parecchie sensazionali riunioni, alle quali parteciperanno anche campioni motociclisti, destinate a risvegliare grande entusiasmo fra i cultori di questo sport.

## L'America e l'Aviazione

La riapertura del Congresso, avvenuta il 4 dicembre ha fatto rivivere con nuova energia la tanto discussa questione del Ministero dell'Aria e Servizio unico diviso, separato dall'Aeronautica.

Non si può negare che l'attuale organizzazione mostri il fianco ad attacchi non infondati: basti dire che ben quattro Ministeri impegnano oggi i mezzi aerei e che esistono tre forze aeree militari e due civili: il servizio aereo militare col Ministero della guerra, l'aviazione navale ed il servizio aereo della fanteria di marina, col Ministero della Marina, il servizio aereo postale col Ministero delle poste ed infine l'unità aerea dei guarda coste, per ora con una sola stazione, che dipende dal Ministero del tesoro.

Avversari irriducibili del servizio unico sono gli attuali servizi aerei, che pur riconoscendo la necessità di un'aeronautica commerciale non ritengono rinunciare alla propria autonomia. Si può dire quindi che gli unici partigiani del Ministero dell'Aria sono i costruttori, l'Aero Club che ne è ormai un'emanazione, i piloti smobilitati e, si dice, il vice direttore del servizio aereo dell'esercito, gen. Mitchell che ambirebbe a divenire il capo del nuovo dipartimento.

I costruttori non sono troppo soddisfatti dei nuovi sistemi dell'Air Service; esame rigoroso dei



La prima Regina della Montagna.  
I Sucaini milanesi hanno eletto al Sasso del Goliardo la Prima Regina della Montagna (sig.na Nucia Belloni): La Reginetta, col gran Prete, cavalca attraverso il Reame.

(Fotografia A. Calegari).

progetti, modifiche, prove sul campo minuziosissime e alla fine scarse ordinazioni.

Essi sperano in una organizzazione nuova, con un bilancio notevole, con uomini nuovi, favorevoli alla loro causa e che assicurino forti ordinazioni di apparecchi facili, che non richiedano lunghi studi.

La rete di rotte aeree, gli aeroporti di Stato e forse anche i servizi di Stato aerei, appaiono agli ex piloti smobilitati, quali altrettante sorgenti di impieghi remunerativi e sicuri, e per questo reclamano il Ministero dell'Aria. D'altro lato il generale Pershing ed il gen. Mencher hanno pubblicato i motivi per i quali ritengono che l'Esercito non possa rinunciare ad un'aviazione da esso dipendente. La marina ha ripetutamente dimostrato che un'aviazione navale non può dipendere che dal comando della flotta, le poste che nei lunghi percorsi usano promiscuamente il treno e l'aeroplano debbono mantenere il controllo del servizio aereo postale.

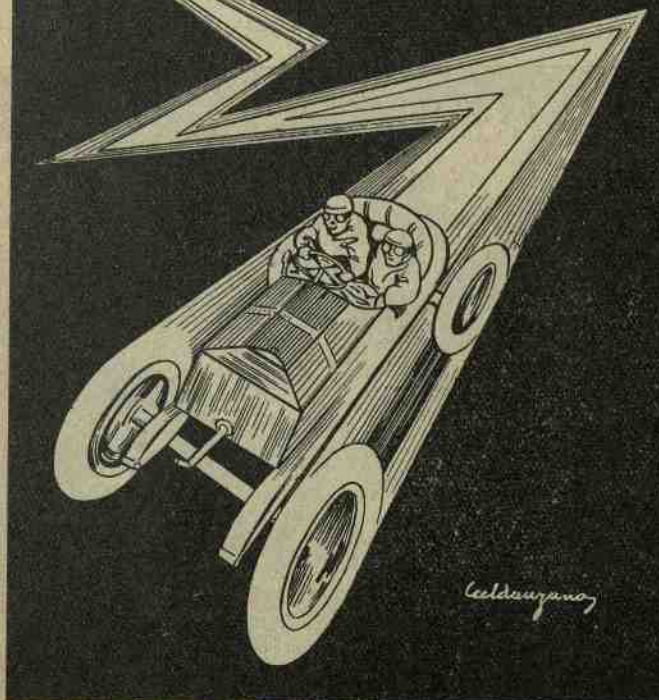
La Marina specialmente non consentirebbe nemmeno a unificare la parte sperimentale e la produzione. Essa sostiene che la specializzazione dei propri apparecchi deve essere tale che soltanto il personale dell'aviazione navale può conoscere la necessità e che già abbastanza l'aviazione navale risente l'influenza dell'aviazione terrestre ed è costretta in molti prendendo la vista di scopi speciali per la quale è sorta.

E' molto improbabile quindi che il Congresso approvi un progetto avversato dai Dipartimenti militari; d'altra parte s'impone un organo di aeronautica commerciale, non fosse altro per la proposta di leggi federali di navigazione aerea. Ma anche in questo punto non vi è accordo perché il ministero della Guerra reclama che il nuovo Ente sia incorporato nell'Air Service, mentre i costruttori insistono che quest'organo debba essere dato ad un dipartimento borghese.

E' difficile fare previsioni sull'esito di questa contesa. Gli Stati Uniti hanno grandi risorse che possono permettere loro una aeronautica commerciale indipendente; però il congresso è molto cauto a concedere fondi specialmente in apparecchi dell'esercito e della marina.

Sembra però prevedibile che anche creandosi un Bureau of Aeronautics presso il ministero del Commercio, come sarebbe la proposta, avente per organo tecnico il National Committee for Aero-

SOCIETA ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO  
"LAMPO"  
BENZINA SUPERIORE



# CICLISTI!!

Domandate i Nuovi Prezzi

## RIBASSATI delle Coperture e Comere

# 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



Una nuova applicazione dello «sky». — I cacciatori lo adottano per le caccie in terreni paludosi. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

lilla, presentato dall'Aero Import, è stato l'unico apparecchio straniero e l'unico civile, che abbia compiuto la corsa, riuscendo il terzo. Il primo arrivato, il Derville Packard 600 HP., compì il percorso di 210 km. in 45 minuti circa, ossia 278 km. ora di velocità. Il Balilla fece 246 km. ora. Quest'ultimo risultato farebbe dubitare dell'esattezza delle misure del circuito; perchè su un percorso triangolare, ripetuto più volte non sembra possibile che il Balilla abbia potuto raggiungere questa velocità.

La vittoria è stata magnificata dai giornali come il trionfo dell'Aeronautica Americana e come l'avvenimento sportivo più notevole dell'anno.

Sono cominciati al Congresso i lavori delle Commissioni per l'esame dei bilanci preventivi per l'anno 1921-1922. I direttori dei servizi aerei dell'esercito e della marina sono giornalmente chiamati a dare spiegazioni sulle loro richieste e sulle loro proposte.

Non si hanno ancora dati in proposito; ma se si deve giudicare dalle cifre complessive dei bilanci dell'esercito e della marina, si può ritenere che le richieste dell'anno nuovo supereranno di molto le somme accordate lo scorso anno; è vero però che il Congresso ha l'abitudine di fare forti riduzioni. Ed in questo entreranno anche ragioni politiche. Il ministro Daniele nel presentare il suo nuovo programma di 3 anni di costruzioni navali intense, annunciò chiaramente che l'enorme bilancio di circa 800 milioni era necessario perchè il presidente eletto Harding aveva rifiutato di partecipare alla Lega delle Nazioni. Ma Daniele, con tutta l'amministrazione democratica, lascerà il potere il prossimo marzo; ed è probabile che il nuovo ministro repubblicano farà dei forti tagli, per dimostrare che anche senza Lega delle Nazioni si può seguire una politica di armamento moderato.

nautics, esso non riceverebbe l'incarico di controllare la produzione degli apparecchi dell'esercito e della marina.

Si avrebbe quindi un 5° servizio aereo e un 4° ministero; ma in fondo, forse, ciò non costituirebbe tutto il danno che alcuni predicano; l'Aeronautica è ancora in un periodo sperimentale, può essere che moltiplicando gli organi tecnici di ricerca, si raggiunga più presto quel perfezionamento che è ora appena intravisto. Un solo grande organismo tecnico, pur avendo maggiori mezzi, avrebbe una tendenza minore a trattare i problemi speciali e si occuperebbe essenzialmente degli interessi dell'Aeronautica militare che assorbe oggi l'80 per cento della produzione.

Infine l'Aeronautica Commerciale sarebbe considerata come la marina mercantile, che non dipende affatto dal ministero della Marina.

Il servizio aereo dell'esercito ha pubblicato il suo rapporto annuale e di esso si riferisce a parte; potrà forse meravigliare il conoscere che esso è stato in trattative prima col Governo tedesco per l'acquisto del L 72 e poi colla Ditta Zeppelin per la costruzione dell'L Z 125 il super-Zeppelin di 100.000 mc.; questa ed altre notizie che dimostrano un orientamento deciso dell'Aeronautica Americana verso la Germania sembra preoccupino molto gli ambienti inglesi e francesi.

È noto che la Commissione interalleata di Controllo aveva proibito la esportazione di alcuni aeroplani Junker metallici che la Ditta Larsen di qui doveva consegnare al Governo degli S. U. La Ditta Larsen ha un contratto per fornitura di altri apparecchi dello stesso tipo, che intende costruire in queste officine; essa ha ottenuto dal Governo che intervenisse per far togliere il divieto di esportazione, ciò che fu fatto.

Il tipo predominante nei nuovi progetti, è il monoplano, con ala armata all'interno, senza tiranti esterni. Si è visto perfino riesumare un monoplano a doppia fusoliera, con 2 motori ad elica trattiva, che nel 1913 aveva fatto una breve apparizione in Francia.

È molto probabile che non appena il nuovo presidente, che entra in funzione il 4 marzo, avrà trovato la soluzione al problema della pace colla Germania, l'industria Aeronautica tedesca, che il trattato di Versailles coi successivi inasprimenti doveva fiaccare per molti anni, risorgerà agli Stati Uniti con esclusivo beneficio di questo paese. Il servizio aereo è preoccupato dei preparativi inglesi, specialmente per il segreto che li circonda, inoltre è spinto dalla rivalità coll'aviazione navale a dimostrare che esso si mantiene alla testa del movimento aeronautico.

Non avendo altro mezzo, accetterà il concorso dei tecnici tedeschi, malgrado che il trattato di pace lo vieti; resta a vedere se il Paese, che nelle ultime elezioni ha dimostrato chiaramente il suo sentimento circa la guerra europea, entrerà in questo ordine di idee.

L'esito poco felice della Coppa Gordon Bennett in Francia, per i 3 apparecchi americani, nessuno dei quali riuscì a compiere il percorso, ha provocato l'organizzazione della Coppa Pulitzer, secondo un programma socialmente inteso a far risaltare le qualità degli apparecchi ritornati in Francia. Di nome il concorso indetto all'aero-club, secondo le regole della F. A. N. era internazionale. Di fatto esso fu una competizione di apparecchi dell'esercito e della marina. Il Ba-

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 - 1906 - 1910 - 1911 - 1913 rilegate in volumi. — Prezzo L. 22 per volume franco di porto e di spedizione.



Il cacciatore che batte i terreni paludosi fa uso dello «sky». (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

Nella corsa in salita

# PIC MONTAIGUE

(FRANCIA)

arriva primo assoluto

# GOUX

su vettura

# BALLOT

con

# PNEUMATICI

# PIRELLI

raggiungendo la velocità  
media di Km. 149 all'ora.

Società Italiana PIRELLI - Milano

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

*Casa fondata nel 1835*

# VERMOUTH CORA

TORINO

*Vini spumanti*

## AMARO • CORA

*Liquori fini*



Attorno allo Sport

**Menotti Garibaldi cacciatore.**

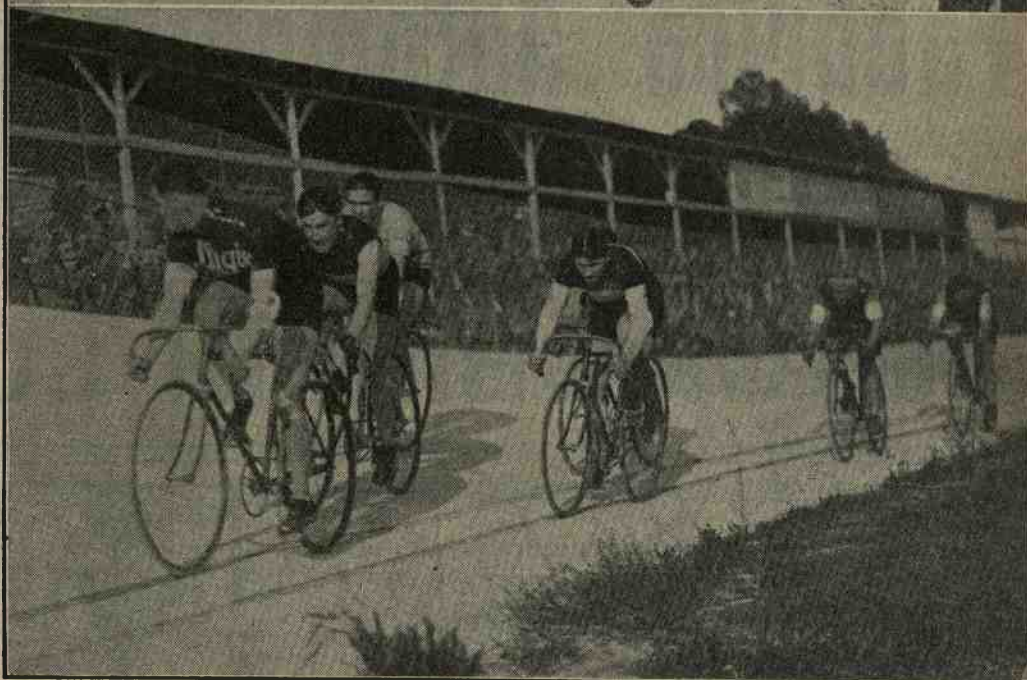
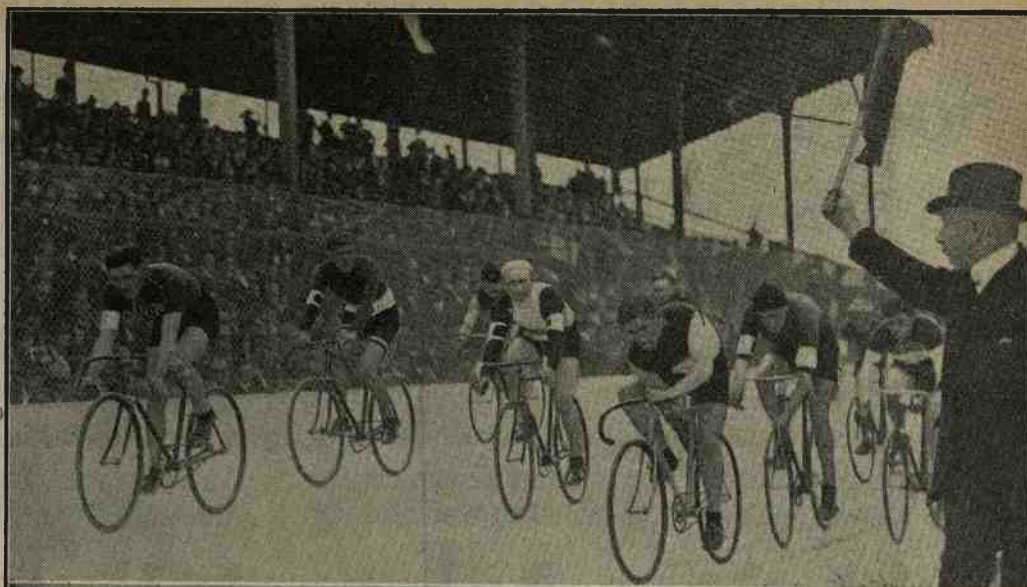
Menotti fu appassionatissimo cacciatore, preferendo sopra ogni altra la caccia alla beccaccia.

Nelle folte macchie della campagna romana quando egli con due o tre buoni amici poteva dedicarsi alla caccia, lo si vedeva contento come nei più bei giorni della sua vita.

Aveva il tiro sicuro e nella caccia quella imperturbabile serenità di cui aveva dato valorosissima prova nei campi di battaglia. La storia lo ricorda a Bezzecca quando gli austriaci asserragliati nelle case con un fuoco nutrito si difendevano dai garibaldini che volevano e riuscirono poi a impadronirsi del villaggio. Menotti aveva ordinato ai suoi di gettarsi a terra, restando egli però in piedi al fine di giudicare del momento opportuno ad ordinare l'attacco: era una grandine di proiettili che gli fischiava vicino — voltandosi vide vicino a lui, pure in piedi, Ricciotti.

«Ho ordinato a terra» gli disse in tuono di comando, e Ricciotti tranquillamente «quando tu me ne darai l'esempio» onde Menotti, premuroso della vita del fratello, ma non della sua, «Io sono il tuo superiore — a terra!».

E' facile lo immaginare qual tempra di cacciatore dovesse avere chi aveva tal cuore di soldato. E nella caccia sapeva assoggettarsi a quelle stesse privazioni provate nelle guerre. Ricordo che un giorno, prima che egli avesse preso la tenuta di Carano, erano a caccia nelle paludi Pontine con Zeffiro Rossellini, Sandro Bencini ed un altro di cui non ricordo il nome: tornati stanchi alla torre dovettero constatare, con forte rammarico, che il porta-spese non era tornato — seppero poi essere stato lo straripamento di un fosso che gli aveva impedito di passare. Le provviste erano completamente esaurite e non rimanevano che pochi tozzi di pane secco destinati ai cani, e un po' d'olio... non buono. Sandri Bencini s'incaricò



La riunione ciclista di Bologna. — «Americanissima». In alto: La partenza (Fot. A. Mingozzi). — In basso: Stefani, con a ruota Girardengo e Gay, attacca l'ultima curva per la disputa del traguardo finale. (Fot. A. Mingozzi).



Velodromo Bolognese. — «Americanissima». — Uno dei più prodighi in gara è stato il torinese Gay: Ecco mentre trascina i compagni all'insanguamento di Cerutti che aveva tentato una fuga dopo il secondo traguardo. (Fot. Angelo Mingozzi).

della cena: uscito raccolse delle erbe, le nettò, le fece bollire e con quei tozzi di pane ammani una zuppa sulla quale pose in croce come contorno e trofeo quattro ranocchie: le sole che erano riusciti ad acchiappare. Mai cena parve così saporita e fu mangiata con tanto appetito.

Si è detto, e non certo senza fondamento, che la nobilissima idea di bonificare almeno una piccola parte dell'agro romano, ridandogli l'antica fertilità, si agì costata la vita, e non v'ha dubbio che i tremendi miasmi palustri avvelenarono quella tempra leonina: bisogna però anche ricordare un accidente occorsogli per la sua infinita bontà e dopo del quale la di lui salute non fu più la stessa. Tornando da caccia un dì, trovò una donna ad un pozzo profondo la quale disperavasi perchè la fune a cui era attaccata la secchia, uscita dalla ruota della carrucola era rimasta incastrata tra la ruota stessa ed il gancio che la sosteneva. Menotti, sceso da cavallo, pose un asse a traverso del pozzo e vi salì sopra per aggiustare la carrucola: la tavola fradicia cedette ed egli pre-

cipitò per quattordici metri e cadde nell'acqua che eravi alta almeno due uomini: tornato a galla, avvisò di buttargli la corda e di fare presto; ma le donne si confusero perchè la fune, incastrata nel mezzo, non arrivava fino in fondo, e perduta la testa gridavano senza nulla concludere.

A quel pozzo era anche applicata una pompa; Menotti si aggrappò al piccolo condotto di ferro e con l'aiuto di questo poté risalire. Bagnato come era rimontò a cavallo, senza pensare menomamente ad asciugarsi nè a curare le ferite fattesi cadendo e nel risalire dal pozzo.

Egli non se ne dette mai per inteso, ma da quel giorno non stette più veramente bene in salute.

**Abbonatevi**  
**alla Stampa Sportiva**

**E. PASTEUR & C.**

Salita S. Caterina, 10 - GENOVA - Salita S. Caterina, 10

Ditta specializzata in Articoli per FOOT-BALL

I nostri articoli sono preferiti dai più grandi CLUBS e dai più noti giocatori. :: ::

Si prega di chiedere il CATALOGO ILLUSTRATO che si spedisce gratis.



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.

## Fabbrica Automobili LANCIA & C.

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

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

## AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

« Vidi un Griffon veloce come il vento....  
passar rombando su per l'erta via! »

Société Anonyme des Cycles et Motocycles

**“ GRIFFON ”**  
PARIS

Agenzia Generale Italiana:

**Ditta S. RUSSI**

Via Ettore De Sonnaz, 16 - TORINO - Telefono 84-55



**IMPERMEABILI**  
**PIRELLI**



FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER - DICO - XAPI - TUBI QUADRI - SENZA SALDATURA  
E RAPPRESENTAZIONI

**COTTINO & C.**

CASA FONDATA  
NEL 1898

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA  
TORINO - Via Monti, 24 TEL. 2279 - TEL. COTTINRADIO



*Napoli. — Gli equipaggi del R. C. Canottieri d'Italia con il loro trainer ed i loro dirigenti. Sul tavolo la messe dei recenti trionfi. — Da sinistra a destra: le due coppe per i due bellissimi secondi posti (con l'otto e col quattro) di Nizza ove han battuto tutti gli armi esteri. La Coppa Florio, brillantemente vinta a Palermo, e la Coppa Lisistrata recentissimamente vinta a Napoli quantunque partiti non favoriti. Queste belle e numerose vittorie speriamo debbano continuare in più frequenti e più importanti incontri. (Fot. R. Carbone, Napoli - Lastre Cappelli).*

### Caccia Reale.

Storia di un imperatore che fu.

Durante un viaggio attorno al mondo, lo czar Nicolò II, allora principe ereditario, si fermò a Batavia. I dintorni di quella città sono ricchi in coccodrilli. Il viaggiatore manifestò il desiderio di cacciare un coccodrillo. Le autorità di Giava furono molto imbarazzate. Uccidere un coccodrillo non è la cosa più semplice del mondo; bisogna sorprenderlo intanto che fa la siesta, con al testa fuori dell'acqua e sbadigliante al sole. E non lo si incontra quando si vuole. Egli dorme, di preferenza, nei luoghi fangosi, ove non possono entrare che piccolissime barche. Inoltre, è diffidente, il minimo rumore lo sveglia, e il cacciatore, per avvicinarlo, deve stendersi in fondo al canotto, muto, col fucile pronto. Non è una positura da principe ereditario. Esplorò, d'altra parte, a un insuccesso, seccava alle autorità di Giava. Ed ecco quanto esse immaginarono.

A qualche chilometro da Batavia, il delta del fiume Tangerang è popolato di coccodrilli. Vi si gettò una quantità di polli, anitre e cani morti, provvisti d'enormi ami e di catene di ferro. In meno d'un'ora tre magnifici coccodrilli lunghi da 20 a 30 piedi, avevano morso a quegli ami. Si tirarono sulla riva, si caricarono sui letti di bambù e il corteo si diresse su Batavia, o piuttosto verso il fiume Tjilewong che scorre presso la città. Là, i tre coccodrilli furono deposti sull'acqua; le catene sono attaccate al fondo a forti pioli; cespugli disposti con arte dissimulano abilmente le catene e i pioli.

L'indomani la caccia, con gran pompa, comincia all'alba. L'erede al trono ha preso posto, coi suoi compagni, su un yacht elegante, seguito da una flottiglia di barche in cui sono europei, cinesi e giavanesi notabili. Quella flotta fa un tale rumore che a cinquecento passi dovrebbe mettere in fuga il coccodrillo più sciocco. Tuttavia si vedono emergere tre teste di coccodrilli; essi non si muovono, come se avessero coscienza del grande onore che li aspetta. Il principe ereditario si alza, mira, spara: i granduchi che l'accompagnano imitano il suo esempio. Vittoria! I tre colpi sono riusciti. Dei malesi si gettano nell'acqua, staccano, senza farsi scorgere, le catene, gli ami e i pioli: caricano i tre coccodrilli su barche preparate apposta. E i cacciatori, felici, rientrano a Batavia trionfando.

## Gli Italiani trionfano al meeting podistico di Londra

La rappresentanza italiana è giunta quietamente a Londra come era partita dall'Italia. I giovani nostri campioni rifuggono dalla preparazione rumorosa alle prove nelle quali però riescono quasi sempre a distinguersi.

Il milanese Ugo Frigerio ha trionfato ancora una volta da gran campione, sebbene mancante di allenamento e quindi abbia dovuto compiere uno sforzo eccezionale in condizioni disagiate su terreno sconosciuto. Egli però ha vinto contro tutto e contro tutti.

Il milanese, a 300 metri dall'arrivo, staccava il migliore avversario Righetts di colpo, col suo scatto sostenuto ed irresistibile, mentre un urlo immenso salutava il suo sforzo magnifico e salutava la sua meritata vittoria.

Il tempo impiegato di 22'10" a coprire m. 4872, dice abbastanza della superba performance di Frigerio.

Donato Pavesi, partito *scratch* con Frigerio, ma fuori gara, si faceva ammirare per la sua andatura elastica e lottava anch'egli per superare tutti gli avversari, terminando terzo a circa 100 metri da Frigerio.

Su 27 iscritti, 23 hanno preso la partenza. Frigerio, *scratch*, concedeva distanze variabili da 100 yards a 430, vale a dire sino ad un giro di pista.

Al colpo di pistola, Frigerio parte in testa, seguito da Pavesi. L'andatura dell'olimpionico gli assicura subito un notevole vantaggio. Al secondo e al terzo giro egli aveva già ripreso il concorrente che aveva il massimo vantaggio. Al quinto giro forzando ancora egli aveva già sorpassato una mezza dozzina d'avversari. Al sesto giro si ritirava Evans.

Fin da questo momento si delinea la vittoria italiana, poichè altri avversari sono superati. Dal gruppo di testa si distacca però Righetts e per tutto il nono e decimo giro resiste superbamente all'italiano che incalza e supera altri tre concorrenti.

Al penultimo giro e cioè all'11°, la battaglia tra Righetts e Frigerio ha il suo massimo vigore.

All'ultimo giro Frigerio parte a fondo e si assicura un clamoroso successo.

L'ordine d'arrivo è il seguente:

1. Frigerio Ugo, in 22'10"; 2. Righetts, a 30 metri; 3. Viwelcler, lontano.

### La rubrica per tutti

*Napoli.* — Pinto. Vi abbiamo già risposto altra volta. Ripetiamo: causa i grandi avvenimenti ci manca lo spazio. Appena vi potremo esaudire non mancheremo alla promessa.

*Livorno.* — Righetty. Le fotografie inviate sono troppo scure per essere riprodotte. Non spedisca se non belle.

*Milano.* — Club Atletico Milanese. Le fotografie inviate sono troppo scure.

**Il nostro ufficio di corrispondenza a Milano è diretto dal collega Perrone Raffaele, Via Lazzaro Papi, 12. Tutte le società sportive milanesi vi possono far pervenire ogni loro comunicazione per la STAMPA SPORTIVA.**



*L'equipaggio (8 vogatori) di Cambridge in allenamento a Putney. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).*

La miglior economia

Col

# Carburatore ITALIA

qualunque tipo di automobile

può usare una miscela  
del 50% di Benzina  
e 50% di Petrolio  
senza diminuire la velocità  
od aumentare  
il consumo di carburante

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

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



TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

# 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 CONCATO, TRIESTE, Via Udine, 37 — Sig. IGNAZIO ZAPPA, ROMA, Via Giubbonari, 25 — Sig. ALMERICO REALFONZO, NAPOLI, Piazza Nicola Amore, 6 — Sigg. P. & G. Fili. ZUCO, CATANIA, Via Etna, 175.



Anonima per azioni — Capitale interamente versata L. 2.000.000

**SPECIALITÀ:** Olii e Grassi per Auto e Motocicli ed Aeroplani.

Olii e Grassi per l'Agricoltura (Locomobili, trebbiatrici, Motoaratri ecc. ecc.)

Direzione Amministrativa:  
GENOVA - Salita C. Saliceti, 5/3 - Telefono Intere.  
58-75 - Casella Post. 867.

**SPECIALITÀ:** Olii per Industrie Elettriche (Turbotrici, Regolat. Calzoni).

Gran diploma d'onore del Ministero Agricoltura, Ind. e Commercio (1920).

Diploma di Gran Premio e di Medaglia d'oro del Comitato Esecutivo dell'Esposizione di Rovigo (1920).

Agenzie e Depositi in tutta Italia:

**Biella - Bologna - Cagliari - Genova - Livorno - Mantova - Milano - Napoli - Palermo - Piacenza - Roma - Torino - Trieste - Varese - Vicenza.**



La riunione atletica di Genova. — A sinistra: Corsa podistica km. 8: 1. Robino del 4° Bersaglieri (Corpo d'Armata di Torino); 2. Peretti del 1° Alpini (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). — Nel centro: Salto con asta: 1. Lambiase, abbassando il record precedente con un salto di metri 3,30 (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). — A destra: Gara m. 100: 1. Scuri di Milano; 2. Bianchi (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

## La grande polisportiva della Raffaele Rubattino

Il successo che ebbe questa riunione dimostra come l'amore per l'atletica leggera sia sempre vivo nella nostra gioventù, e come queste riunioni siano veramente utili al suo maggiore sviluppo. Così scrivono le *Cronache sportive*.

Tutte le gare in programma si sono svolte regolarmente, e vennero disputate da campi numerosi di concorrenti, davanti ad un pubblico folto che ha ammirato ed applaudito specialmente alle belle e significative *performances* di taluni grandi campioni.

Sportivamente infatti la riunione è assurda ad una vera importanza nazionale per l'intervento del Campione italiano di salto coll'asta, il magnifico Lambiasi, dell'ottimo Robino, vincitore del Giro podistico di Milano, e di un folto gruppo di militari che hanno dato prove magnifiche di una preparazione seria e razionale.

Nella corsa di resistenza svoltasi sopra un percorso di circa sette chilometri e comprendente il giro di Sturla, Robino, nell'assenza di Garaventa, ha battuto abbastanza facilmente Tartaglia che è stato pure preceduto dall'altro torinese Peretti.

I cento metri hanno avuto un successo spettacoloso, poichè hanno raccolto ben trenta partecipanti, cifra certamente ragguardevole. La finale che raccoglieva quanto di meglio vanta la Liguria nostra in fatto di velocità, è stata emozionantissima e si è svolta sul traguardo in favore del bravo Scuri, ottimo corridore, dallo stile corretto.

Nel lancio della palla di ferro il militare Poppi di Torino, raggiungendo i 10 metri non ha fatto gran che; pur nonostante ha avuto il vanto di battere l'erculeo Carpi Romolo. In generale però venne notata la deficienza di stile in tutti i concorrenti ai lanci.

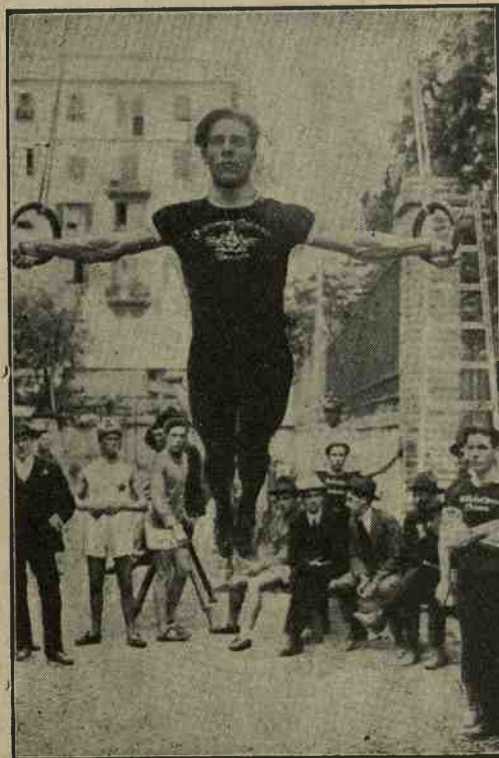
I salti sono stati forse la parte più importante del programma. Quello in lungo è stato appannaggio del fortissimo Borgonuovo della Rubattino, che ha regolato per poco lo Scuri.

Abbiamo rilevato nel plastico atleta della Rubattino indiscutibili qualità di campione, che potranno procurargli altre grandi soddisfazioni se curate con raziocinio e serietà d'intenti. Questo diciamo specialmente riferendoci alle prossime gare di pentathlon nelle quali il Borgonuovo è destinato ad emergere fra i migliori.

Nel salto in alto, il sestrese Michelan, tenace e modesto, ha colto una bella vittoria, regolando un numeroso lotto di avversari.

Infine nel salto coll'asta il campione italiano Lambiase ha superato se stesso, battendo da lontano il record italiano da lui detenuto con metri 3,24, e meravigliando il pubblico ed i competenti per la facilità e la sicurezza con cui sorpassa il non facile ostacolo. Data la mancanza di una giuria all'uopo ufficialmente delegata, e dell'asticella trasversale di legno, come prescrive il Regolamento federale, il magnifico record stabilito da Lambiase con m. 3,41 non verrà certamente omologato. In ogni modo il fatto resta e siamo certi che in un avvenire prossimo il primo campione saprà riconfermare e migliorare la propria *performance*.

L'olimpionico Luchetti ha riconfermata la propria classe vincendo la gara artistica alle parallele ed agli anelli.



La riunione atletica di Genova. — Gara artistica individuale: 1. Carlini. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

## In attesa della XII Targa Florio.

L'eco della classica XII *Targa Florio* che, oltre all'incremento dell'industria automobilistica, dà anche agio alla gente di oltre Alpi di conoscere ed apprezzare la Sicilia, piena d'incanti ed di sole, ha suscitato ovunque il più sincero plauso ed infinite adesioni. Nè gli incoraggiamenti sono mancati. Oggi è la volta della Società del Grand Hôtel « Villa Igea » che con munifico pensiero ha fatto pervenire alla Presidenza dell'Automobile Club di Sicilia una magnifica coppa d'argento, da essere assegnata alla vettura appartenente alla categoria di *serie*, che durante la corsa avrà compiuto il giro più veloce del Circuito delle Madonie.

Lo splendido dono, oltre a testimoniare in modo tangibile l'interessamento che tale ente prende per tutto ciò che può interessare e giovare alla Conca d'oro, vuole anche, con tale munifico atto, plaudire l'opera organizzatrice dell'Automobile Club di Sicilia, creatore ed animatore di questa mondiale manifestazione sportiva.

Il tratto di strada nazionale è in condizioni ottime da paragonarsi alle nostre migliori strade del Veneto. Il tratto di strada provinciale che da Polizzi va alle tribune e che ha lasciato sempre un po' a desiderare, quest'anno è stato rimesso completamente in ordine ed io ritengo che le medie di Trucco e Nazzaro saranno battute.

Le tribune saranno completate e decorate di reclame delle più importanti case di auto e pneus. Presenteranno un aspetto di gaiezza particolare e caratteristico. La strada dei rifornimenti (estranea al Circuito) con tutti i boxes di rifornimenti è anche completa e dalle tribune si potrà assistere a tutti i rifornimenti delle vetture.

Fino ad oggi, gli iscritti ufficiali sono: 1. Itala, Moriondo; 2. Itala, Landi; 3. Itala, Foresti; 4. Itala, Lopez. — 1. Mercedes, comm. Carlo Ferrario. — 1. M. R., Romieux Roberto. — 1. Fiat, X; 2. Fiat, X; 3. Fiat (501), X.

Altre iscrizioni sicure sono quelle di: 1. Ceirano, E. Ceirano; 2. Ceirano, L. Gismondo. — 1. Alfa-Romeo, Campari; 2. Alfa-Romeo, Ascari; 3. Alfa-Romeo, Sivocci; 4. Alfa-Romeo, Ferrari; 5. Alfa-Romeo, X. — 1. Mercedes, Sailer; 2. Mercedes, X. — 1. Fiat, Trombetta; 2. Fiat, Giordano; 3. Fiat, Gasparin. — 1. Diatto, Gamboni; 2. Diatto, X. — 1. Scat, X; 2. Scat, X; 3. Scat, X; 4. Scat, X; 5. Scat, X; 6. Scat, X. — 1. X. M. Antonietta D'Avanzo. — 1. Ford, E. Fracassi. — 1. X. Lancilotto; 1. X, Ajello Carmelo; 1. X Piro Giuseppe. — Altre iscrizioni ci sono annunciate. Minoia-Bordino su Fiat.

MERLO CLEMENTE, Rappresentante  
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP

# Società Anonima Velodromo Torinese

Capitale versato Lire 682.000

SEDE IN TORINO

## Avviso di Convocazione

I signori azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria per le ore 14 in prima convocazione, per le ore 15 in seconda convocazione del giorno 25 maggio 1921, nei locali del Teatro Scribe, via della Zecca, n. 27, in Torino, gentilmente concessoci per deliberare sul seguente

### ORDINE DEL GIORNO.

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci,
2. Aumento del capitale sociale da L. 682.000 a L. 2.000.000 mediante emissione di n. 1318 azioni da L. 1000 caduna, con facoltà al Consiglio di stabilire, a norma dello statuto, modalità, prezzo ed epoca dell'emissione, che potrà farsi in una o più volte, e conseguente modifica dell'art. 5 dello statuto sociale.
3. Nomina eventuale di due amministratori.
4. Proposte e deliberazioni varie.

Per intervenire all'assemblea i signori azionisti dovranno depositare le proprie azioni alla sede sociale in Torino, via Giannone, 1, entro il giorno 19 maggio 1921, ritirando il relativo biglietto di ammissione.

Torino, 30 aprile 1921.

Il Consiglio d'Amministrazione.

ESIGETE OVUNQUE  
IL  
**LION  
NOIR**  
CREMA PER  
CALZATURE

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



mi mancava proprio il...

**PURO**

**ESTRATTO DI CARNE  
"SOLE"**

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO

**SPORTSMEN!...**  
adoperate le  
**LASTRE CAPPELLI**  
Istantanee perfette  
Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque 44 Esportazione

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

**BRODO**  
IN  
CROCE + STELLA  
**MAGGI**  
garantito purissimo

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

Pastiglia  
**SIA**  
contro la TOSSE

L. 4,40 la scatola in tutte  
le Farmacie  
STABILIMENTI  
FARMACEUTICI  
"SIA"  
Corso Orbas-  
sano, 14  
TORINO

**CIOCOLATO  
TALMONE  
AL LATTE**

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

## La storia della grande prova automobilist. Siciliana

La prima competizione — per la Targa Florio — da non confondersi con la Coppa Florio riservata alle vetturette — venne disputata il primo anno — su tre giri del Circuito delle Madonie, chilometri 444 il 5 maggio 1906.

Le vetture non dovevano pesare più di 1000 chilogrammi se di prezzo fino a 15 mila lire, e non più di 1800 quelle di prezzo dalle 16 alle 20 mila lire.

I partenti furono 10: data la forzata attenzione di Hemery e Fournier che dovevano pilotare due Darracq, le quali non giunsero in tempo dalla Francia.

Il «via» venne dato in quest'ordine dalle 16 in poi, di 10 in 10 minuti:

1. Lancia (Fiat); 2. Leblon (Höschkiss); 3. Cagno (Itala); 4. Fournier A. (Clement); 5. Bablot (Bertick); 6. Pope (Itala); 7. Fournier M. (Clement); 8. De Caters (Itala); 9. Rigal (Itala); 10. Graziani (Itala).

Pochi ma famosi conduttori che lottarono da giganti. Cagno nel primo giro riuscì ad avanzare, seguito immediatamente da Lancia e Bablot.

Al secondo giro era invece Rigal in testa con 5 minuti su Cagno, che al terzo giro riusciva a riprendere il sopravvento e finiva primo impiegando 9 ore 32' e 22" alla media oraria di chilometri 46,543. Seguivano Graziani, Bablot, Rigal, De Caters ecc. Lancia abbandonava la gara per incidenti.

La seconda disputa avvenuta il 21 aprile 1907 segnò un nuovo duello italo-francese ed una nuova vittoria italiana, questa volta per merito del grande Felice Nazzaro.

Il record dell'anno precedente fu di molto surpassato. Gli uomini in gara si chiamavano Gabriel, Tamagni, Weillschott, Minoia, Maggioni, Duray, Lancia, Cagno ecc.

Enorme pubblico, sul rettilineo di Buonfornello, seguì i passaggi con ansia crescente.

La classifica fu la seguente: 1. Nazzaro (Fiat) in 8 ore 17' e 36"; 2. Lancia (Fiat) in 8 ore 29' e 20". Seguono: Fabry su Itala, Duray su Dietrich, Cagno su Itala, e poi Gabriel, Tamagni, Weillschott, Sorel ed altri.

La seconda domenica del maggio 1908 vide la terza disputa della Targa Florio sempre su tre giri delle Madonie.

Il regolamento ammetteva alla prova le macchine con motore a 4 cilindri da 120 a 130 millimetri di alesaggio, con un minimo di peso di 1000 chili per quelle di 120 aumentato di 20 per ogni millimetro in più, e le macchine con motore di 6 cilindri fra 90 e 107 millimetri.

Sul rettilineo di Buonfornello una folla eccezionale nella quale non mancavano sportsmen di ogni parte d'Italia, dalle ampie e comode tribune assisteva alle partenze che iniziatesi alle 6, con Lancia, proseguivano regolarmente ogni 10 minuti.

Nazzaro dopo aver compiuto il secondo giro in 2,42'18" 4/5 doveva abbandonare; Lancia marciando regolarmente impiegava 2,39'9" 2/5 nel secondo e 2,50'12" 2/5 nel terzo e con un tempo totale di 8,2'41" 2/5 si classificava secondo.

Ceirano compiva i tre giri rispettivamente in 2,33'39"; 2,50'3"; 2,39'31" e 1/5 e con il tempo totale di 8,9'13" e 1/5 si piazzava terzo.

Seguivano Porporato — il vincitore della seconda giornata di Bologna nel 1901, con 8,22'33"; Giovanzani con 8,38'27"; Tamagni con 9,56'9" e 3/5; Pizzigalli — il corridore più faceto e più... impassibile — 16,6'6" 1/5.

La sconfitta di Nazzaro fu assai commentata e la vittoria di Trucco destò grande impressione.

Preceduta nell'aprile dalla Coppa Vetturette che vide un epico duello fra Giuppone, Boillot, Goux e le audacie sfortunate del povero torinese, la Targa Florio 1909 non fu forse circondata dal fasto che aveva caratterizzato le tre precedenti, non mise forse in linea tutti i re del volante, che aveva attirato altre volte, ma non per questo riuscì meno interessante.

Il Regolamento mantenne le disposizioni degli anni precedenti, solo il percorso anziché di tre giri fu limitato ad uno solo. La competizione fu unicamente affrontata da *sportsmen*, e ne fu vincitore Ciuppa, un giovane siciliano di appena 23 anni alle sue prime armi automobilistiche e che alla sua prima corsa conquistò la vittoria con una *performance* non indegna dei Lancia, dei Nazzaro, dei Ceirano e degli altri specialisti del difficile Circuito Siciliano.

Ciuppa, infatti, malgrado il cambio di due gomme, impiegava 2,43'19" laddove il record del giro appartenente a Nazzaro, segnava 2,33'3".

Il vinto della giornata — sebbene un glorioso vinto — fu Florio. Egli, considerando che la gara era disputata solo da amatori, vinse lo scrupolo che aveva sempre avuto di partecipare ad una gara della quale era stato il fondatore e credette poter difendere la propria *chance*. Egli aveva portato nella corsa il suo giovanile e caldo entusiasmo ed aveva scelto con cura una *Fiat* veloce e sicura. Fu battuto per un minuto!

La classifica fu la seguente: 1. Ciuppa (Spa) in 2,43'19" 1/5; 2. Florio (Fiat) in 2,44'10" 1/5; 3. Airoidi (Lancia) in 2,55,25"; 4. Cortese (Spa) in 3,20'40" 2/5; 5. De Seta (Itala) in 3,21'56". Seguirono: Stabile (De Dion), Olsen (De Dion) Ribolla (Berliet), Giaconia (De Bion). Abbandonarono Scaletta e Giaconia poco dopo Geraci.

Nel 1910, le manifestazioni automobilistiche siciliane, a cura dello Sport Club, furono riunite in una sola gara: Targa Florio, Coppa delle Vetturette e Coppa dello Sport Club furono disputate il 16 maggio, su due giri del circuito Cerda. Caltavuturo, Castellana, Petralia, Gerace, Castelbuono, Isnello, Collesano, Campofelice.

Il numero dei concorrenti non fu rilevante ma in gara discesero tre velocissime Peugeot, affidate a Boillot, Giuppone e Goux, che non ebbero difficoltà ad aggiudicarsi nell'ordine la Coppa Vetturette. Alla Targa invece parteciparono: Cariolato (Franco), Olsen (Lancia), De Seta (Spa), Craviolo (Fiat), De Prosperis (Sigma).

Craviolo dopo pochi chilometri e precisamente prima di Caltavuturo rimase in panne e dovette ritirarsi. De Seta subì la stessa sorte a Castelbuono quando era ancora in buona posizione, Olsen terminava il primo giro in 3,28'1" 4/5 ma nel secondo si fermava per guasti. La lotta si restringe a Cariolato e De Prosperis. Il primo marciò con sicurezza e regolarità, compiendo il primo giro in 2,59'59" ed il secondo in 3,20'48" 2/5 assicurandosi la vittoria in 6,20'47" 2/5. De Prosperis fu la rivelazione della giornata e sebbene i suoi tempi non fossero brillantissimi (4,2'6" il primo giro 40'39" il secondo) dette tuttavia prova di grande abilità di guidatore.

# MAGNETI

Fabbrica Italiana Magneti Marelli



# MARELLI

MILANO - Società Anonima - MILANO

Gli articoli e gli abbigliamenti

## SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

### VOI

li troverete soltanto da

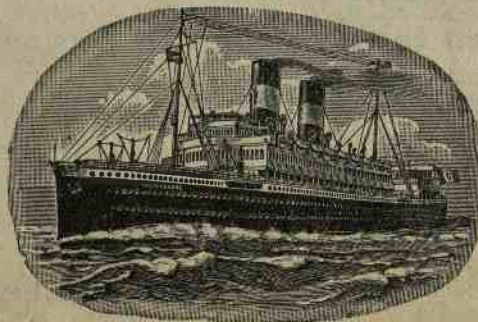
**BOSCO & MARRA - Torino** - Via Roma, 31  
(Entrata via Cavour).

Già Negozio VIGO

La fornitrice delle maggiori Società sportive, dei clubs, delle sezioni di educazione fisica militari.

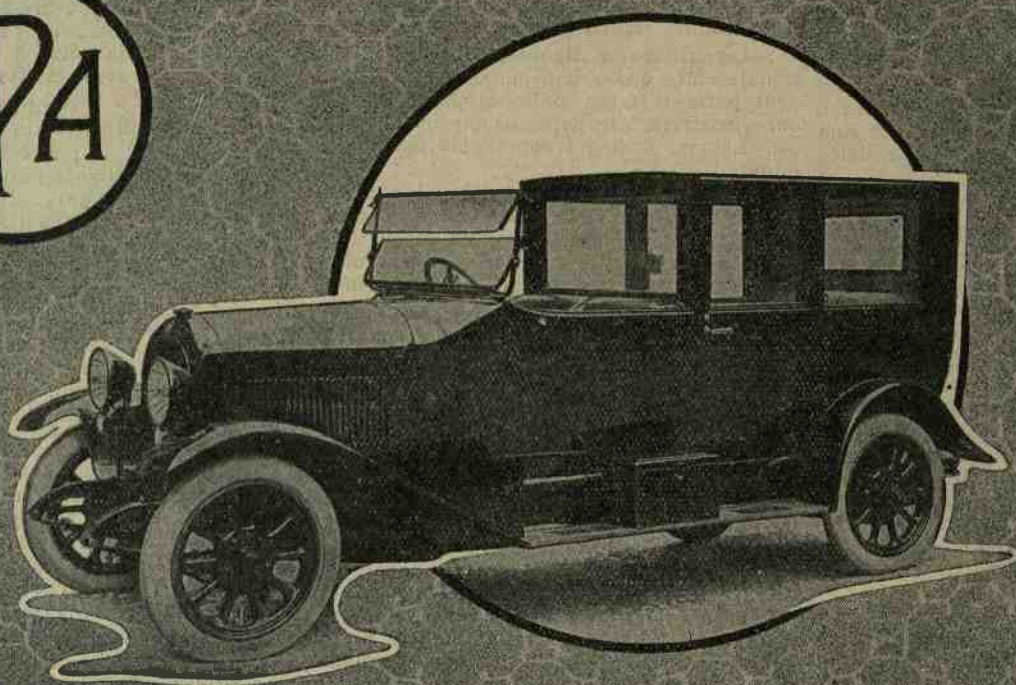
## Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C°

Telefono int. n. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2



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

Listino partenze, prezzi informazioni a richiesta.



Società Ligure-Piemontese Automobili

1920

# AMERICAN BOSCH

1920

ILLUMINAZIONE ED AVVIAMENTO ELETTRICI



i migliori  
i più semplici  
i più sicuri



*Completi con Amperometro Weston, relay, quadro, interruttori, cavi e batterie*

CONSEGNE IMMEDIATE

36, Via Canova - MILANO  
Telef. 10-994 - 10-363

**Ditta FERRARIS**  
— AGENZIA ESCLUSIVA —

TORINO - Via Roma, 21  
Telef. 8-21