

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



I programmi delle grandi riunioni su pista sono resi oggi interessanti dalle gare ciclistiche di resistenza dietro allenatori meccanici. - GALEAZZO BOLZONI è il trionfatore di tutte le ultime prove di Milano e Torino.

La travolgente affermazione dell'olio

1921

XII° TARGA FLORIO
(primi cinque assoluti)

COPPA CONSUMA
(vittoria assoluta)

CIRCUITO DEL MUGELLO
(primi quattro assoluti)

VEEDOL

1921

COPPA DELLE ALPI
(tutti i primi arrivati)

Campionato della Montagna
(Aosta-Gran S. Bernardo)

CIRCUITO DI BRESCIA
G. Premio d'Italia Gentlemen
G. Premio d'Italia Aviazione
Chilometro lanciato
Coppa delle Dame

IL LUBRIFICANTE CHE RESISTE AL CALORE

Chilometro lanciato per aeroplani

Record del mondo - Sadi su Nieuport-Delage Km. 330 all'ora

Il VEEDOL non ha partecipato ufficialmente alla "Coppa del Lazio,, ma gii affezionati campioni gentlemen lo hanno preteso a garanzia del funzionamento delle loro macchine.

Cav. SANDONNINO su "Itala,, - Dott. FUSSI su "Mercedes,, - QUARANTA su "Buick,,
classificati primi ex æquo

Nella "Coppa dalle Alpi,, su 22 partenti soltanto 9 usavano il VEEDOL - Cofani piombati - 5 Tappe - Km. 2400 di percorso - Dieci valichi alpini - Arrivano a Milano 7 assoluti di quelli che avevano usato esclusivamente VEEDOL

Nel "Gran Criterium,, di Roma

:: si ripete la schiacciante affermazione vittoriosa del

VEEDOL

su cinque categorie di vetture cinque sono nettamente vinte

dal lubrificante che resiste al calore

Cat. A. 1500 cmc. 1° De Prosperis su "Prince,, - Cat. A. 2000 cmc. 1° Chiberti su "Ansaldo,, -
Cat. A. 4500 cmc. 1° Quaranta su "Buick,, - Cat. A. oltre 4500 cmc. 1° Angelini su
"Mercedes,, - Cat. B. 3000 cmc. 1° Gamboni su "Diatto,,
che si classifica inoltre

1° assoluto e detentore del record della giornata

L'unico motociclista che aveva adottato il VEEDOL: Paolo del Sordo su "Terrot,,
giunge primo della Categoria 350 cmc.

Casa Produttrice: TIDE WATER OIL COMPANY N. Y. - Cap. 55 milioni di dollari
Proprietaria di 32 mila pozzi petroliferi in PENNSYLVANIA - Produzione circa 40 mila litri giornalieri

Concessionaria per l'Italia S. A. MERCANTILE ITALIANA - Genova: Via XX Settembre, 29
Capitale L. 18 milioni interamente versato

Aeronautica, Educazione fisica ed Istruzione premilitare nei progetti del ministro Gasparotto

Il ministro della guerra on. Gasparotto è l'arbitro della situazione. A lui sarebbe demandato l'alto compito di risolvere alcuni fra i più grandi problemi nazionali. Il ministro dei trasporti e quello dell'istruzione ne sono esclusi almeno per il momento.

Per l'ennesima volta il ministro della guerra ha riunito la Commissione consultiva per l'aeronautica, ma questa volta il ministro della guerra (un borghese) ha detto ad essa chiaramente la sua linea di condotta:

« Assicurare nel migliore modo l'aviazione militare separandola da quella civile ».

Quando il Ministero della guerra potrà appoggiare sul voto di un corpo consultivo autorevole e competente le sue decisioni circa i complessi provvedimenti da prendere o da promuovere, esso potrà più sicuramente procedere nella via già battuta per dare il maggior possibile sviluppo e la necessaria disciplina a tutte le attività concernenti l'Aeronautica, armonizzando opportunamente le esigenze della difesa dello Stato con quelle delle manifestazioni civili, commerciali ed industriali, continuando così il ponderoso lavoro già sviluppato in questi ultimi tempi, nonostante il persistente stato di indeterminazione sulle sorti della nostra Aeronautica; indeterminatezza che ne ha danneggiato, o, per lo meno, limitato, l'opera, resa quanto mai onerosa specie dalla necessità di procedere alle liquidazioni di tutto il gravame lasciato dalle precedenti gestioni.

Al disbrigo di questo il Ministero ha rivolto le sue cure più assidue sia liquidando con tutta la sollecitudine consentita dalla delicatezza degli argomenti le pendenze con le diverse case fornitrici, sia curando nel contempo la sistemazione del materiale residuo di guerra, alienando il superfluo. Inoltre si sono ottenute vantaggiose vendite di materiale aeronautico italiano all'estero, dove i vari addetti aeronautici e le diverse commissioni hanno curato e curano la più attiva propaganda, procurando commesse che, oltre a tenere alto il prestigio della nostra industria, concorrono a dar vita alle nostre case costruttrici. Sono state anche emanate disposizioni atte a contenere le spese nei più ristretti limiti e si è dato nuovo assetto ai diversi organi, col ridurre il numero e renderne più snello il funzionamento. Si sono inoltre stipulati contratti con varie ditte per l'allenamento del personale navigante ora in congedo e per l'istruzione primaria aviatoria delle nuove reclute, in modo d'avere sempre disponibile ed efficiente il necessario numero di piloti: si sono preparati provvedimenti legislativi per agevolare l'istruzione premilitare.

Il Ministro ha concretato un programma di lavori e di nuove costruzioni aeronautiche, incoraggiando a mezzo di concorsi diverse ditte per la costruzione di nuovi tipi di apparecchi per l'aeronautica militare e civile. Un sempre maggior sviluppo delle nostre industrie aviatorie verrà inoltre sollecitato anche a mezzo di nuove gare sportive opportunamente sussidiate. Si è curata l'organizzazione dell'Aviazione coloniale.

Sono state inoltre gettate le basi di accordi con vari Stati per l'istituzione di nuove grandi linee aeree, per il buon andamento delle quali è in corso la sistemazione degli aeroporti e dei servizi accessori, mentre si sono restituiti all'agricoltura tutti i campi che non erano più assolutamente indispensabili, si sono presi provvedimenti per la bonifica dei campi contro la malaria e le alluvioni. Sono state date finora concessioni a privati per l'esercizio di servizi aerei turistici.

Allo scopo di curare la diffusione e la elevazione della coltura tecnica aeronautica sia nell'ambiente militare che in quello civile, sono stati istituiti vari corsi d'aeronautica presso scuole civili e militari. E' pronto il progetto di ordinamento dell'arma aeronautica e si è cercato in ogni occasione di aumentare la collaborazione di essa con le diverse armi nelle esercitazioni militari.

Per tutti questi lavori di riordinamento ed assetto dell'Aeronautica e dell'avvenire dell'industria che ne curano le applicazioni urge la pro-

mulgazione di leggi già pronte da tempo e già presentate all'approvazione del Parlamento o per lo meno all'esame del Consiglio dei Ministri, leggi che tendono appunto a disciplinare e coordinare ogni sforzo tendente al sempre più grande sviluppo di questa importantissima branca della vita nazionale.

L'on. Gasparotto è bene intenzionato a fare, ma dubitiamo fortemente della riuscita. Finché l'aviazione civile dovrà dipendere dall'elemento militare tutto andrà malissimo. Occorre separare nettamente le due branche dell'aeronautica.

Siano pure entrambe alla dipendenza di un ministro della guerra borghese, come l'on. Gasparotto, ma l'una funzioni indipendente dall'altra con uomini e mezzi propri. Oggi più che tutto deve influire sull'impostazione dei futuri programmi aeronautici il parere di quel gruppo parlamentare aeronautico sorto in seno al gruppo parlamentare sportivo — e che si è formato specialmente per dare vita ed incremento all'aviazione civile. L'on. Finzi che ne è il segretario ci potrebbe dire quali sono le intenzioni di questo gruppo?

Siamo alla vigilia dell'apertura della Camera ed il ministro on. Gasparotto vuole dare qualche segno di ciò che potrebbe essere una futura azione governativa a favore dell'educazione fisica e istruzione premilitare.

Egli ha radunato presso il suo Ministero, dice il comunicato, i maggiori delle Federazioni. La cronaca aggiunge.

Erano presenti: S. E. il generale Grazioli, presidente della Commissione interministeriale; per la Federazione ginnastica il presidente commendator Zaccaria Oberti ed il presidente dell'VIII Sezione prof. magg. Cesare Tifi; per la Confederazione del Calcio il dott. cav. Felice Tonetti; per la Federazione italiana sports atletici il dott. Mario Nicola; per la Federazione

atletica italiana il cav. Silvio Ugo; per la Federazione pugilistica italiana il signor Edoardo Mazza; per la Federazione schermistica il colonnello Luparini ed il cav. Cagiati.

Come il lettore può rilevare, la riunione fu incompleta e preparata dalla Direzione centrale per l'Educazione fisica nell'esercito. Non vi parteciparono né quella che è fino a prova contraria la vera Federazione del Giuoco del calcio, né la direzione del Rowing Club italiano né quella del Tiro a Segno, né l'Unione Velocipedistica.

Vorremmo sapere da S. E. il generale Grazioli chi fu l'artefice della lista degli inviti e per quali ragioni non fu interessata la presidenza del Comitato olimpico italiano, che vuole essere anche la Federazione delle Federazioni sportive.

Una volta tanto che l'autorità militare chiama a collaborare, in un progetto che riflette forse il più grande problema nazionale, i competenti borghesi, dimentica i più fattivi.

Ne volete la conferma?

Ecco la protesta mandata al ministro onorevole Gasparotto dalla Direzione del Rowing italiano, a mezzo telegramma:

« Dolenti apprendere dai giornali riunione ufficiale Federazioni avvenuta Roma cui nostro Sodalizio, pioniere istruzione premilitare, non fu invitato, preghiamo Vostra Eccellenza non dimenticare nella benemerita sua iniziativa opera ultra trentennale Rowing Club pro educazione gioventù italiana. — Presidenza Rowing Club Italiano ».

Noi ci auguriamo che il progetto prima di essere presentato al Parlamento abbia ad ottenere il parere favorevole di tutte le Federazioni interessate, nessuna esclusa.

Ed intanto accenniamo ai concetti principali informativi del progetto stesso:

Il ministro Gasparotto ha rilevato la necessità di poggiare i nuovi ordinamenti militari sopra una solida organizzazione della educazione fisica

La Squadra vincitrice del Campionato Nazionale di Tiro a segno a Milano.



Cav. Campus - Avv. cav. Omero Agostini - Cav. Magg. Isnardi, campione del mondo per armi da guerra - Avv. Micheli - Vercellone Carlo.

LA RINASCENTE

Piazza Castello, 18 - TORINO - Ang. Via Roma

Esposizione Generale Novità Invernali
 :: **OCCASIONI ECCEZIONALI** ::

Gratis un biglietto d'ingresso al Teatro dei Piccoli allo **SCRIBE**
 per acquisti superiori alle Lire 20

TUTTI I GIOVEDI' vengono dedicati al MONDO PICCINO
LA RINASCENTE

REGALA IN DETTO GIORNO UN

PALLONCINO ELEGANTISSIMO

a coloro che acquistano per una somma superiore a Lire 20

:: Spedizione in PROVINCIA, franco di porto e d'imballaggio, per acquisti da lire 100 in più ::

SI INVIANO CAMPIONI GRATIS A RICHIESTA

ANZITUTTO UN

Cinzano



I Sovrani d'Italia hanno di questi giorni celebrate le Nozze d'Argento. Le L. L. M. M. hanno visitato in forma ufficiale il Trentino accompagnati in automobile dall'on. Bonomi, Presidente del Consiglio dei Ministri.

e premilitare, base indispensabile per preparare l'attitudine militare dei cittadini e rendere possibile l'attuazione delle ferme brevi.

Organizzare l'educazione fisica e l'istruzione premilitare significa dunque compiere il primo e più importante passo per avviarci praticamente a quelle forme di istituzioni che sono nei voti e nella coscienza del Paese.

Tale essendo il convincimento del Ministro, corroborato da concordi pareri di autorevoli personalità e di enti tecnici, è venuto nella determinazione di costituire una Commissione interministeriale col preciso compito di studiare la complessa questione e disegnare un progetto di legge sul doppio problema.

Come già fu detto recentemente, egli non ha creduto e non intende creare alcun organo nuovo; la Commissione costituita dai rappresentanti dei Ministeri cointeressati dovrà presentare le sue proposte entro il 30 ottobre, e pertanto, prima della riapertura della Camera, essa sarà certamente disciolta.

Concetto fondamentale al quale sono ispirati i lavori della Commissione è quello di rifuggire da qualsiasi macchinosa costruzione burocratica, la quale assorbirebbe la limitata disponibilità del nostro bilancio, farebbe perdere ogni elasticità all'organismo e sarebbe di ostacolo al sorgere ed al fiorire delle libere attività.

La Commissione pertanto ha ravvisato la opportunità che l'educazione fisica della gioventù poggi bensì sugli organismi statali che in atto esistono (scuole, società di tiro a segno, ecc.), ma soprattutto sullo sviluppo degli enti liberi che già pullulano in Italia con finalità educative fisiche; l'opera sua quindi è informata al criterio di utilizzare al massimo grado le forze vive della Nazione.

Sempre allo scopo di plasmare i futuri ordinamenti ai particolari caratteri psico-etnici del popolo italiano, occorre che la educazione fisica nel periodo dell'infanzia ed in quello dell'adolescenza (fin verso i 17 anni), tenda soltanto a favorire lo sviluppo armonico del corpo e, indirettamente, la formazione del carattere. In tal guisa sarà di molto facilitata, nel periodo che immediatamente precede l'età della leva, l'istruzione premilitare, la quale del resto consisterà essenzialmente in forme educative orientate verso la finalità militare.

Per altro, poichè le condizioni del nostro bilancio non consentono per ora molta libertà di azione, non si tralascerà di valutare esattamente la portata finanziaria del concorso che consisterà nella creazione di campi sportivi, assegnazione di aree, nella facilitazione dei trasporti, in premi di incoraggiamento ed infine nel favorire la formazione di un corpo di istruttori nettamente addestrati verso le finalità nazionali che ci proponiamo di raggiungere, organizzando la educazione fisica e la istruzione premilitare.

Ora se è vero che l'attuale risveglio sportivo è spontaneamente scaturito dalla esperienza

stessa della guerra che abbiamo combattuta e vinta, è vero del pari che le multiformi spontanee attività che in atto pullulano nel Paese, abbisognano di indirizzo e di coordinamento. La Commissione quindi sta studiando anche i mezzi più acconci per incanalare ed assecondare le molteplici iniziative sociali e private.

Stabilimenti "LAFLEUR", di A. GORETTA

UFFICI: Corso Regina Margherita, N. 125
Tel. 7-26 - TORINO - Tel. 7-26

VETTURE DI RIMESSA
Rimessa: Corso Reg. Margherita, 125
Telefono 7-26
Stabilimento Automobilistico
Rimessa: Corso Reg. Margherita, 152
Telefono 30-45

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

VETTURE FIAT
SERVIZI DI GRAN LUSSO

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette
Massima rapidità e trasparenza
Vendita ovunque 44 Esportazione

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

L. I. G. A. ?

NULLA DI PIÙ SEMPLICE

NULLA DI PIÙ VERO

Lavorazione
Italiana
Gomma e
Affini

L'unica Fabbrica
I cui prodotti di
Gomma siano
Assolutamente perfetti

Rappresentanti per il Piemonte e la Liguria:

Ditta PELLINI & FERRARIS - Via Botero, 8 - Torino

OFFICINE

DI

Villar Perosa

Cuscineti a sfere
Sfere di acciaio

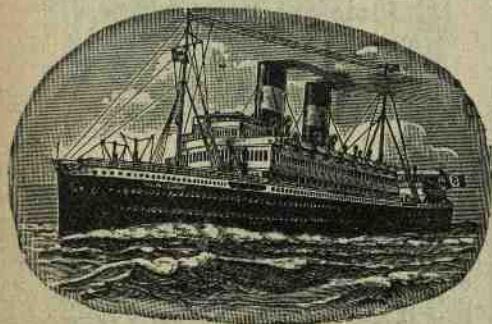
VILLAR PEROSA
❁❁ (Pinerolo) ❁❁

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

Sig. Ing. CELSO CAMI, MILANO, Via Andrea Appiani, 15 — Sig. CARLO CAIRE, GENOVA, Via Granello, 20 r. — Sig. Ing. LAURO BERNARDI, VERONA, Via S. Eufemia, 24 — Sig. Rag. PIETRO CONCATO, TRIESTE, Via Udine, 37 — Sig. IGNAZIO ZAPPA, ROMA, Via Giubbonari, 25 — Sig. ALMERICO REALFONZO, NAPOLI, Piazza Nicola Amore, 6 — Sigg. P. & G. F.lli ZUCO, CATANIA, Via Etnea, 175 — Sig. ALDO MARCHESINI, BOLOGNA, Via Castiglione, 13-15 — Sig. Rag. RENATO SANTINI, FIRENZE, Via del Melarancio, 3 bis.

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

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



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

Listino partenze, prezzi
informazioni a richiesta.

CICLISTI!!

Le Coperture e Camere

S.A.L.G.A.

devono essere le vostre preferite

*Chiedete l'ultimo listino dei prezzi
alla*

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

IL RAID NORD-SUD

mentre segna una nuova meravigliosa affermazione dei

Carburatore ITALIA

consacra Campioni Italiani:

NAZZARO B. Indian 1000 cmc.

RAVA A. Indian 750 cmc.

entusiasti

dell'OTTIMO, PERFETTO, INSUPERABILE

CARBURATORE ITALIA

METALLURGICA DI ALPIGNANO - SOCIETÀ ANONIMA

TORINO - Via Carlo Alberto, 23 - Telef. 1-89

Agente Generale per l'Italia GUIDO MEREGALLI

MILANO - Corso Magenta, 37

Il gioco del pallone elastico a Torino

Favorito dalla dolcezza di clima di quest'autunno pieno di luce e di sole, il giuoco del pallone elastico ha avuto, specialmente a Torino, un fine di stagione brillantissimo.

Gare, interessanti specialmente per il loro carattere di novità, si sono svolte tanto sul campo di Dora che alla palestra di corso Peschiera.

Sul campo di Dora il torneo, lodevolmente indetto dalla Società Pallonistica pro Casa del Soldato, ci ha dato modo di apprezzare, se non la grande valentia, certamente la buona volontà e l'esuberanza giovanile delle squadre militari che, oltre contendersi accanitamente il titolo di campione del Corpo d'Armata e la coppa della città di Torino, si sono misurate coraggiosamente colle squadre delle Società sportive per la disputa della Coppa del Re.

Tra le squadre militari si è nettamente affermata quella del 2° reggimento alpini, vincitrice del Campionato per merito precipuo del battitore Cassetta di Canale d'Alba, forte tempra di giocatore che questo ciclo di gare ha valso a porre in ottima luce.

Buona prova hanno fornito le squadre della Divisione alpina capitanata dal tenente Merlati, al quale è stata assegnata la medaglia donata dal nostro giornale, e quella dei RR. Carabinieri di Alessandria, rispettivamente seconda e terza classificata, le quali, senza contare individualità eccellenti, hanno palesato un notevole assieme ed una condotta di giuoco vivace e corretta.

Tra le squadre di società sportive ha emerso quella dell'Unione sportiva torinese, capitanata da Pasquale Arena ed intelligentemente sorretta dal trainer Bonino. Essa ha saputo assicurarsi il prezioso trofeo in pallio svolgendo un giuoco nettamente superiore a quello degli avversari.

L'Arena sicuro e possente è stato ben coadiuvato dal secondo Murazzano, altra rivelazione del torneo, e dai terzini Bigolo e Molino che si sono affermati in quest'anno nel difficile giuoco di sotto, come una coppia insuperabile.

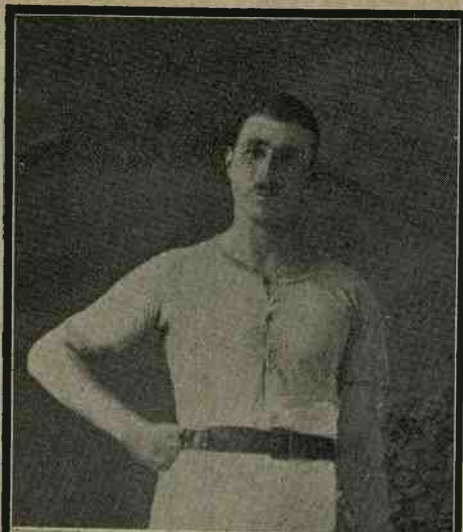
Il secondo premio è toccato ai nero-azzurri della Pallonistica che, dopo le brillanti prove fornite nelle eliminatorie, dovettero, per una indisposizione del capo quadriglia Remo Fiore, disputare la finale in condizioni di netta inferiorità perdendo ogni chance per la vittoria. Tra di essi è degno di menzione il Conrotto che, giuocando da secondo, ha dimostrato di saper anche nel giuoco del pallone far riflettere le sue preziose doti che fanno di lui un giocatore di tanto quello fuori classe.

Tra le squadre battute l'Unione Sportiva Barbera di Nizza guidata da Dompè e la « Garibaldi » di Mondovì capitanata da Manfredi sono, pure nella sconfitta, degne di essere ricordate.

Pari interesse hanno suscitato le gare svoltesi alla Palestra De Amicis. Quivi gli incontri individuali al cordino, aventi uno spiccato sapore di novità, hanno attirato la maggiore attenzione del pubblico. Vi hanno partecipato i campioni più noti: Marengo, Fuseri, Bonsignore, Maggiore Bistolfi, Santero, Delpiano, il Biondo e Cecito.

Essi, liberati dalla preoccupazione del giuoco insieme in cui alle volte l'azione insufficiente dei compagni neutralizza il giuoco del capitano, hanno avuto agio di far riflettere le proprie qualità personali senza vincoli e contrasti.

Le eliminatorie hanno segnato le vittorie di Marengo, del Biondo, di Maggiore e di Santero.



Campioni del pallone elastico. — Dall'alto in basso: Pierino Bonsignore, campione braidese. Maggiore Bistolfi, campione italiano 1920. Santero Ettore.

Nelle semifinali poi, contrariamente ad ogni aspettativa, il Biondo ha battuto il giovane campione di Beinette e Santero ha dominato nettamente il campione nazionale 1920, lontano dalla sua forma migliore.

Il Biondo e Santero, due uomini nuovi alle grandi competizioni, due rivelazioni della stagione, da poco saliti agli onori della 1ª categoria, si sono affermati in confronto dei campioni più noti, rinnovando così tra la nostra folla quei fremiti di passione e di entusiasmo che il gentile ed atletico giuoco nostro, così ricco di tradizioni e di ricordi gloriosi, può dare.

La finale, interessantissima, ha visto la lotta accanita di questi due magnifici atleti così diversi di struttura e conseguentemente nella condotta del giuoco.

Il Biondo più alto di statura, più forte materialmente, dotato di un braccio e di un pugno poderosi come una mazza, di una battuta di lunghezza eccezionale, ma ancora discontinuo e falso specie nella rimessa.

Il Santero più nervoso e più veloce, agile come un felino, tempista eccellente, dallo slancio magnifico e dal colpo preciso ed elegantissimo.

La tecnica superiore di Santero ha avuto ragione della forza del Biondo.

Ettore Santero con un giuoco intelligente ed astuto, di una continuità ammirevole, senza commettere nessun fallo ha martellato e sfinite l'avversario strappando la vittoria con 11 giuochi contro 6 tra gli applausi vivissimi del pubblico lieto di assistere alla definitiva affermazione di così baldo e simpatico campione.

Ettore Santero, che presentiamo in effigie ai nostri lettori insieme a due vecchie e care conoscenze degli appassionati del pallone, è un degno figlio del nostro Piemonte avendo avuto i natali a Costigliole d'Asti.

O. O.

I Campionati Nazionali ed un Congresso di Scherma a Firenze

La Federazione Italiana di Scherma (Presidente onorario S. A. R. il Duca d'Aosta) ci comunica:

Nei giorni 30 novembre e 1° e 2 dicembre p. v. si svolgeranno in Firenze per incarico della F.I.D.S. e per cura del Comitato Regionale Toscano i Campionati Nazionali di Scherma per dilettanti ed altre importantissime gare.

Verranno messe in pallio le seguenti challenges: Targa d'argento dell'Istituto Nazionale per l'incremento dell'Educazione fisica (fioretto). La Coppa della Federazione Italiana di Scherma (sciabola), la Coppa Ravaschieri (spada).

Queste challenges fanno parte integrante dei premi di gara e saranno accompagnate ciascuna da una medaglia d'oro, una d'argento ed una di bronzo oltre a quei premi speciali che il Comitato organizzatore assegnerà ad ogni gara tra quelli raccolti.

L'iscrizione ai Campionati è gratuita.

Saranno ammessi a prender parte alle gare predette i detentori delle challenges 1920, i Campioni regionali di scherma di ciascuna arma 1921 nonché altri due schermitori a scelta insindacabile dei Comitati regionali; per modo che per ogni arma e per ogni regione vengano inviati a Firenze n. 4 schermitori.

Sarà pure messa in gara la Coppa Pontenani (sciabola con giuoco da terreno). Questa gara è aperta a tutti i dilettanti iscritti alla Federazione in modo regolare, e sarà dotata di una medaglia d'oro, di una d'argento e di una di bronzo, più di quei premi speciali che il Comitato crederà di assegnare. La tassa d'iscrizione per tale gara è fissata in lire 10.

La destinazione dei premi speciali verrà fatta

Camere d'aria
SPIGA
per velo ed auto
Le migliori e le più convenienti

In vendita
Prossimo i primari Negozianti e Garages

FOOTBALLERS

Esaminate il contenuto della STAMPA SPORTIVA. Tutti i principali matches domestici sono commentati e largamente illustrati.

CIOCOLATO
TALMONE
AL LATTE



TORINO - Via Gernala angolo Corso Vinzaglio, 2

QUALE COMPLE-
MENTO DELLA
CURA ALPINA
PRENDETE IL

Proton

G. B. BOERO

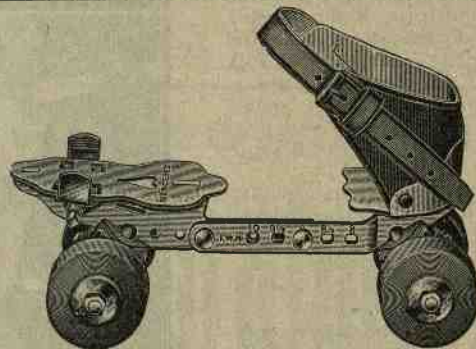
Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour

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

Grande deposito armi da fuoco
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Casa di fiducia.



PATTINI

originali

"MERCEDES,"

Rappresentanza e
Deposito per l'Italia

BOSCO MARRA & C.

Via Roma, 31 - TORINO - Via Cavour (già negozio Vigo)

Condizioni speciali ai Rivenditori

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO CAMPER - 1000 CM. QUADRI SENZA SALDATURA
ELEVAZIONI

ACCOTTINO & C.



CASA FONDATA
NEL 1898

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



Il Quarto Giro delle Tre Valli. — Grillo primo arrivato nell'ultimo chilometro. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

lometri del percorso, alla media oraria di chilometri 28.

2. Magnotti Luigi, dell'U. S. Abbiatense, a 15 metri.

3. Linari Pietro, della Siger di Firenze, a 30 metri — 4. Vaccaro Vianello, della Spal di Ferrara, a mezza lunghezza — 5. Cazzaniga Pierino, U. S. Ghislanzoni di Lecco, a una lunghezza.



Il torinese Garino vince il Giro della Lombardia per dilettanti, su macchina Gaia, pneumatici Bergougnan-Tedeschi (Fot. Berra - Lastre Gevaert).

di cui gode mons. Welldon in Inghilterra, per avere giocato, durante la sua giovinezza, nella squadra nazionale di foot-ball.

Il Giro di Lombardia per dilettanti vinto dal torinese Garino

L'ultima prova ciclistica dell'annata riservata ai dilettanti, svoltasi sul percorso Milano, Varese, Como, Erba, Lecco, Bergamo, Milano, ha ottenuto un successo dei più lusinghieri. L'Unione sportiva milanese può andarne orgogliosa. Dei 220 iscritti ben 158 corridori hanno firmato il foglio di partenza, che è stata data alle 8,58 dalla barriera daziaria di stradale Comasina.

Per la presenza in gara di tutti i migliori puri, era da prevedersi una gara combattutissima. Il gruppo, partito a forte andatura, è stato presto selezionato a causa di una abbondante seminazione di chiodi. E' avvenuto così che solo 60 corridori sono arrivati al controllo di Varese. Il torinese Garino, che pur senza prodigarsi soverchiamente si era mantenuto nelle prime posizioni, non ha durato fatica a vincere il traguardo a premio.

1. Garino Cesare, dell'U. S. Torinese, alle ore 15,37, impiegando ore 6 e 42' a coprire i 190 chi-

conoscere ai concorrenti prima dell'inizio delle gare.

Il torneo sarà preceduto da un Congresso schermistico nel quale verranno svolti i seguenti importantissimi temi: La Federazione di scherma e la sua opera (relatore ten. col. Morelli). — Sistemazione morale dei maestri di scherma (relatore avv. comm. Scimonelli). — La Scherma italiana attraverso i tempi (relatore avv. Giagnoglio). — La Scherma quale fattore di educazione fisica (relatore prof. Angelillo). — Formazione dei maestri di scherma (relatore generale Ciacci).

Le scommesse dello sport

Monsignor Welldon, vescovo di Dean of Durham, in Inghilterra, a proposito delle scommesse sulle gare sportive ha pronunciato le parole seguenti, destinate ad incontrare l'approvazione di tutti gli appassionati più corretti: «Quando il danaro domina uno sport, l'onorabilità di quest'ultimo scompare. L'uomo o la donna che non può assistere ad un match di foot-ball o di boxe senza esservi attratto da un interesse pecuniario, non può capire il vero carattere dello sport». Queste parole assumono maggior valore per l'autorità non solo intellettuale, ma anche sportiva

ESIGETE OVUNQUE

IL

LION NOIR

CREMA PER CALZATURE

La GRAN MARCA

•• MILANO - Via Trivulzio 18 ••

SOCIETÀ ANONIMA

Motovelodromo Torinese

CORSO CASALE

domenica, 6 Novembre, ore 14,30

Gran Premio della Vittoria

Velocità internazionale con

KAUFMAN, LEENE, frat. OHRT, BERGAMINI, MORETTI, ecc.

Individuale professionisti Km. 25

Pouie motociclistica

COCCHI campione italiano

MORO

MINETTO

Il Campo sportivo si apre alle 14 precise. Dopo lo spettacolo faranno servizio i Tram lettere C-P-H N. 3 e 5.

mi mancava proprio il...

PURO

ESTRATTO DI CARNE

"SOLE"

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO

NEL MONDO MOTORISTICO

Il Criterium di Roma - Lo spettacolo della velocità al Motovelodromo Torinese - La necessità delle corse

Lo sport motoristico va registrando importanti riunioni in tutte le parti d'Italia. E' proprio così. Le corse di automobili e di motociclette non formano più un privilegio del Settentrione, sono divenute, quasi diremo, le gare preferite dagli organizzatori di ogni regione. A Roma o meglio nei dintorni della Capitale per volontà di organizzatori romani si sono avute in quest'ultima quindicina due importanti riunioni automobilistiche che non solo hanno interessato per i risultati sortiti, ma hanno richiamato parecchi ottimi campioni del volante del Settentrione. Nell'ultimo numero i lettori hanno preso visione dei risultati della Coppa del Lazio; e in questo fascicolo diamo l'illustrazione di un secondo avvenimento motoristico dovuto pure all'organizzazione romana: il Criterium Automobilistico, sulla salita Frascati-Rocca del Papa, km. 10,200 metri.

Nel campo delle vetturette Tuccimei si è distinto assai portando alla vittoria la snella e veloce *Chiribiri*, la macchina a cui non mancherà di sorridere un futuro di vittorie sportive.

Gamboni al volante della *Diatto* di tre litri, che già pilotò alla Targa Florio, non solo ha stabilito il miglior tempo della giornata e della serie delle macchine da corsa ma è riuscito a portare la velocità media dai km. 67,862 stabiliti da Silvani a ben 74,452 pur restando nel più breve percorso la parte più dura della salita.

Questa vittoria se ci ha fornito un nuovo attestato della valentia del simpatico pilota, torna ad onore della *Diatto* che ha saputo ottenere dal suo motore normale di tre litri — con lievissimo aggiustaggio — un rendimento ed un'elasticità veramente eccezionali tali da consentire un record come quello ora stabilito da Gamboni e che potrà essere difficilmente superato da macchine di uguale cubatura.

L'altro vincitore fu Angelini. L'asso romano del motore. Alla vigilia appena entrava in possesso di una potente *Mercedes* di serie normale (6 cilindri, cilindrata 7 litri circa) complessivamente ed elegantemente carrozzata da gran turismo.

Alle sue abili mani il collega Michele Scarfoglio del *Mattino* di Napoli, proprietario della bella macchina, affidava con gesto veramente ed altamente sportivo i colori della *Mercedes*.

E la fiducia riposta nel conduttore non venne menomata dai fatti. Angelini sebbene senza alcuna conoscenza della macchina otteneva una *performance* onorevolissima battendo tutte le altre grosse macchine da turismo in gara e restando a soli 33 secondi dal tempo delle macchine da corsa.

La *Mercedes*, completamente equipaggiata e con 4 passeggeri a bordo, fra i quali il sig. Fiammazzo della *Pirelli* ed il sig. Mario Marescalchi rappresentante della *Mercedes*, batteva di quasi 2 chilometri il record di Silvani dell'anno scorso ottenuto con grossa vettura da corsa.

Ecco i risultati:

Classe A - Vetture da turismo

Categoria 1500 cmc.: 1. De Prosperis (*Prince*) in 11'42" 4/5, alla media di km. 52,263 all'ora.
2. Negri (*Fiat*) in 12'7" 2/5.

Categoria 2000 cmc.: 1. Ghiberti (*Ansaldo*) in 11'46" 2/5, alla media di km. 51,987 all'ora;
2. Angeloni (*Ansaldo*) in 38,6".

Categoria 3000 cmc.: 1. Tortinia Roberto (*Ceirano Pirelli*) in ore 11'48" 3/5, alla media di km. 58,950 all'ora; 2. Fracassi Pietro (*Ford*) in 12'47" 4/5; 3. Santagata (*Ford*) in 15'48".

Categoria 4500 cmc.: 1. Quaranta (*Buick*) in 11'34" 2/5, alla media di km. 52,700 all'ora.

Categoria oltre 4500 cmc.: 1. Angelini (*Mercedes Pirelli*) in 8'46" 1/5, alla media di km. 60,784 all'ora; 2. De Salvi (*Lancia*) in 12'4" 2/5.

Classe B - Vettuette da corsa

Categoria 1500 cmc.: 1. Tuccimei (*Chiribiri Pirelli*) in 11'35" alla velocità di km. 52,682 all'ora.

Categoria 2000 cmc.: 1. Petrucci (*Ansaldo*) in 10'47" 1/5, alla velocità di km. 59,800 all'ora; 2. Borghi (*Scat*) in 11' 59" 2/5; 3. Fagioli (*Chiribiri*) in 16'6" 3/5.

Categoria 3000 cmc.: 1. Gamboni (*Diatto Pirelli*) in 8'13" 1/5, alla velocità di km. 59,650 all'ora; 2. Saccomanni (*Ceirano*) in 9'6" 2/5; 3. Bonmartini (*Ceirano*) in 9'36" 3/5; 4. Massola (*Diatto*) in 9'55" 1/5.

Categoria 4500 cmc.: Ricci (*Fiat*) in 10'56" 1/5, alla velocità di km. 59,650 all'ora.

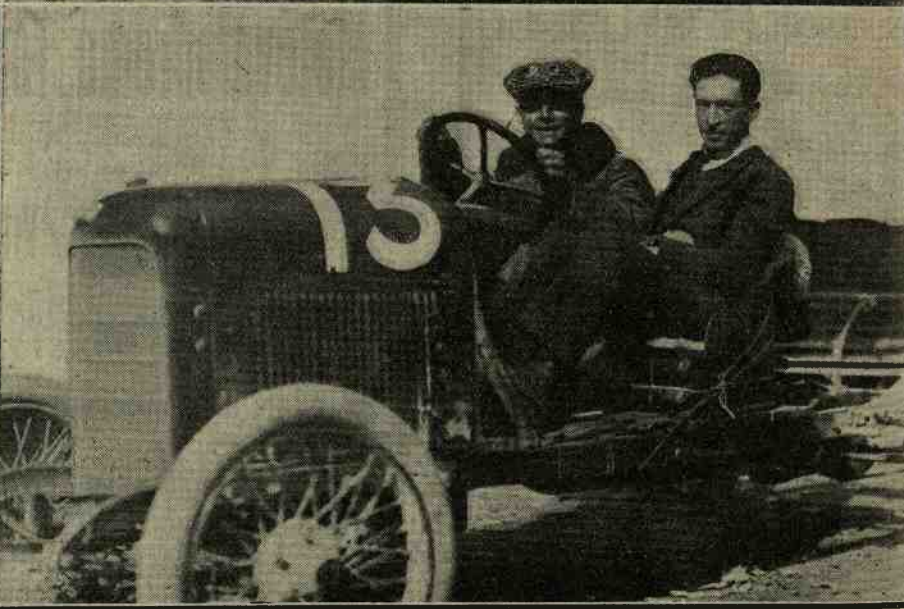
Records della giornata:

Categ. A: Angelini (*Mercedes Pirelli*)

Categ. B: Gamboni (*Diatto Pirelli*).

* * *

Le ultime riunioni al Motovelodromo Torinese hanno attirato l'attenzione di tutti gli sportsmen della metropoli piemontese provocando addirittura degli *esauriti*. Secondo noi le prove motociclistiche hanno sollevato molto entusiasmo fra



Il Criterium Automobilistico di Roma. — In alto a sinistra: Quaranta, su macchina *Buick*, taglia il traguardo primo della Categoria da 3000 a 4000, serie da turismo. - A destra: Gamboni, su *Diatto*, primo assoluto Categoria da corsa. - In basso a sinistra: L'arrivo di Tuccimei su *Chiribiri*, primo della Categoria da corsa, alesaggio 1500. - A destra: Tuccimei, su macchina *Chiribiri*, dopo la corsa (Fot. D. Biondi - Roma).



Le Riunioni Motoristiche al Motovelodromo Torinese. — A sinistra: Minetti. - In alto a destra: Deo sulla vetturetta Chiribiri (Fot. Abba - Lastre Gevaert). - Nel centro: Carbonin Aniceto, campione italiano su pista, Categoria 500 cmc. - In basso a destra: Rava, su Indian, campione italiano su strada della Categoria 750 cmc. (Fot. Berra - Lastre Gevaert).

gli spettatori. Velocità fantastiche sono state raggiunte. Biagio Nazzaro ha superato i 112 km. all'ora; e meravigliose furono le corse compiute da Cocchi, Rava, Raggi e Magnetti.

Non basta! Altro spettacolo della velocità è stato offerto al pubblico accorso domenica scorsa al Motovelodromo di Corso Casale. Per la prima volta una vetturetta è entrata in pista girandovi a tutta velocità. La bella macchina Chiribiri maestralmente guidata dal noto campione Deo ha compiuto giri su giri ad una velocità variabile fra i 90 e 100 km. Lo spettacolo ha interessato ed i lunghi applausi rivolti al signor Deo ne furono la conferma.

Fra gli spettatori dell'ultima riunione vi era anche il grande ufficiale Giovanni Agnelli, l'uomo più benemerito che annoveri l'industria automobilistica nazionale. Lo abbiamo avvicinato mentre conversava col presidente dell'A.S.S.I. e gli manifestava tutto il suo compiacimento per il successo di tanto spettacolo. In ambiente sportivo, non si poteva che discorrere di sport e così chiedemmo al comm. Agnelli il suo parere sulla necessità di riprendere in grande stile le gare motoristiche di un tempo. Ci ha risposto: «Le corse sono il migliore mezzo di réclame e di propaganda. La «Fiat» non vi rinunzierà. «Nel 1922, la grande marca torinese, si ripresenterà al cimento in forma più completa di quello che non fu per la prova di Brescia».

La nostra tesi dunque sempre sostenuta della necessità di non trascurare le corse, è oggi condivisa pienamente dal grande pioniere dell'industria italiana. Nel 1922 avremo un nuovo Grand Prix d'Italia. Se non si svolgerà a Brescia, s'effettuerà a Bologna, ma noi avremo nuovamente il grandioso avvenimento e speriamo che ad esso vi partecipi non solo il concorrente fran-

cese, ma anche quello tedesco. L'Unione delle Fabbriche deve favorire maggiormente gli organizzatori di tali avvenimenti. I sacrifici ch'essi esigono non sono piccoli. Venga quindi per tempo a chi promuove le grandi prove automobilistiche, l'assenso di coloro che comandano e dispongono. L'industria automobilistica ha ormai, si può dire, superato il massimo della sua crisi; tutto dà a sperare anzi che il nuovo assetto della produzione di pace abbia presto a sortire ottimi risultati. Produciamo bene e riprendiamo le corse quale mezzo efficace di propaganda per la grande esportazione. Questo è il nostro pensiero.

V. G.

La Fiat e la Coppa del Lazio

La «Coppa Turistica del Lazio» si è svolta in un percorso di 900 chilometri attraverso i Monti Cimini, gli Abruzzi e i Volsci. I tre circuiti, per strade difficili, ricche di dislivelli o in zone montuose, hanno segnato alle vetture concorrenti un ben arduo cimento.

Trentaquattro vetture — Alfa, Ansaldo, Aurea, Ardita, Asso, Buick, Ceirano, Chiribiri, Citroen, Diatto, Fiat, Ford, Isotta Fraschini, Itala, Mercedes, Nazzaro, O. M. Prince, Scat — si sono allineate alla partenza. Le previsioni che durante il percorso, estremamente difficile, piloti e macchine avrebbero subito una severa selezione hanno avuto ampia conferma. Infatti, dei 34 partenti che affrontarono i 237 chilometri del circuito dei Cimini, 24 soltanto hanno tagliato il traguardo d'arrivo. I 341 chilometri del secondo circuito, attraverso gli Abruzzi, hanno costretto a poderosa lotta guidatori e macchine, delle quali appena

18 sono giunte in tempo massimo. L'ultima battaglia poi, attraverso i paesi degli antichi Volsci, ha completata la selezione e solo 10 concorrenti hanno ultimata la prova di regolarità.

Per i criteri di classifica stabiliti dal Regolamento, relativi alla cilindrata e al peso delle vetture, il Premio Reale e la Coppa Turistica del Lazio sono stati aggiudicati a Cerboni, che su Fiat 501 è risultato «primo assoluto». Fu classificata seconda la Fiat 501 del Principe Lancelotti e terzo è riuscito Lotti su Ansaldo.

MERLO CLEMENTE, Rappresentante
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP

GIUOCO DEL CALCIO

La Squadra Nazionale Italiana

La Commissione Tecnica della F.I.G.C., che è composta di uomini già ben noti per la loro abnegazione, sta facendo un immane lavoro per mettere assieme quella che si chiamerà la squadra nazionale italiana che dovrà misurarsi il 6 novembre con la squadra nazionale elvetica. Ma sarà essa la vera squadra che rappresenta il football italiano? Dolorosamente no, in quanto gli elementi migliori sono esclusi, quelli cioè che appartengono alle 24 società dissidenti. Una squadra nazionale adunque a scartamento ridotto, una squadra nazionale che, data la presumibile sua formazione, se lo stellone non ne arride, andrà incontro ad una sicura sconfitta.

Noi non ci facciamo illusioni, né, convinti che tutto questo accade esclusivamente per la tracotante incoscienza di quelli che si credono a suon di voti acquistati i legali depositari dello sport del calcio, vogliamo gesuiticamente auspicare per la vittoria italiana, proclamando in questi giorni la necessità di evitare critiche, appunti dannosi per i giocatori che vestiranno la maglia azzurra.

La realtà dolorosa del momento attuale non si deve nascondere ed è necessario dire ben forte che la squadra nazionale non è la vera nazionale italiana sol perchè si crede che una buffa etichetta di legalità le sia impressa dalla F.I.G.C.

Fra l'apparente indifferenza del mondo sportivo si svolge tutto ciò che ha attinenza alla formazione di essa, ma in fondo al cuore di ogni italiano vi deve essere amara una rampogna per gli uomini che con una incoscienza più unica che rara, non hanno saputo procrastinare, sospendere gli incontri, nè tanto meno dichiarare apertamente che la squadra azzurra non è quella che avrebbe potuto essere ove la scissione non fosse avvenuta.

Ma i signori della Federazione hanno invece confermato una serie di matches internazionali invidiabili che potranno però arrecarci amari sconfitti. Gli è che nonostante quello che certi velenosi gazzettieri (...molto meno puri di quanto vogliono far credere) andarono dicendo e tuttavia

vomitano sulle famigerate 24 Società, onestamente si deve riconoscere che non fu proprio sol amor di cassetta quello che spinse la numerosa coorte di sportmen che hanno creato e portato a fulgido punto il football in Italia a staccarsi dalla Federazione. Bisogna ammettere che alcunchè di sportivo e di veramente esatto nella valutazione delle necessità di oggi ha dettato anche il loro passo. Infatti il Campionato illegale è in auge, quello federale si trascina rabberciato e tisco fra l'indifferenza generale ed il disastro delle Società che vi concorrono.

Non difendiamo nessuno: esaminiamo ancora una volta una situazione nella quale bisogna ben guardare e dalla quale è necessario prendere sol quello che di sportivo vi è di buono.

Innegabilmente gli illegali han molto più di buono che gli altri nel loro ordinamento. Che cosa hanno ottenuto le Società minori spingendo i maggiori ad andarsene? Hanno ottenuto di giocare lo stesso una 2ª divisione senza speranza di salire alla 1ª, quella delle 24 Società confederate, e creando così a se stesse una eterna condizione di inferiorità.

La squadra nazionale, può darsi, farà aprire gli occhi a molti e molti riconosceranno, più di quello che fino ad ora abbian fatto, che alle 24 Società non devono imputarsi tutte le colpe che si volevano far credere, poichè in fondo le 24 Società per arrivare a quel che sono hanno percorso una strada di lotte e di sacrifici che nessuna delle federate ha mai sognato di percorrere e che per questo solo fatto avevano il diritto di non essere continuamente strozzate dai sistemi di campionato a fisarmonica.

Noi adunque imputiamo alla Federazione la responsabilità di quello che potrà essere un disastro all'estero e non tanto perchè quel consenso si avvale di un diritto che ha, quanto perchè non ha mai voluto riconoscere l'esistenza di fatto dell'altro Ente calcistico. Ove ciò fosse avvenuto, ad esempio, nelle ultime trattative, oggi forse le cose non sarebbero state a questo punto. Ma in Federazione si pensava invece a dire all'estero che un gruppo di Società italiane s'era staccato per far del professionismo!

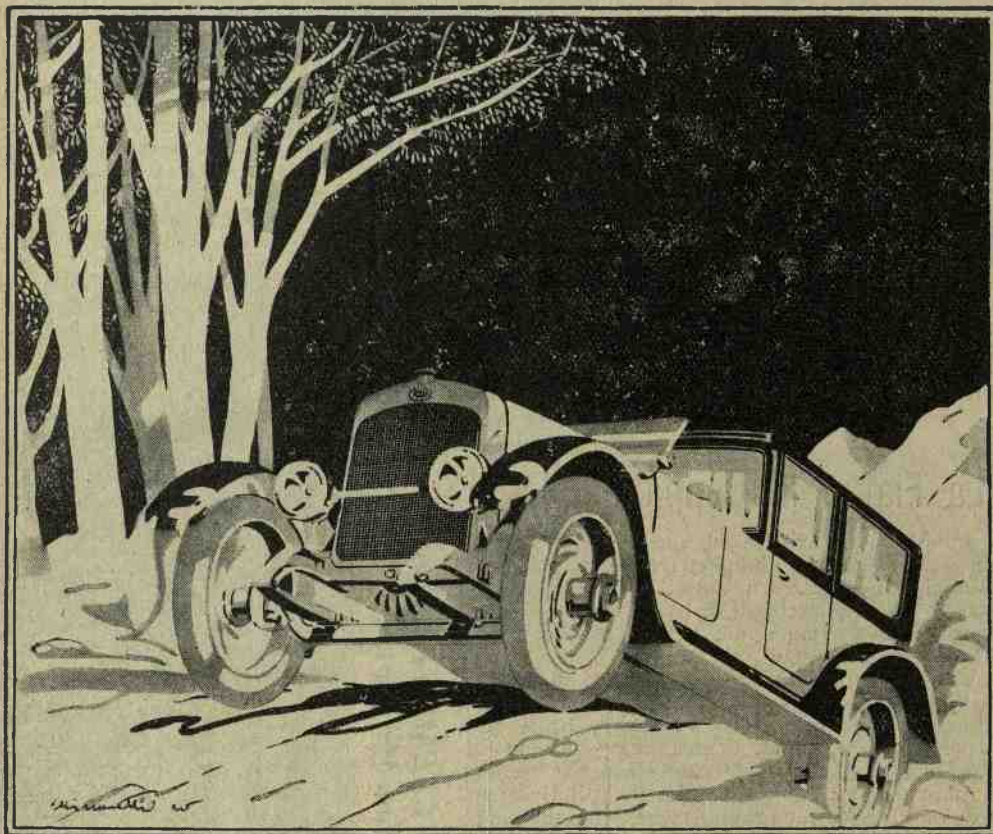
Lo sparviere.

Il Campionato Confederale

E' stata quella odierna una giornata di notevoli sorprese nei gironi delle 24 squadre, prima fra tutte la vittoria del « Milan » che ha battuto la « Pro Vercelli » con un goal a zero, risolvendo così lo spirito un po' depresso dei propri soci che fino ad ora non avevan potuto registrare vittoria alcuna di notevole interesse da parte della squadra prediletta. E' dimostrato ancora una volta che i rosso-neri milanisti sono pur sempre i cosiddetti diavoli capaci di sorprese. Che la loro vittoria si possa dire meritata del tutto, in quanto abbian dimostrato una reale superiorità non è, ma se si considera lo slancio, la combattività di questi giovani che oggi avevano a che fare con una delle più temibili squadre del loro girone, la vittoria è meritata, dappoichè la « Pro Vercelli » non ha lasciato nell'animo quella impressione di possanza che era lecito arguire dai precedenti incontri vinti tutti regolarmente.

Si è avuta l'impressione che troppo spesso anzi i bianchi poco si preoccupassero di vincere e solo quando fu segnato il goal, che fu poi quello decisivo della partita, essi si sono scossi ed hanno per un bel po' di tempo imposto nettamente una superiorità di gioco. Ma la « Pro-Vercelli » avrebbe potuto far meglio se una strana inconsistenza non avesse per tutta la prima parte della gara resa nulla o quasi l'azione della linea di sostegno. Parodi si è prodigato, ma troppo arduo lavoro stava su lui che doveva contribuire a dare efficienza ai sostegni laterali. Quando questi si rieberano, allora la squadra mutò aspetto. Notisi pure che anche l'estrema difesa ebbe molti momenti di indecisione e nel complesso non è apparsa così formidabile come al solito. La prima linea, in tali condizioni non poteva che svolgere un gioco quasi a se ed è indubbio che gli avanti non possono far molto se manca loro l'appoggio alle spalle.

Per contro il « Milan » ebbe oggi la seconda linea in una forma perfetta e sveltito l'attacco con l'innesto di un nuovo centro men difficile fu il compito di mettere in pericolo assai frequentemente la porta vercellese.



ITALIA

MODELLO 50
MODELLO 51 SPORT

FABBRICA
AUTOMOBILI
TORINO



La Nazionale Italiana che s'incontrerà con la Nazionale Svizzera domenica 6 novembre. — Da sinistra a destra e dall'alto in basso: Marcora, Moscardini, Badini II, Bonino II, Carzino, Boldrini, Jannelli, Cevenini III, Vercelli, Morando, De Nardo (Fot. Mingozzi - Bologna).

Così i rosso-neri poterono svolgere un gioco preciso e raccogliere finalmente il frutto che meritavano, specie per mezzo dei due interni che furono coi sostegni gli artefici della vittoria. I loro attacchi eran molto più studiati, l'affiatamento più perfetto e se il sistema inaugurato sarà possibile ad essi di mantenere è certo che codesta squadra potrà gradatamente ascendere i posti che le non brillanti primiere prove avevan fatto loro perdere.

In complesso la partita fu molto combattuta e se il primo tempo fu piuttosto lento, il secondo ha la caratteristica di una lotta ben serrata.

Le squadre:

Milan Club: Binda, Bronzini e Soldati; Mo-

randi, Soldera e Lovati; Murer, Papa III, Roghi, Santagostino e Loiacono.

Pro Vercelli: Curti, Rosetta e Bossola; Vigone, Parodi e Perino; Ceria, Ardizzone, Gay, Fiorio e Borello.

Arbitro: Varetto del «Torino F. C.».

Livorno batte Bologna F. C. (2-0). — Altra sorpresa della giornata! Sapevamo che i Livornesi sono temibilissimi in casa loro, ma ritenevamo che il «Bologna» avrebbe saputo vincere, se pure con minimo scarto di goals. Invece dopo un primo tempo chiusosi alla pari e nel quale i bolognesi dimostrarono una leggera superiorità, nel secondo tempo i Livornesi giocando con maggiore foga e miglior tattica han colto la vittoria marcando

ben due goals. Il «Bologna» in questo tempo parve serrarsi quasi in difesa lasciando l'impressione di aver esaurito nel primo ogni energia. Solo alla fine si riebbe, ma era ormai troppo tardi.

Hellas-Andrea Doria (3-2). — Dopo alcune battaglie infruttuose oggi l'«Hellas» ha vinto la prima volta nel Campionato attuale, battendo l'«Andrea Doria». La vittoria è notevole in quanto i Doriani sono sempre pericolosi sia sul loro campo che fuori. I Veronesi hanno vinto oggi più per l'entusiasmo ed il favore del pubblico che per una reale superiorità di gioco. La partita si è decisa soltanto a pochi minuti dalla fine. Dell'«Hellas» la prima linea è quella che si è maggiormente distinta.

Juventus-Spezia (2-2). — Anche questo match chiusosi alla pari rappresenta innegabilmente una sorpresa in quanto la «Juventus» avrebbe dovuto imporre la propria superiorità. Invece per una di quelle giornate nere i bianco-neri andarono a rischio di perdere. Le cause del mezzo disastro juventino non si devono quindi imputare alla nuova formazione che ebbe oggi la squadra con Bruna all'attacco. Gli è che la maggior parte degli elementi furon presi nella loro giornata brutta. Alcuni anzi, ad esempio Novo e Castoldi, erano emozionati oltre misura, Ferraris fermo, sereno, quasi nullo, e Gallo zoppicante. Tolto Bruna alla difesa anche il centro sostegno non faceva altro che ballare di qua e di là. Riteniamo che sul proprio campo la «Juventus» ha uno svantaggio anziché un vantaggio. La prova migliore di questo è che fuori ha sempre fatto delle partite ottime a Torino no. Invero il pubblico non le è favorevole, specie nei popolari, e ciò notiamo con meraviglia, perchè solo a Torino si danno di questi casi, mentre altrove, al disopra di ogni considerazione o simpatia, si dà il vantaggio dell'incitamento ai concittadini. Inoltre può darsi influiscano sul morale della squadra quelle osservazioni, appunti, invettive che, notammo, per lo più partono da soci stessi del F. C. Juventus.

La prova di oggi in condizioni simili è stata meschina: scomparsa la fusione, scomparso il sistema di gioco, niente di ciò che faceva ritenere e che ci fa ritenere tuttora la «Juventus» come una delle squadre migliori.

Lo «Spezia» invece, se pure caotico nel modo di condurre gli attacchi, apparve assai più omogeneo nelle linee, saldissimo in difesa, meno forte al centro sostegno che sulle ali, discreto sulla linea degli avanti che però sono ancora indecisi sotto la porta.

La partita è stata in qualche momento interessante, ma per lo più molto spezzettata dall'arbitro evidentemente preoccupato di frenare il gioco violento cui ogni tanto si lasciavano andare i giocatori.

Nel primo tempo la «Juventus» mantenne un'evidente superiorità, nel secondo tempo chi dominò meglio fu lo «Spezia».

Le squadre:

Juventus: Combi; Novo e Castoldi; Marchi Gili e Bigatto; Sereno, Bruna, Ferraris, Barale e Gallo.

Spezia: Latella; Maggiani e Lorenzelli; Ama dei, Cassanelli, Fascioli; Rebecchi, Rossetti II, Rossetti I, Gallotti, Calda.

Arbitro il sig. Panzeri di Milano.

Genoa-Brescia (1-0). — Il «Genoa» sul proprio terreno ha dovuto faticare assai per guadagnare i due punti. Il «Brescia» gli ha conteso la vittoria fino al termine della gara giocando con un grande slancio e foga. Anzi nel primo tempo il predominio lo tennero i figli della leonessa d'Italia. Hanno un trio difensivo molto saldo e una linea di mediani efficace. Degli avanti eccellenti il trio centrale che si è fatto ammirare per buone discese e sicuri tiri in goal. Nel complesso la squadra è anche prestante fisicamente e di ciò i bresciani abusarono appesantendo il loro gioco quando non riuscivano a frenare il «Genoa» che nel secondo tempo fu assai migliore. L'arbitro dovette anzi punirli con due calci di rigore che non ebbero però effetto perchè uno fu parato da Trivellini e l'altro mal tirato. Solo al 35° minuto della ripresa si ha la fase decisiva della partita quando Catto e Sardi conducono una discesa passandosi la palla. Trivellini tenta con un'uscita a toglierla a Catto che già si apprestava a tirare questi invece la passa a Sardi che facilmente segna.



Alessandria batte Internazionale (5-0). - Sotto la porta di Campelli (Fot. E. Nava).

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.

Casa fondata nel 1835

**VERMOUTH
CORA**

TORINO

Vini spumanti

AMARO-CORA

Liquori fini

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

**VETTURRE
12 HP**

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

L'odierna costrnzione automobilistica ed il suo valore

Nel corso delle diverse conversazioni avute con degli eventuali compratori di vetture, ho potuto notare la strana sfiducia propagatasi fra di loro, che consiste nel temere che le nostre costruzioni del dopo guerra siano inferiori di qualità a quelle dell'ante guerra. Esaminiamone le ragioni.

Prima di tutto dirò che questo modo di pensare non è nuovo, anzi è vecchio quanto il mondo. Nel 1910 sentivo dire: Ah! delle vetture come quelle del 1908 non ne faranno mai più! La stessa gente gridava nel 1912: Nel 1910 le vetture erano di ottimo materiale invece oggi... questi châssis moderni non hanno nessuna durata!

Qualche mese addietro un brav'uomo rimaneva estatico davanti ad un antico cambio di velocità Renault tipo 1904 che serviva di dimostrazione a degli apprendisti e lo sentii esclamare, con voce commossa: «Dove si trova più del materiale simile?!».

Questo prova, che in automobilismo, come in tutti gli altri rami, si trovano sempre i soliti pessimisti per cui la frase «ai nostri tempi!» ha delle prerogative incomparabili.

Si crede che la guerra sia stata nefasta per i nostri costruttori che li avrebbe abituati ad un lavoro affrettato, d'una precisione approssimativa, impiegando del materiale di qualità inferiore, e che tornata la pace avrebbe trovato le nostre officine provviste d'un materiale logorato e nell'impossibilità di procurarsi degli acciai speciali ad alta resistenza che formavano in passato una prerogativa della nostra fabbricazione automobilistica.

Or bene, niente è più falso e più contrario alla realtà di tutto ciò.

Dalla rude prova della guerra le nostre officine ne uscirono (come già dissi in un mio precedente articolo) ritemperate e meglio equipaggiate di prima.

Ci volle solamente il tempo necessario per volgere la loro attività verso altre fabbricazioni necessarie al tempo di pace; e ciò non è creazione di un giorno.

La fabbricazione bellica è stata salutare per la nostra industria automobilistica. Ad essa l'aviazione si rivolse per la fornitura dei suoi motori.

Il motore d'aviazione oggi non rassomiglia più a certi ordigni barocchi ed incerti che un tempo facevano mostra alle diverse esposizioni e sui campi d'aviazione.

Dopo essersi avvicinato al motore d'automobile e dopo avere adottato le soluzioni che l'esperienza è venuta stabilendo ha continuato a progredire nella potenza, nella sicurezza di marcia e leggerezza.

Il motore d'aviazione attuale è un vero motore da corsa costruito con tutta la cura e precisione che l'aviazione esige; ma quello che non si era mai registrato in passato è che questo motore da corsa viene oggi costruito in serie. Di qui risalta l'importanza di questa lavorazione moderna.

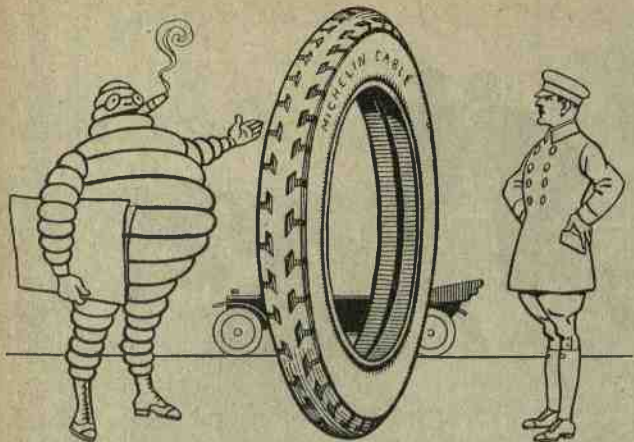
Quasi tutti i nostri costruttori di automobili furono con la guerra costretti a studiare la costruzione di motori di aviazione.

Questa fabbricazione era sottoposta ad un controllo militare estremamente severo. Infine i motori ultimati dovevano subire delle prove di collaudo molto severe prima di essere accettati, e tra queste la prova delle 50 ore che costituiva una marcia di 25 ore in piena potenza e un'altra di 25 ore ai 9/10 della potenza seguita da un



Il Campionato Confederale in Liguria. — Dall'alto in basso: Trivellini para un penalty di De Vecchi. - L'undici del Brescia. - Genoa batte Brescia (1-0). Un corner.
(Fotografia Guarneri - Lastre Cappelli).





MICHELIN

NON PRENDE PIÙ PARTE ALLE

CORSE

L'ULTIMA SUA MERAVIGLIOSA TANGIBILE

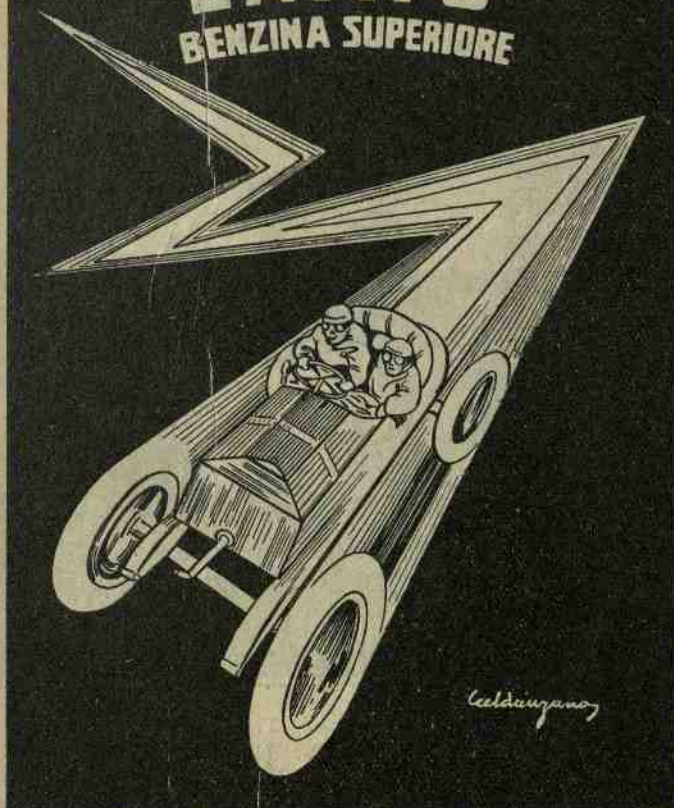
VITTORIA

È LA CREAZIONE DELLA COPERTURA

MICHELIN "CABLE",

IL PNEUMATICO DELL'AVVENIRE

SOCIETÀ ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO
"LAMPO"
 BENZINA SUPERIORE



I CICLI GAIA

(Forcellino Brevettato)

con Gomme

BERGOUGNAN & TEDESCHI

VINCONO

BRILLANTEMENTE

il classico Giro di Lombardia dilettanti

(Km. 190 circa)

alla media oraria di Km. 29,684

con

1° CESARE GARINO

CHE BATTE

i migliori dilettanti italiani

Società Anonima BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanzo, 316 (Madonna di Campagna)

FILIALI ed AGENZIE: Bologna, Bassano, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Roma, Trieste.

CICLI GAIA - TORINO

Corso Palestro N. 2

smontaggio e da una verifica completa degli organi del motore.

Quale casa, prima della guerra, sottoponeva i suoi motori ad una simile prova? quale di questi avrebbe resistito?

Quando si pensi che in queste condizioni certe officine producevano dai 5 ai 10 e più motori al giorno, e che si trattava, insisto, di motori ad alto rendimento, possiamo giudicare dello sforzo che i nostri costruttori si sono imposti e dell'insegnamento che ne è derivato; e se si considera che questi motori dovevano, più ancora dei motori di vettura, e anche di quelli da corsa, possedere una grande leggerezza accoppiata ad un'alta potenza, si avrà un'idea della buona qualità dei materiali impiegati e della perfetta lavorazione compiuta.

Di fatti il cavallo per chilogrammo è stato raggiunto e anche sorpassato, e questo per dei motori fissi dei quali si esige una sicurezza di marcia non richiesta ai motori d'automobile. Ciò fa vedere a che punto gli organi di questi motori dovevano resistere e come doveva essere eccellente la qualità del materiale che li costituiva.

Da tutto questo risulta dunque una reale impressione di fiducia nella qualità della nostra industria abituata nel periodo bellico ad una produzione intensiva di motori d'aviazione di fabbricazione particolarmente delicata ed accurata.

L'industria dell'automobile italiana è sempre senza dubbio la migliore, specialmente oggi che è provvista di speciale macchinario ed ha perfezionati i suoi metodi di lavorazione, e pur avendo

incontrato difficoltà enormi ella continua a mantenersi al primo posto per il suo valore tecnico e pratico.

Non le resta, per mantenere il posto guadagnato, che di evitare di cadere in certi errori d'ordine economico, d'ordine commerciale e specialmente d'ordine sportivo che quest'anno l'ha molto handicappata.

Per concludere, affermo che la costruzione automobilistica italiana attuale, ben lontano di essere inferiore in qualità a quella dell'ante guerra, segnerà su questa un grandissimo progresso.

Dunque dobbiamo avere piena fiducia nel valore dei nostri costruttori e attendiamo senza critiche oziose quello che ci mostreranno nella prossima primavera.

F. A.

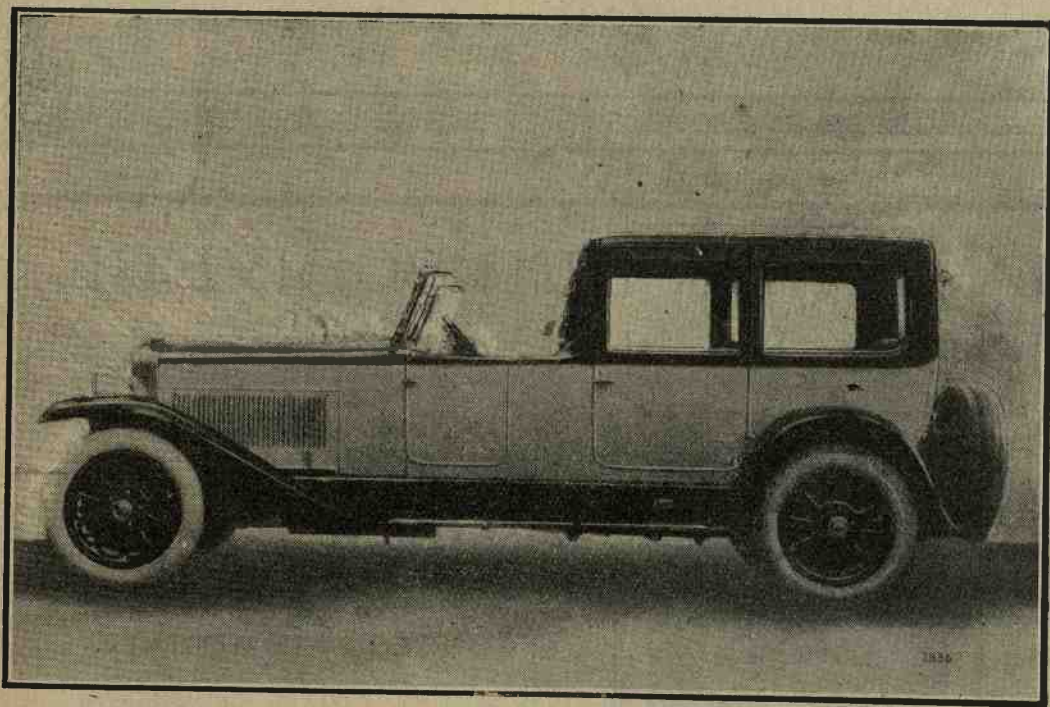
La Rubrica per tutti

NAPOLI - *Silvio Giuliano*. — Non tutte le istantanee riescono. Alle volte riesce bene una partenza e non così una finale. In questo caso si preferisce la migliore. Per il football questa è la sua stagione.

MILANO - *Malvicini*. — La persona che la interessa sta in via Cesana, 68.

VERONA - *Dalla Chiara*. — Fotografie troppo scure.

L'industria Italiana al Salon di Parigi



“SUPER FIAT,, (12 cyl. 40-60 HP.) Dorsay-Torpedo

Con il nuovo modello «Super-Fiat» i tecnici della Fabbrica Italiana hanno creato un capolavoro di meccanica, una superba automobile di lusso dalla linea perfetta ed attraente. Questo modello, originale, dissimile dai tre di serie — 501, 505, 510 — fu ideato e costruito con l'intendimento di produrre una vettura superlativa, che compendiasse tutti i perfezionamenti di concetto e di esecuzione fino ad oggi raggiunti.

La «Super-Fiat» ha un motore di alta efficienza, 40-60 HP, ma di così grande elasticità da poter mantenere in ogni circostanza la presa diretta, senza peraltro che l'accelerazione — estremamente rapida — venga a risultare in alcun modo brutale. I 12 cilindri, di 85 mm. di diametro per 100 di corsa, sono fusi in due eguali gruppi;

l'accessibilità non viene in alcun modo ostacolata, benchè tutti gli organi siano rinchiuse in un insieme semplice ed ordinato, che è caratteristica e rinomanza dei motori italiani.

Al «XVI Salon de l'Automobile» di Parigi, dove la «Super-Fiat» ha fatto la prima apparizione, il successo ha degnamente coronato l'opera compiuta dalla industria italiana. Per la brillante concezione tecnica, la carrozzeria lussuosa e l'insieme aggraziato ed aristocratico, la «Super-Fiat» ha costituito la maggiore attrattiva del pubblico cosmopolita, convenuto numeroso per giudicare su quanto di più moderno e di più arditamente progredito fu creato negli ultimi tempi dall'ingegneria di ogni Paese.

Nuovo purgante **VIO** Il più perfetto

Lire 5,50 in tutte le farmacie
STABILIMENTI FARMACEUTICI "SIA" - TORINO



DUNLOP

RIBASSI

FORTISSIMI SU TUTTI I
PNEUMATICI
per CICLO, MOTO, AUTO
E GOMME PIENE

Di prossimo arrivo la nuovissima ed insuperabile

Copertura per Automobile
DUNLOP MAGNUM CORD

Chiedere gli ultimissimi Listini

1° Ottobre 1921

Società Italiana DUNLOP
per l'Industria della Gomma

Sede: ROMA - Filiali: ROMA, MILANO, BOLOGNA

VENDITA E DEPOSITO in TORINO
EMILIO ROGGERI
Piazza S. Martino, 5 (Porta Susa)
Telefono 84-67

Indirizzo Telegrafico: DUNLOPNEU TORINO

“SNIA”

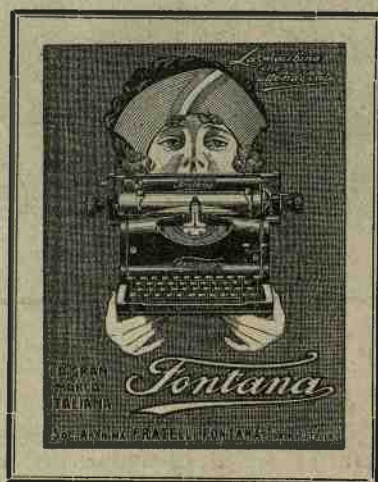
Società di Navigazione Industria e Commercio

Capitale Versato L. 200.000.000

Sede in TORINO Via Alfieri, 15

LA NUOVA MACCHINA PER SCRIVERE ITALIANA

ROBUSTA - SCORREVOLE
SILENZIOSA - COMPLETA



CONSEGNA IMMEDIATA

Fontana

S. A. FRATELLI FONTANA
TORINO
STABILIMENTO: STRADA BORGARO

Visitate le nostre vetrine in GALLERIA NATTA
(Via Roma - Piazza S. Carlo)

Continuano le vittorie di

LEGNANO

PIRELLI

20-9 Cossato - Coppa PORRINO - Km. 137 - GILARDI L.

25-9 Coppa U. S. Abbiategrasso - Km. 110 - FUMAGALLI A.

9-10 Arezzo - Coppa CESARONI - Km. 148 - ERMINI R.

23-10 Firenze - Coppa SIGER - Km. 110 - LINARI P.

23-10 Roma - Coppa PURISSIMA Km. 60 DI ROCCO A.

16-10 CAMPIONATI SOCIALI A TORINO:

Società LA TORINO - CHIUSANO GIORGIO

„ U. S. AUSONIA - GILARDI LUIGI

„ U. S. TORINESE - TORRICELLI LEOP.

EMILIO BOZZI & C.

MILANO - Corso Genova, 9

Filiali: TORINO - BOLOGNA - FIRENZE

FASCIE e GUARNIZIONI

== per Freni e Frizioni ==



Economia - Durata - Comfort

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Via dei Mille, 24
TORINO

Milano, 3 Ottobre 1921.

Spett. Ditta Fabbrica Italiana

Magneti Marelli

Sesto S. Giovanni.

Come avrete certamente visto dai giornali, sono riuscito **Campione Motociclistico** per la Categoria 350 cm³.

Colgo l'occasione per confermarvi che, avendo montato sempre sulla mia motocicletta il **Magnete Marelli**, ho riportato la convinzione che il vostro apparecchio è **realmente ottimo sotto ogni rapporto**, non avendo mai avuto, anche nelle corse più lunghe e difficili, a lamentare inconvenienti d'accensione.

Il vostro **Magnete Marelli** ha dato risultati perfetti anche sulle macchine dei miei coéquipiers.

Vi confermo quindi che darò **sempre la preferenza ai Magneti Marelli**.

Con stima

firmato **Oreste Garanzini**.

Fabbrica Italiana **MAGNETI MARELLI** - Sesto S. Giovanni

Nella
“Coppa Turistica del Lazio,,
la

FIAT

TIPO 501

impone nettamente la sua superiorità e si aggiudica
la **“COPPA TURISTICA DEL LAZIO,,**
e il **“PREMIO ROMA,,**
classificandosi **1^a e 2^a assoluta**
percorrendo 900 Km. di strade massacranti
e dislivelli continui alla velocità media prescritta
di 45 Km. all'ora