

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Conto corrente colla Posta)

ABBONAMENTI

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

Direttore: GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

PREZZO DELLE INSERZIONI

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



L'aviatore Comm. ARTURO FERRARIN
pilotando il nuovo apparecchio postale "Ansaldo,, ha vinto la Coppa Italia.

(Fot. Gropelli - Lastre Gevaert).

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

Ford



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

NAGAS & RAY.

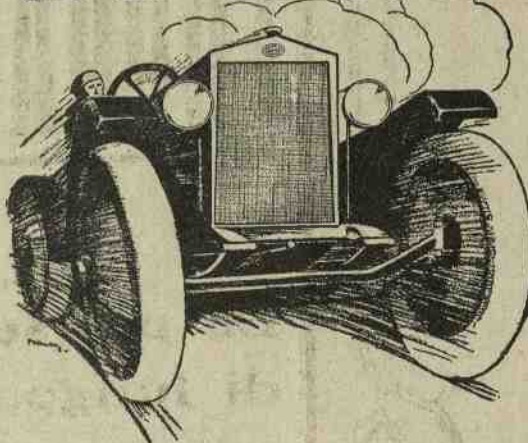
MILANO, V. Legnano, 32 • TORINO, C.S. Maurizio, 55
• Cerchiamo Agenti per le zone ancora libere •

SPIGA

le migliori Gomme per Ciclo

In Vendita
Presso i primari Negozianti

DIATTO



SOCIETÀ AN. AUTOMOBILI

Via Frejus, 21 - TORINO

**Preferite
la birra**

BORINGHIERI

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Instantanee perfette
Massima rapidità e trasparenza
Vendita ovunque AA Esportazione

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

IL CACCIATORE



Questo illustre seguace di Nembrotto ha camminato tutta la mattina, fucilando parecchia selvaggina, ma senza uccider manco un passerotto. Ah! la tosse, al momento di sparare, fece ogni volta il colpo deviare...

Eppur fra i cacciatori era una cima e padelle non era avvezzo a farne. Oggi invece, beccacce, lepri e stamne, dopo i suoi colpi, stan meglio di prima... La tosse gli ha portato la malia, perchè non prese le pastiglie "S/A"



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

Stabilimenti
"LAFLEUR,"
di A. GORETTA

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

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

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

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

VEETURE FIAT
SERVIZI DI GRAN LUSSO



NON CORRE MA VOLA

Frera

SOCIETÀ ANONIMA - 10124 MILANO



BRADO

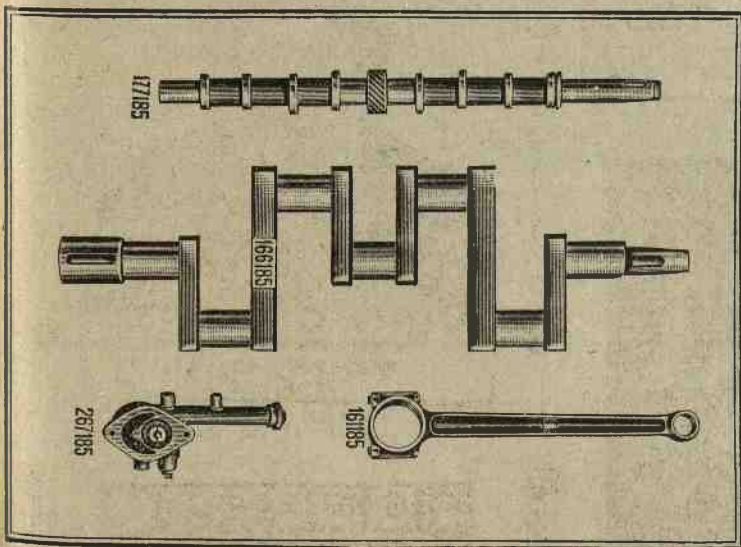
IN BADI
Croce Stella

garantito purissimo



PROTON

**PEZZI DI RICAMBIO
ORIGINALI F.I.A.T.**



Domenico Filogamo

Torino
Roma

Milano
Napoli

Firenze
Palermo

È uscito il gran CATALOGO 1922-23 di 620 pagine - Accessori e Pezzi di Ricambio.

Meglio tardi che mai!

**L'ITALIA TRIONFA
NELL'AVIAZIONE
MONDIALE!**

— LA —

COPPA MICHELIN

1921

**La più seria prova
di lungo scalo**

è assegnata al Capitano

RAFFAELE MARTINETTI

che la conseguì su uno

SUA

tipo militare

Cantieri Aeronautici ANSALDO

Corso Francia, 366 - TORINO

ANZITUTTO UN

Cinzano

Anche per i CAMPIONATI ITALIANI 1922-1923

Tutte le grandi squadre hanno dato la preferenza

ai Palloni

READING e VEC

Foot-ball ed ogni altro articolo sportivo presso la Casa dello Sport

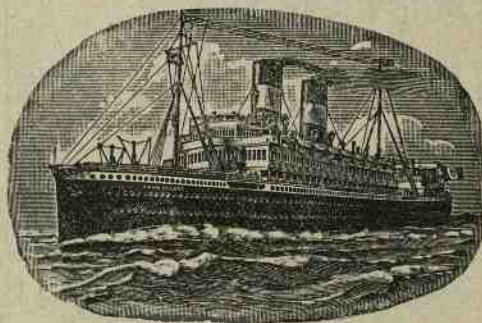
DITTA

BOSCO MARRA & C.

Via Roma, 31 - TORINO

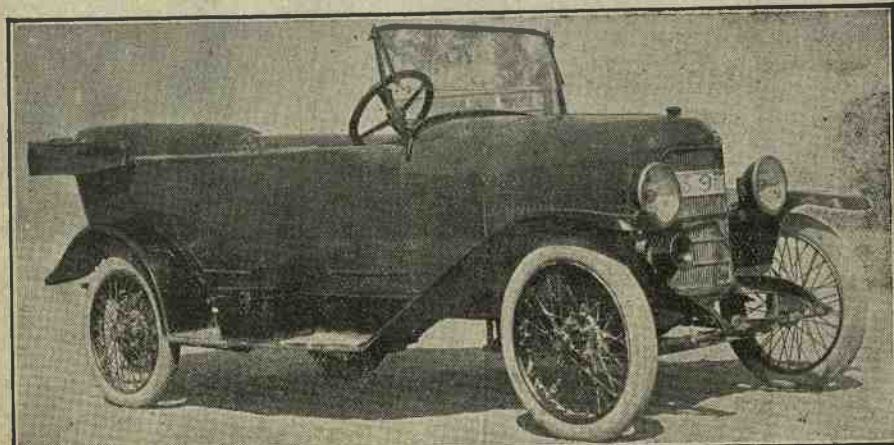
Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

Telefono int.^o 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.



Vetturette

“Chiribiri,,

12 Hp. - Tipo 1922

Tassa annua L. 600 -- Minimo consumo

Stabilimenti CHIRIBIRI & C. - TORINO



La cerimonia inaugurale del nuovo splendido campo sportivo della Juventus di Torino si è svolta sotto la pioggia. — La fotografia rappresenta la madrina signora Collino Schiapparelli ed il padrino onorevole Gino Olivetti presidente della Società. — Avanti: i boys della Juventus; indietro: la squadra del Modena (Fot. cav. Ottolenghi — Lastre Gevaert).

Il Venticinquennio della "Juventus", di Torino.

Il 22 ottobre 1922 è per lo sport torinese una data da ricordare con viva simpatia, dappoichè, per opera di un Club cittadino, la « Juventus », è stato inaugurato il più bel campo di football che esista oggi in Italia, uno dei più belli d'Europa. Chi ha seguito in questi anni il meraviglioso sviluppo di questo sport, che è il preferito dalla gioventù, comprenderà bene come e perchè tanto si debba osannare alla nuova costruzione, che è decoro della città di Torino. Venticinque anni di lavoro assiduo, di fede, di entusiasmo han condotto il Club dei bianco-neri a far tanto. Ed è con senso di vivo compiacimento che la Stampa tutta ha salutato tale grandiosa manifestazione di forza e di volontà affermando anche che la « Juventus » ha in tal modo messo la città nostra nella miglior condizione per avere qualche match internazionale.

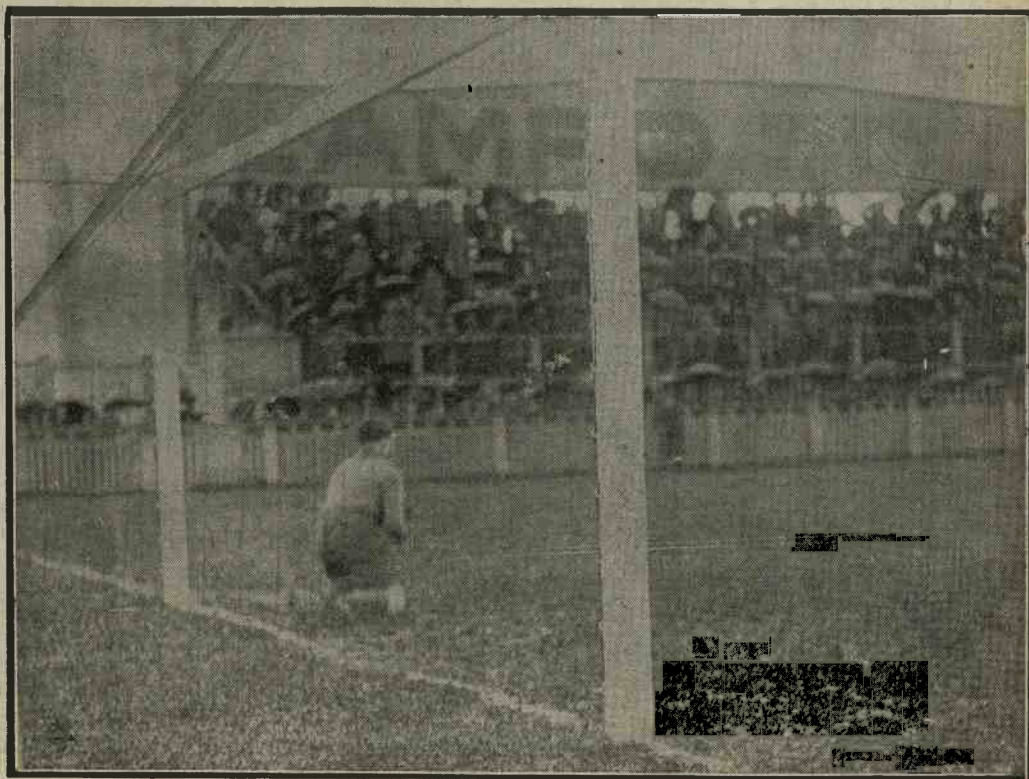
Il campo sorge a destra dello stradale di Orbassano dopo il passaggio a livello della linea di Modane, precisamente dietro l'Itala, sul corso Margherita all'angolo di via Tripoli. E' immenso: contiene due giochi di football, tre tennis, piazzale per automobili, giochi di boccie. Il campo grande di gioco ha la misura massima: circondato da una balaustra di cemento armato e da gradoni nel parterre, ha inoltre sui lati maggiori: da una parte le gradinate popolari, contenenti 4000 persone comodamente; dall'altra la tribuna coperta, pratica nella sua struttura lievemente incurvata, snella, elegante nella costruzione slanciata del mirabile tetto. Vi è poi una palazzina per i tennis e sotto le tribune tutti i locali del Club arredati elegantemente. Nè manca un elegantissimo buffet-ristorante.

Peccato che l'inaugurazione sia stata molestata dalla pioggia. Tuttavia un pubblico numeroso ha assistito alla cerimonia inaugurale.

Poco dopo, le due squadre hanno iniziato il match di cui diremo altrove.

Alla sera, al Ristorante degli Ambasciatori, gran banchetto, riuscitissimo. Parlarono applauditi l'on. Olivetti, il rappresentante del Prefetto, l'assessore Zanzi, l'avv. Lombardi, l'avv. Baruffini, il Comandante della Divisione, il comm. Verona, il rappresentante del « Torino F. C. », l'avv. Cravero, ed infine Sandro Zambelli, l'instancabile, che ha voluto mandare il saluto di tutti i juventini alla valorosa Direzione che ha saputo portare a termine tanto lavoro.

Così è finita la simpatica festa che segna il primo quarto di secolo di questo sport magnifico.



Durante il match inaugurale del nuovo campo della Juventus. — Una parata del portiere del Modena (Fot. cav. Ottolenghi — Lastre Gevaert).

Dal Gran Premio d'Autunno sul Circuito di Milano al Circuito dell'Italia Centrale

(22 Ottobre 1922)

Milano, 22 ottobre.

Anche questa bella gara è stata guastata da una fitta pioggia, incessantemente caduta fin dalle prime ore della notte del sabato. Ciò nonostante un discreto pubblico ha presenziato alla Corsa, specialmente nelle tribune, sfidando imperterrito per oltre tre ore il vento freddo della giornata quasi invernale. Ed è stato ben ricompensato, perchè la lotta, specialmente nei primi 200 km., ha avuto fasi veramente emozionanti. Dopo, le forze migliori si sono delincate ed hanno preso una netta prevalenza.

La media conseguita sul giro da Campari e sul percorso totale dal vincitore Dubonnet indica già, qualora si tenga conto delle avverse condizioni atmosferiche e di terreno, con quale volontà la gara sia stata condotta fin dai primi giri.

Le macchine meno preparate hanno dovuto cedere dopo le primissime centinaia di chilometri, sfiancate dallo sforzo loro imposto dai conduttori per non rimanere alla mercé delle macchine più veloci. Dopo i primi dieci giri infatti il percorso ha cominciato a punteggiarsi ai lati di macchine rese ormai inutili e abbandonate dai piloti.

Il risultato sportivo è stato superiore a quello tecnico. I piloti si sono mostrati tutti degni della competizione. Si sono viste talvolta parecchie macchine insieme sulla piccola curva, vicinissime, affiancate e superarsi con bella sicurezza. Niccolini ha strappato alla folla un urlo di spavento con un pauroso volteggio su sé stesso di 360° fatto a metà della curveta; con meravigliosa freddezza il pilota ha ripreso subito la marcia.

Un elogio particolare al francese Dubonnet che ha condotto la sua potente Hispano-Suiza con una sicurezza e abilità impressionanti, quantunque il circuito gli fosse quasi del tutto sconosciuto.

Le nostre speranze per la vittoria assoluta sono svanite al dodicesimo giro, quando Brilli Peri con la sua Fiat 1917 ha dovuto ritirarsi per un ritorno di fiamma che ha ustionato il suo meccanico e per avaria alle valvole, mentre trovavasi in testa alla classifica con 40" di vantaggio su Dubonnet. Questi flava con bella regolarità verso la vittoria, inutilmente inseguito da Franz Conelli con la sua Ballot, che nella seconda parte della gara accelerava sensibilmente e procedeva con maggior sicurezza.

La vittoria di Maserati su Diatto nella prima categoria è stata regolarissima e prevista; l'agguerrita « 2 litri » del passato G. P. d'Italia ha fatto progressi guadagnando sensibilmente, specie in velocità; la scomparsa repentina del coequipiere Meregalli ha tolto non poco interesse alla gara.

L'Alfa Romeo « 3 litri » ha avuto in Sivocci un valoroso difensore ed avrebbe potuto ben aspirare alla vittoria, perchè spesso durante la corsa si alternata al comando con la Diatto di Maserati ed ha terminato a soli 100" da questa.

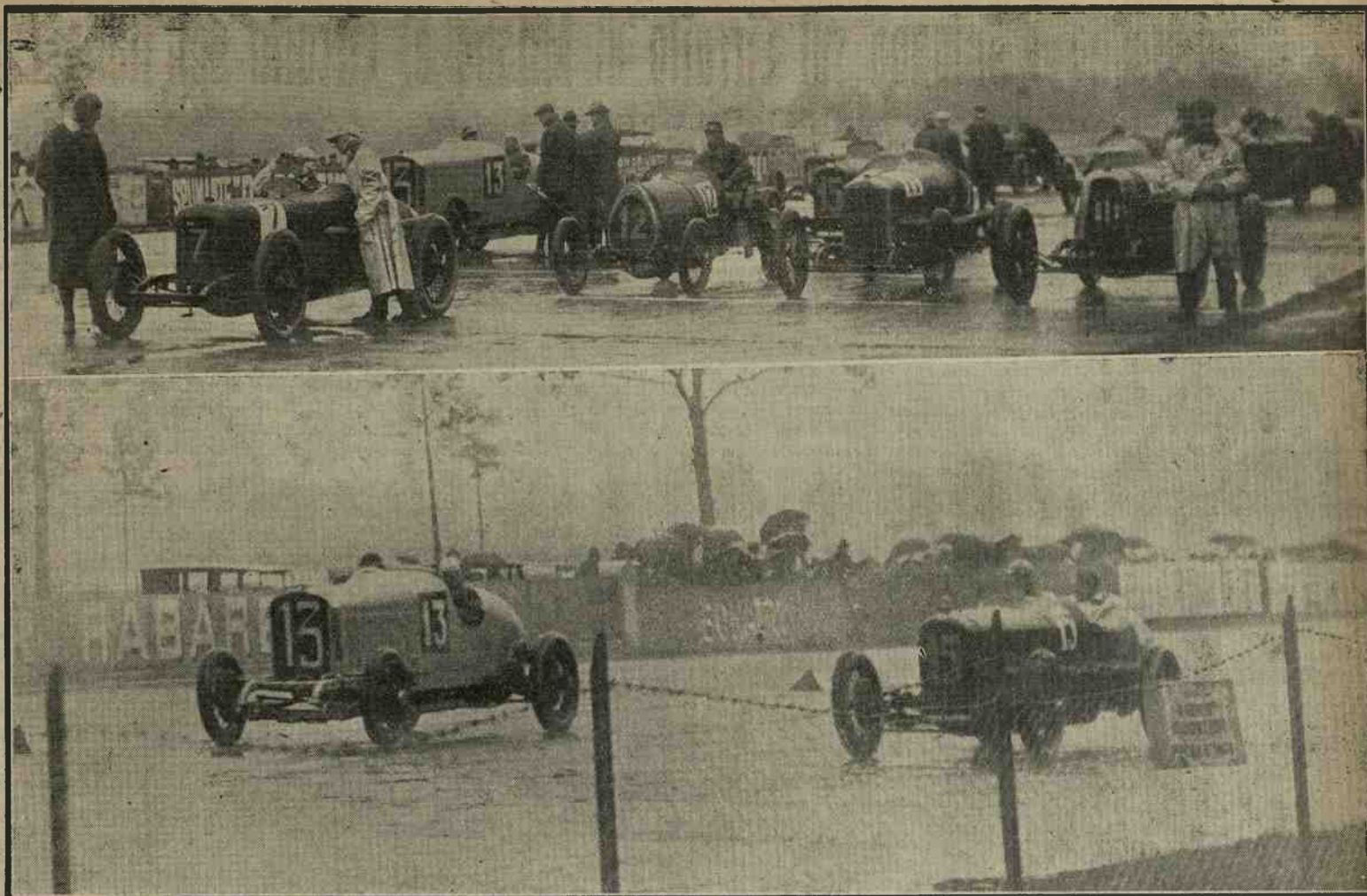
Bianchi ha impressionato per la bella regolarità con cui marciavano le sue vetture, specie quelle di Costantini e C. Conelli, le due « quattro litri ». Quest'ultimo è stato tolto di gara da un incidente stradale, che non ha avuto per puro miracolo gravi conseguenze, mentre il primo, costretto a ben tre rifornimenti di olio, perdeva in questi circa 10 minuti e si classificava a terzo poco meno di 11" da Sivocci.

Sfortunata le Ceirano e la Chiribiri di Scaldasole tolte dalla gara dopo pochissime decine di giri.

Di Dubonnet e Conelli Franz abbiamo già parlato; essi hanno avuto ragione con facilità relativa.



I vittoriosi sul Circuito di Monza. — In alto a sinistra: Maserati (Diatto-Pirelli) durante il rifornimento. — A destra: Maserati vincitore della cat. fino a 3000 cmc. — In basso a sinistra: Dubonnet (Hispano Suiza-Goodrick) vincitore della categoria oltre 3000 cmc. — A destra: Sivocci su Alfa-Romeo. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).



Il Gran Premio d'Autunno sul Circuito di Monza e sotto..... la pioggia. — In alto: La partenza. — In basso: (N. 13) Dubonnet (Hispano Suiza Goodrick) - (N. 15) Franz Conelli su Ballot (Fot. S. A. Berry).

tiva, specie il primo che pilotava una macchina di serie, del lotto numeroso delle macchine avversarie, quasi tutte appartenenti ormai alla storia dell'automobilismo.

Non vogliamo con ciò sminuire il valore della vittoria francese che, anzi, per le considerazioni fatte prima è degna della massima considerazione ed è stata da tutti simpaticamente accolta; e anche noi ci felicitiamo sinceramente col gentleman francese.

Agli amatori di dati diremo che l'Hispano Suiza ha un motore di 6 cilindri, 100x140, valvole in testa comandate direttamente da «cames», frenata sulle 4 ruote, 3 velocità.

Lo chassis pesa circa 1400 Kg.

Milano, 22 ottobre 1922.

Silvio Mari.

LE CLASSIFICHE

Categoria fino a 3000 cmc.: 1. Maserati Alfieri (Diatto), in ore 3,11'19" 3/5, alla media oraria di chilometri 125,439; 2. Sivocci (Alfa Romeo) in 3,11'20" 3/5, alla media oraria di km. 125,330; 3. Costantini (Bianchi), in 3,22'36" e 1/5, alla media di km. 118,555.

Categoria oltre 3000 cmc.: 1. Dubonnet André (Hispano-Suiza), in 3,2'57" 1/5, alla media oraria di km. 131,180; 2. Conelli Franz (Ballot), in 3,5'25" 2/5, alla media di km. 129,456; 3. Niccolini (Fiat), in 3,11'55", alla media di km. 125,046; 4. Galleani (Mercedes), in 3,21'44", alla media di km. 115,662; 5. Ardizzone (Fiat), in 3,48'54", alla media di km. 111,613.

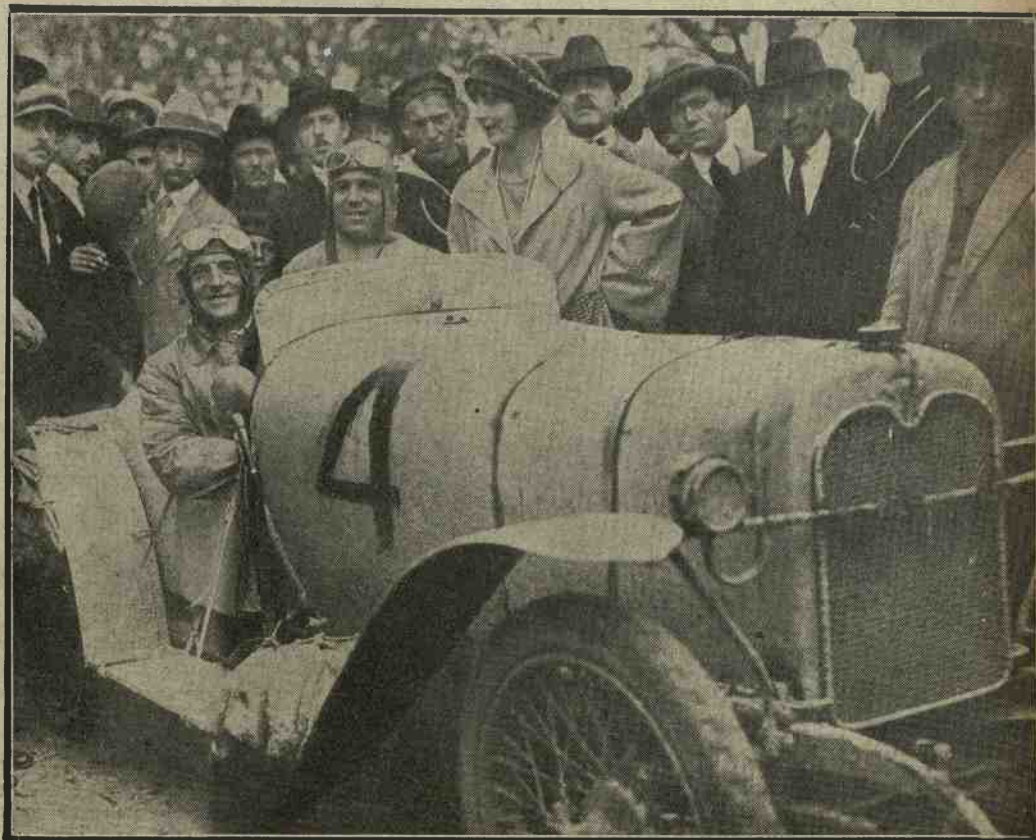
Roma, 22 ottobre.

La terza tappa del Circuito d'Italia Centrale ha opposto ai concorrenti le più dure difficoltà. La gara che doveva essere turistica si è invece risolta in una rude prova di velocità nella quale l'avvocato Bianchi-Anderloni con la sua *Isotta-Fraschini* 8 cilindri ha ancora una volta rimontato dall'ultimo posto di partenza tutti i concorrenti giungendo prima di ogni altro a Roma. Sulle terribili strade la media di 58 km. all'ora, ottenuta facilmente dal gentleman milanese, si deve alle qua-

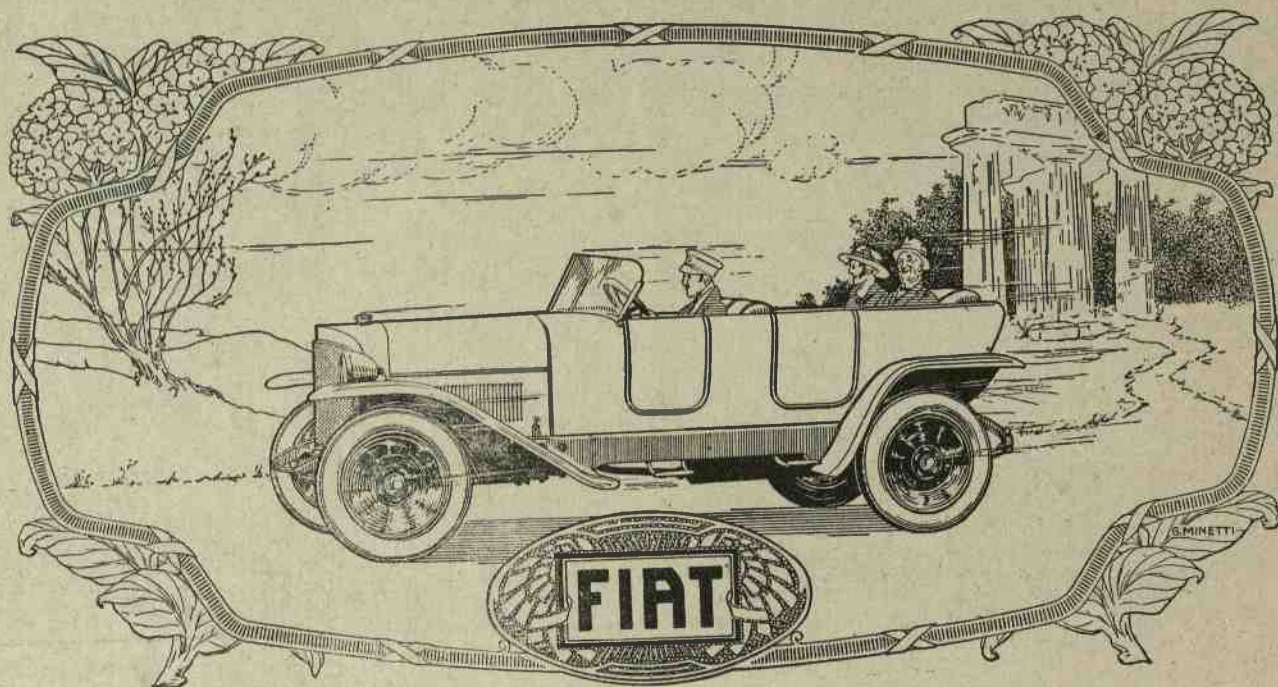
lità della macchina: pronta ripresa del motore in salita e vantaggio del freno sulle quattro ruote in discesa.

I più veloci poi nelle altre categorie furono Spinozzi e Gamboni. Questi dopo un inizio prudente fu meraviglioso sulle più aspre salite ed ebbe un finale velocissimo dalle pessime strade napo-

letane a quelle da cross-country della circoscrizione di Roma. La sua *Diatto* di poco sorpassando i due litri di cilindrata si dimostrò perfetta di costruzione, per rendimento e resistenza; nei 140 chilometri fatti a bordo di essa non avemmo l'arresto neppure di un istante per il più piccolo incidente.



Il Circuito dell'Italia Centrale. — A Cercignani Ferruccio su Wanderer la Coppa del Lazio. (Fot. D. Biondi — Lastre Gevaert).



Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - **TORINO**
 Telegrammi: **LANCIAUTO** - Telefoni: 27-75 - 59-52

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

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.

Decorato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

Come un uomo di sport ha contribuito ad una impresa che onora il lavoro e l'ingegno italiano.

Di questi giorni le cronache dei giornali politici hanno riferito largamente della cerimonia inaugurale della galleria del Drinc, lunga sette chilometri, che con l'ausilio di due teleferiche unisce in brevissimo tempo le miniere di Cogne agli alti forni delle officine Ansaldo di Aosta. Questa impresa, da molti anni ideata, venne sotto gli auspici di quel grande organismo industriale che è l'Ansaldo portata a termine per volontà di un uomo al quale la grande Società genovese affidò la direzione dell'impresa in questi ultimi anni. Intendiamo oggi di ricordare anche noi su queste colonne l'impresa del traforo delle montagne del Gran Re avendo a quest'opera contribuito in modo singolare un uomo di sport: l'ing. comm. Giuseppe Brezzi.

La Casa Ansaldo, che durante la guerra affidò alle cure di quest'uomo tutta quella costruzione aeronautica che tanto contribuì alla vittoria nazionale, e che ben giustamente il poeta D'Annunzio, quando gli apprestava i mezzi del suo volo su Vienna, chiamava l'ingegnere di molti ingegni, affidò pure a Giuseppe Brezzi il compimento di questa impresa che tanto onora il lavoro e l'ingegno italiano. Giuseppe Brezzi ha confermato in quest'opera le sue doti di un grande ingegnere, di organizzatore tenace, instancabile.

Si escogitarono numerosi progetti, grandiosi, singolari, fantastici anche. Il territorio dove sono le miniere non ha altra naturale comunicazione colla valle principale di Aosta che la stretta ed impervia valle della Grand'Eyvia; e la distanza di 27 km., che separa Cogne da Aosta veniva percorsa in gran parte mediante una pessima strada rotabile di 20 km. adatta neppure al transito di modestissimi veicoli con carichi insignificanti e per altri 7 km. sulla strada nazionale che da Aosta conduce al Piccolo San Bernardo.

Il terreno inoltre, estremamente accidentato e pericoloso perchè soggetto a numerose valanghe, consigliava a rinunciare a priori ad ogni progetto di strada o di ferrovia lungo la valle del Grand'Eyvia e obbligò a ricercare e a trovare altrove una soluzione. Si pensò quindi di percorrere con una ferrovia il fianco della catena montagnosa costituita da uno dei contrafforti del massiccio del-

l'Emilius, che forma spartiacque tra la valle di Cogne e quella principale d'Aosta; poi inabissarsi nella montagna e portarsi sul versante di Gressan di fronte ad Aosta quasi alla stessa quota di Cogne e di là scendere con una grandiosa teleferica rettilinea di poco meno di cinque chilometri direttamente agli Alti Forni di Aosta. E così avvenne.

La linea parte sotto gli stabilimenti di Molino presso il capoluogo del Comune, di dove il minerale scende lungo un piano inclinato alla quota di m. 1538; corre lungo la sponda destra del torrente Grand'Eyvia, penetra in una galleria di quasi un chilometro che passa a monte dell'abitato di Cretaz (questa galleria si rendeva necessaria in causa del terreno franoso lungo questo tratto), indi la linea procede lungo la falda del monte salendo ove è l'imbocco della galleria di approccio lunga 833 metri che si raccorda alla quota 1548 colla grande galleria di km. 6,037 che attraversa il Colle del Drinc e va a sboccare presso il torrente Gressan.

La grande galleria dopo un breve tratto orizzontale scende fino all'imbocco nord alla quota 1548. Dopo un breve tratto allo scoperto, attraversando il torrente Gressan con un ponte ad una sola arcata di m. 15 di luce, la linea passa di nuovo in galleria per mezzo chilometro e quindi di nuovo allo scoperto fino ai grandi silos di carico della teleferica a Charemoz.

Alla stazione di Charemoz verrà eseguito il trasbordo del minerale dai vagoncini della ferrovia in quelli della grandiosa teleferica alla quota di 1530 metri.

Il tracciato esterno della linea nel versante di Cogne non presenta speciale difficoltà, è completamente al sicuro dalle valanghe e per la sua esposizione a mezzogiorno è quasi totalmente libero da accumulazioni di neve durante l'inverno e presenta quindi un'assoluta garanzia di sicurezza per il traffico in qualunque stagione. Per la rimanente parte del tracciato la linea è completamente protetta, essendo quasi totalmente in galleria.

Il Re d'Italia ha voluto testimoniare a Giuseppe Brezzi tutto il suo compiacimento nominandolo Commendatore della Corona d'Italia; e di questa alta onorificenza gioiscono oggi tutti gli sportivi



Il Comm. ing. Giuseppe Brezzi pronunzia il discorso inaugurale dell'apertura della galleria del Drinc presso Cogne.

(Fot. cav. Ottolenghi — Lastre Gevaert).

d'Italia, i quali, specie nel campo del giuoco del calcio e nell'aviazione, hanno saputo apprezzare l'uomo oggi onore e vanto di Valenza dove ebbe i natali.

G. V.



L'aviatore Lasne vincitore della Coppa Deutsch (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

La pubblicità della Stampa Sportiva è fatta direttamente dalla nostra Amministrazione senza alcun intermediario. Di essa si servono tutte le maggiori industrie d'Italia.



IL GIUOCO DEL CALCIO

Il Campionato Italiano di foot-ball di 1ª Divisione
Terza giornata (22 ottobre 1922)

Dai risultati di questa terza domenica di campionato si possono già incominciare a delineare le posizioni di classifica nei singoli gironi. Tuttavia di ciò non è il caso di tenere ancora gran conto. Considereremo sovra tutto alcune partite che più si sono imposte per il carattere di combattività che si prevedeva. A Pisa ad esempio c'è stata battaglia grossa: il *Pisa Sporting Club* ha battuto la *Pro Vercelli* con due goals ad uno. Il risultato di misura indicherebbe una lievissima differenza fra le due squadre. Invece nella realtà il Pisa ha maggiormente dominato e solo verso la fine i bianchi, guidati nella prima linea da Rampini, hanno dato l'impressione di impegnarsi a fondo con la ben nota foga. Tuttavia trovarono la difesa dei nero azzurri toscani assai salda e non ottennero il sospirato pareggio. Mancavano ancora i vercellesi di Ardizzone e di Curti. Quest'ultimo fu sostituito da Perino II, ma certo non troppo validamente. Comunque sia per quanto la *Pro Vercelli* stenti quest'anno a farsi luce in quanto non ha mai potuto giocare con tutti i suoi uomini tuttavia è a ritenersi che possa ancora prendere l'ascesa così come ha fatto altri anni in cui dopo un incerto inizio ebbe impressionanti crescendi. Oggi però il Pisa col Torino è la squadra del girone A che ha maggiore probabilità di prendere i primi posti. In questo girone è notevole la sconfitta dell'*Hellas* per parte dell'*Internazionale* che l'ha battuta sul campo di Verona con due goals a zero.

Meno impreveduta la vittoria della Sampierdarenese sull'*U. S. Torinese*. I bianco-celesti, privi di Boglietti II furon piegati con due goals a zero. Sui campi liguri molte squadre dovranno lasciar qualche penna ed all'*Unione Torinese* è accaduto precisamente quello che accadde alla *Juventus* sul terreno di Rivarolo. Buona la prova dei nero stellati sul campo di Mantova in cui ottennero un match pari o a o.



Durante il match *Genoa-Bologna*.
(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

Fra le gare più attese dobbiamo fare cenno particolare di quella *Juventus-Modena*. Il risultato stato favorevole agli striscioni che vinsero con quattro goals a zero. Vittoria netta, indiscussa con la quale i bianco neri hanno brillantemente inaugurato il campo di cui più sopra è ampiamente detto. Nè mai invero la *Juventus* parve così poderosa come in questa partita. Dubbio assai era sul valore di tale squadra dopo la sconfitta di Rivarolo, accresciuto dall'incertezza di affrontare un'aspra lotta su un terreno di dimensioni massime. Ma il risultato è stato bello, favorevole quanto mai. Fin dai primi istanti la *Juventus* si è imposta e mantenne la superiorità per tutta la partita dominando a suo agio gli avversari e comandando quasi le loro azioni di controattacco nei brevi ripiegamenti eseguiti per dar riposo agli avanti. Il *Modena* ha giocato con slancio, ma però non ci ha convinti. Il suo girone non ha un sistema speciale, non vi è pericolo nella calata modenese, per una vigile difesa. Forse la prima linea non è ancora amalgamata.

Certo, nei suoi confronti, quella *Juventus* fu mirabilia: non è esagerato affermare che sper nel primo tempo l'attacco juventino fu serrato classico nel gioco delle estreme, insidioso centro. Anche la difesa del *Modena* mancò in alcuni istanti e Brancolini ha salvato situazioni disperate e non poche volte. La linea di sostegno dei bianco neri aveva Monticone al centro. Ottimo prova egli ha fatto, come pure Giriodi, che giocatore completo, sa tenere benissimo anche il nuovo posto di « halfback » sull'ala. Ottimo sempre il trio estremo di difesa. La partita giocata cavallerescamente fu condotta quasi tutto sotto la pioggia. Arbitrò benissimo Terno del Genoa.

Altra gara importante del girone B, quella fra il *Genoa* ed il *Bologna* svoltasi dinnanzi ad un pubblico enorme su un terreno pesante. Il girone nonostante ciò, fu vario e a tratti anche molto tecnicamente, se pure quasi sempre alla tecnica si sostituì il virtuosismo e la foga individuale. Le due squadre si equivalsero. Nella difesa par più forte il *Genoa*, all'attacco per contro era più pericoloso il *Bologna*. Tuttavia il quintetto tattante del *Genoa* portò indubbiamente un maggior numero di assalti. Le due linee di sostegno



TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

Casa fondata nel 1835

VERMOUTH
CORRA
TORINO

Vini spumanti
AMARO CORRA
Liquori fini

fecero mirabilia e su loro essenzialmetne poggiò tutta la partita. Baldi del Bologna, assai migliorato, e Burlando si distinsero particolarmente. La vittoria del Genoa fu conseguita a soli tre minuti dalla fine da Sardi che, raccogliendo una centratura di neri, mandò la palla nella rete di Gianese.

Nel girone C la gara più importante fu quella fra il *Novara* e l'*Alessandria*, vinta dai grigi per tre goals a due sul campo degli azzurri. Partita poderosa questa nella quale i novaresi tennero per tutto il primo tempo il dominio della situazione con un gioco svelto, preciso e tecnicamente bello, nonostante lo stato del terreno, viscido e la pioggia che continuò a cadere per tutto il tempo della gara. E sembrava che così dovesse continuare, mentre invece nel secondo tempo a poco a poco prese forza il gioco dei grigi, più pesante, più irruente, meno bello tecnicamente, ma tale da riportare la vittoria più per forza di volontà che per assieme di squadra e sistema di gioco. Così l'*Alessandria*, più massiccia, seppe trarre vantaggio dalle condizioni del terreno e lanciare la propria linea degli avanti all'attacco non appena la foga novarese venne diminuendo per lasciar posto ad una strana rilassatezza in tutte le linee. Ed è per questo riguardo che anche la difesa grigia apparve più salda, poichè seppe trattenerne gli avanti azzurri, mentre i difensori azzurri non seppero così

bene opporsi agli avanti grigi che, guidati da Baloncieri, miravano in pochi colpi a risolvere le loro decise azioni sul goal avversario. L'*Alessandria* pareggiò e vinse nel secondo tempo verso la metà.

A Lucca il *Savona* ha avuto una terza sconfitta, facendosi battere con tre goals ad uno dall'*U. S. Lucchese*. A Torino il *Pastore* ha dovuto subire la superiorità della *Novese* perdendo per due goals a zero, mentre a Padova la *Doria* lasciava al *Padova* due punti. A Milano, l'*Unione Sportiva* ha pareggiato col *Livorno*, mentre a Brescia gli azzurri hanno ottenuto una prima vittoria battendo la *Spal* con tre a zero.

Notevole è il match pari ottenuto dal *Dhertona* sul campo di Legnano. **Lo sparviero.**

La COPPA DEL LAZIO per automobili

(Vedi pag. 7).

Ecco la classifica generale:

Categoria 2000 cmc.: 1. *Cercignani* (Wanderer); 2. *Angelini* (O. M.); 3. *Ferri* (O. M.); 4. *Cerboni* (Fiat); 5. *Ognibene* (Fiat); 6. *Spinozi* (Fiat); 7. *Lotti* (Ansaldo); 8. *Valemani* (Ansaldo).

Categoria oltre 4500 cmc.: 1. *De Sterlick* (O. M.); 2. *Bianchi A.* (Isotta-Fraschini).

Si aggiudicano inoltre la Targa Audax per il tempo massimo: *Briata* (O. M.); *Rhodes* (Ansaldo); *Tartaglia* (Diatto).

La Targa dell'Auto Moto Ciclo per la marca con la migliore percentuale è andata aggiudicata all'O. M.

Il volo a vela

Il francese Maneyrol recordman del mondo

3 ore e 22 minuti di volo

Durante le prove per il concorso del *Daily Mail* è stato battuto il record mondiale di durata. Il pilota francese Maneyrol, a bordo di un mono-plano-tandem Peyret, è riuscito a volare senza motore per 3 ore e 22 minuti aggiudicandosi così il record mondiale già detenuto dal tedesco Hentzen.

Partito alle 15,22, con un vento di circa 25 metri al secondo, Maneyrol ha continuato a descrivere dei grandi giri nel cielo anche mentre la notte stava per cadere. Tutti i possessori di automobili che assistevano alle prove disposero le loro macchine intorno al terreno di atterraggio ed accesero tutti i fari onde segnalare all'arditissimo pilota dove avrebbe dovuto posarsi.

Maneyrol non si decideva ad atterrare che alle 18,44, quando la notte era già fatta.



I matches di Campionato (3ª giornata in Liguria). — A sinistra in alto: Il match *Genoa-Bologna*. Il portiere bolognese si salva da un traversone di Catto. — In basso: Un corner a favore del *Genoa* (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). — A destra: Varie fasi dell'incontro *Sampierdarenese-Unione Sportiva Torinese* (2-0). (Fot. Buono - Lastre Gevaert).

**Quattro gare e quattro vittorie
delle macchine**

DIATTO

PIRELLI

**Mutano gli uomini alla guida
ma le macchine DIATTO confermano sempre
meravigliosi risultati:**

CIRCUITO DEL GARDA (Km. 247) - Guido Meregalli si classifica primo della sua Categoria e primo assoluto in ore 3,1'38"3/5 alla velocità media di Km. 80,837 su DIATTO tipo 20, motore di serie 2000 cmc.

CRITERIUM DI ROMA - Sui 15 Km. di salita da Vermicino a Rocca di Papa, Gamboni su DIATTO vince la categoria fino a 2000 cmc. in 11'48" alla media oraria di Km. 75,285.

GRAN PREMIO d'AUTUNNO sul Circuito di Monza Km. 400 - La DIATTO (Gomme Pirelli) pilotata da Maserati Alfieri si classifica prima nella categoria 3000 cmc. in ore 3,11'19"3/5 alla velocità oraria di Km. 125,439, classificandosi inoltre prima assoluta delle macchine italiane.

CIRCUITO DELL'ITALIA CENTRALE - Gamboni su DIATTO è classificato primo della categoria fino a 3000 cmc.

Società Anonima Automobili DIATTO

TORINO - Via Frejus, 21 - TORINO

Gli assi del volante: Antonio Moriondo

Pochi uomini di sport possono vantare una lunga carriera sotto i colori di una sola Società; pochi, anzi pochissimi, «assi» del volante hanno come il buon Moriondo un brillante stato di servizio, che ha per emblema una sola marca, che dal giorno della iniziata carriera di corridore sempre con lui abbia affrontato l'alea delle competizioni sportive.

Aitante della persona, dal fare fino e corretto, di poche parole, freddamente ponderate e pesate, dallo sguardo aperto, tranquillo e deciso, Antonio Moriondo rappresenta fisicamente il prototipo dell'uomo che nulla spaventa, che sempre è presente a se stesso, che in ogni istante, sia nel duro collaudo, sia nella difficile corsa, è pronto a riparare con l'audacia e la capacità quelle piccole mende, che ogni macchina, per quanto accuratamente studiata e montata, presenta ineluttabilmente durante i rudi sforzi, ai quali viene sottoposta nella qualsiasi gara, di velocità o di resistenza — alla quale sia condotta.

Moriondo è un uomo che deve in gran parte a solo la posizione che si è creata all'*Itala*.

Vi entrò nel 1904: i più umili lavori non furono disdegnati da lui, che cercò anzi — incoraggiato e assecondato da Cagno, che allora era con l'*Itala* — di passare attraverso ogni reparto e formarsi quella seria cultura meccanica indispensabile per chi aspira di farsi sostenitore di una marca in competizioni, nelle quali tutti gli «assi» del volante, italiani e stranieri, trovansi schierati.

La serietà di intendimenti da lui sempre dimostrata, lo balzò alla invidiata posizione di meccanico di Cagno nel 1906.

Con Cagno egli corse in tale anno la Targa Florio e la Coppa d'Oro, con Cagno prese parte al Gran Premio di Francia, corso allora sul Circuito della Sarthe, affrontava per ultimo nella lontana America la Coppa Vanderbilt.

E sempre come meccanico noi lo troviamo nella Coppa dell'Imperatore, nel Gran Premio di Francia, nella Coppa Florio, a Semerin (Austria) e nella Targa Florio nell'anno successivo, mentre nel 1908 egli affronta ancora le corse come meccanico nel Gran Premio di Francia, nella Coppa Florio e nel Gran Premio di America a Savanha.

Le vittorie sono dovute all'abilità del guidatore, alla bontà della macchina, ma anche — ed in parte non lieve — all'abilità del meccanico, che coadiuva il guidatore.

Se un uomo della tempra del cav. Cagno ha girato attraverso il mondo affrontando i cimenti di corse difficilissime, accompagnato per tre anni di seguito dallo stesso meccanico, ciò vuol dire che egli, che anche in quelle epoche ha saputo dimostrarci di non essere il primo venuto quale pilota di automobili aveva riconosciuto in Moriondo tutte quelle qualità specifiche che caratterizzano il meccanico del corridore in corsa, quell'uomo cioè a cui è affidata la *mise à point* del motore, le riparazioni velocissime, i ripieghi geniali: tutto quanto può occorrere durante una corsa.

Dal 1908 al 1913 Antonio Moriondo sta lontano dai grandi cimenti: a lui, alla sua sapienza meccanica, alla sua educazione squisita ed al tatto che ben lo distingue, la casa fabbricante di automobili aveva affidato un compito assai delicato.

Egli doveva girare il mondo intero, visitare tutte le Agenzie dell'*Itala*, raccogliere dalla clientela gli eventuali reclami, modificare con mezzi improvvisati quelle parti di macchina che non andavano, trattare cioè coi clienti, soddisfacendoli in ogni richiesta loro.

Ma la libidine — ci si passi il termine — della corsa su strada aveva ripigliato il buon Moriondo.

E' così che, stavolta come guidatore, egli prende parte a Buenos Aires alla corsa su Plata, a Amiens al Gran Premio di Francia.

Scoppiava nella stagione di corse del 1914 quell'immane conflitto mondiale che insanguinò il mondo intero per quasi cinque anni.

L'*Itala* diveniva un poderoso produttore di materiale bellico, e Moriondo assumeva la direzione di quel collaudo, che doveva licenziare quei famosi «muletto», i camion che tanti utili servizi hanno portato ai nostri combattenti.

Ma quando la diana di pace suonava finalmente dopo Vittorio Veneto, la grande fabbrica torinese approntava le armi per più gentili contese, e si preparava con dei tipi nuovi a riconquistare i mercati, che la guerra le aveva tolti.

Ancora una volta Moriondo ridiventava corridore... E non pago di affrontare i cimenti per la Casa, alla quale ha dedicato ogni sua più fattiva energia, egli, che già aveva «lanciato» Foresti, diventa l'amorevole maestro dell'amico suo Rebuffo, il buon *Pinot*, che tanto ci ha fatto palpitare durante l'ultima Coppa delle Alpi.

Corre nel 1919 la Targa Florio: non è soddisfatto ancora della propria macchina, e dopo un anno di riposo, affronta nel 1921 quella Coppa delle Alpi, dalla quale usciva trionfatore, dimostrando al mondo intero quanto coraggio, quanta capacità, quanta energia volitiva albergasse in quell'uomo dalla figura buona, dall'herculeo fisico.

Quest'anno Antonio Moriondo non ha avuto fortuna.

Alla Targa Florio, alla Settimana Sarda, alla Coppa delle Alpi ed al Mugello egli non ha mancato.

Ma banali incidenti, non certo attribuibili ad imprevidenza od incapacità del pilota, hanno attardate le macchine che egli montava...

Ma per noi egli ha diritto di figurare tra gli «assi» del volante.

Pochi, ripetiamo, possono vantare uno stato di servizio sportivo altrettanto brillante del suo.

Soprattutto quel che ci piace di lui è l'amore per la sua fabbrica, che, ripetiamo, non ha mai cambiato; è lo stile che si mantiene inalterato.

Elle File.



Gli assi del volante: Moriondo su *Itala*.

Nel Mondo Ippico

Il Premio del Sempione vinto da Sigfrido

Una pioggia uggiosa ed ostinata ha danneggiato l'ultima grande prova della riunione autunnale a S. Siro, riducendo notevolmente il concorso del pubblico e rendendo il terreno pesantissimo.

Il Premio del Sempione ha riunito undici cavalli — appartenenti a tre diverse generazioni — le di cui *chances*, fatta qualche eccezione, si potevano ritenere ben equilibrate dalle condizioni di corsa, ma tale equilibrio lo stato del terreno, addirittura pantanoso, è venuto ad alterare non poco.

La vittoria è rimasta a Sigfrido che, in assenza di Fiorello, ha saputo far trionfare ancora una volta i colori della Scuderia Cisalpina, ed al secondo e terzo posto sono finiti altri due cavalli italiani, Stag e Puck, a tutto onore dell'allevamento nazionale.

Festeggiatissimi il proprietario del vincitore, ing. Benazzoli, il trainer W. Smith per la sapiente preparazione data al puledro, ed il fantino Caprioli, attualmente in magnifica forma.

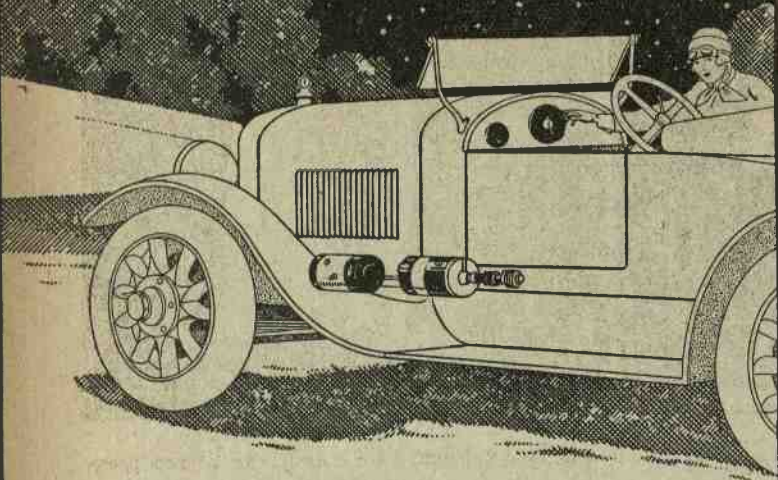
Fra i presenti le LL. AA. RR. il Duca d'Aosta ed il Conte di Torino.

La prima corsa, il Premio Tremezzo (L. 10.000, m. 1000) ha segnato una facile vittoria per Terentia, di G. R. Cella, che, dopo aver galoppato per qualche centinaio di metri in gruppo, si distaccava di quanto voleva il suo fantino. Seconda Mina da Fiesole a 4 lunghezze seguita a mezza lunghezza da Accursio. Non piazzati Sikandra e Rachis.

Astyage scattava in partenza, nel Premio Monte Tordo (corsa a vendere, L. 5000, m. 1600), ma tosto Miloche lo raggiungeva mantenendogli ai fianchi fino a metà della curva dove Pavone, in poche folate, superava i due *leaders* per procedere indisturbato verso il traguardo. Dilvara seconda a 5 lunghezze, terzo Forestier a 2 lunghezze. Non

LUCE-AVVIAMENTO
MANOMETRI

F.I.L.I.S.



SOCIETA' ANONIMA
F.I.L.I.S.
Strada Borgaro 27.
Casella postale 422 - TORINO

CIOCCOLATO BONATTI AL LATTE
ALIMENTO IMPAREGGIABILE



QUANT'E BUONO!
QUANT'E CARO!
PIU' ME BEVO
E PIU' MI PIACE

ELIXIR D'AMORE-ATTO I° - NEMORINO

CIOCCOLATO BONATTI AL LATTE
ALIMENTO IMPAREGGIABILE

Le maggiori corse automobilistiche dell'anno 1922
sono state vinte dai

P
NEUMATICI
P
IRELLI

Targa Florio

Circuito delle Madonie - Km. 408

Grand Prix dell'A.C.F.

Circuito di Strasburgo - Km. 800

Gran Premio Vetturette

Circuito di Milano - Km. 600

Gran Premio d'Italia

Circuito di Milano - Km. 800

SOCIETA' ITALIANA PIRELLI-MILANO



Il IX Giro Podistico di Milano sotto pioggia dirotta. — A sinistra: Breda 1° nella categoria seniores. — Nel centro: I concorrenti al soprapassaggio di Porta Sempione. — A destra: Il cav. Frigerio vincitore della marcia. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

zzati La Colère, Astyage, Miloche e Ouragan. Il Premio Case Rotte (L. 15.000, m. 1700) Rinier Pazzo, dell'avv. Pagliuzzi, si è distaccato germente in partenza, tosto raggiunto da Nollina. I due cavalli procedevano di conserva all'entrata in rettilineo dove Nemellina aveva momento di incertezza. Daino intanto si portava ai fianchi della puledra della quale aveva gione a 100 metri dall'arrivo ma, pure finendo forte, non poteva raggiungere Rinier Pazzo al ale toccava la vittoria per una incollatura; terza Nemellina a 3 lunghezze. Non piazzati Magnolia, din e Zagreo.

Reticient, Casuentus e Bucaneve hanno tenuto destra nel Premio Isola Bella (nursery-handicap, L. 8000, m. 1000). Sulla corda di sinistra favorito Kang Shi si distaccava facilmente dal to, ma non riusciva a portarsi all'altezza dei mi tre che, nell'ordine, giungevano al traguardo un distacco rispettivo di 1 lunghezza e mezza e lunghezze. Non piazzati Kang Shi, Toano, Fano, Malcandro e Roman Pastore.

Ritirato Daino, undici cavalli si sono presentati disputare il Premio del Sempione (L. 100.000, m. 2.400): Stag (Kg. 50 Wright) di Alberto anre; Miodrag (Kg. 58 Sumter) del cavalier Ruggiero; Sigfrido (Kg. 52 Caprioli) della Scia Cisalpina; Vatinius (Kg. 60 Regoli) del te- nte O. Bébié; Marcus (Kg. 62 J. Pinter), Va- rius (Kg. 58 Varga) e Alexandroshene (Kg. 54 kacs) di G. R. Cella; Arminio (Kg. 56 P. Or- ni) dei F.lli Corbella; Puck (Kg. 52 Corridori) G. Barabesi; Ellera (Kg. 56 Doumen) e Namyul (Kg. 54 Manchester) di G. de Montel. Favorita Ellera a 1 1/2, poi Valerius a 3, Marcus ed Ar- minio a 4; da 5 a 30 gli altri. Sigfrido è stato so da alcuni fortunati a 10. Dopo alcuni tenta- ti, al segnale valido Miodrag prendeva il co- rondo, seguito a breve distanza da Alexandro- shene e Stag. Marcus, il cui carattere desta sempre lle apprensioni, partito in gruppo, si arrestava po una cinquantina di metri malgrado gli enor- i incitamenti di J. Pinter, il quale lo obbligava a compiere ugualmente il percorso ad enorme di- stanza dagli altri. La corsa, salvo lievi spostamenti, n mutava aspetto fin dopo la grande piegata; Alexandroshene e Miodrag, dopo un ultimo sforzo, levano il passo ad Ellera, Arminio e Sigfrido. Ellera ed Arminio non perseveravano nello sforzo, ntre Sigfrido, a 200 metri dall'arrivo, balzava su col quale impegnava una bella lotta, uscen- do vincitore per 1 lunghezza; terzo Puck a 3 lun- ghezze, quarto Valerius a 5 lunghezze. Durata della corsa 2'49"3/5.

La sesta corsa, Premio Isola Madre (nursery-handicap, L. 8000, m. 1000) è spettata a Giulia, di Bessero, che, correndo da sola sulla corda in- na, segnava all'arrivo una lunghezza e mezza

di vantaggio su Strozza; terza Pink Rock a due lunghezze. Non piazzati Violarossa, Dosia, Sig- viglia, Rosmarina e Astabaras.

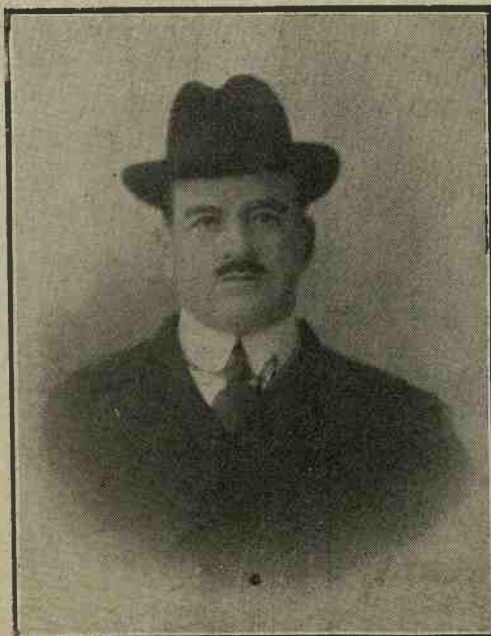
Nell'handicap ascendente Premio Brusada (Lire 6000, m. 1300), disputato nella semioscurità, il giu- dice segnava una testa di vantaggio per Douglatia, di F. Turner, su Muzzaloader che precedeva Atinio di una lunghezza e mezza. Non piazzati Peaucina, Soir d'hiver, Vinicio, Solagna, Jancsika e Messalina.

Milano, 22 ottobre 1922.

Luigi Mauri.

Le gare di Tiro a segno a Pinerolo e Castelnuovo d'Asti

A Pinerolo nei giorni 8, 9 e 10 e a Castelnuovo d'Asti il 14 e 15 corrente si sono svolti importanti concorsi di tiro a segno, ai quali hanno parteci- pato numerosi e forti tiratori delle provincie di Torino ed Alessandria. Entrambe le gare hanno avuto un esito brillantissimo ed i tiratori conve- nuti sono rimasti entusiasti per le cortesie ricevute e per l'ottima organizzazione, della quale va data



Fra i migliori tiratori d'Italia. — Il cav. rag. Luigi Derossi di Torino.

lode incondizionata ai Comitati organizzatori. La Società di Torino ha ottenuto tanto a Pinerolo quanto a Castelnuovo i primi premi di rappre- sentanza, ma anche le Società di provincia si sono affermate in modo assai lusinghiero e specialmente a Castelnuovo, ove sono intervenute assai nume- rose, la lotta è stata assai vivace per la conquista della splendida Coppa Challenge Penasso ad esse riservata, finita colla vittoria della Società di Chieri. La natura del nostro giornale non ci per- mette di dilungarci nel riportare l'elenco di tutti i numerosi premiati nelle diverse categorie, non possiamo però non ricordare l'ottima performance ottenuta in entrambe le gare dal valoroso cam- pione della Società di Torino, il cav. Luigi Derossi, il quale a pochi giorni di distanza sapeva conqui- stare in entrambe le gare il primo premio nelle categorie Campionato, vincendo ancora a Castel- nuovo d'Asti la gara Reale, nella quale si aggu- dicava la grande medaglia d'oro, dono di S. M. il Re. Le splendide vittorie conseguite dal cav. De- rossi hanno rallegrato e rallegrano i suoi amici ed ammiratori, che sono tanti, perchè essi consta- no con viva soddisfazione che egli va man mano riacquistando quella forma posseduta nell'ante guerra, che lo vide trionfatore assoluto su tanti campi di tiro nazionali ed esteri, e che gli per- metterà ancora di rappresentare degnamente l'I- talia nei matches internazionali che avranno luogo nel prossimo anno in America.

M. Borda.

Il calendario delle corse su strada per il 1923

Il Congresso internazionale riunitosi a Ginevra per stabilire il calendario per il 1923 delle corse ciclistiche internazionali su strade dei paesi aderenti all'U. V. Internazionale, presenti i rappre- sentanti dell'Italia, Francia, Svizzera e Belgio, ha stabilito le seguenti date per le manifestazioni italiane:

25 marzo: Milano-San Remo; 15 aprile: Milano-Torino; 20 aprile: Giro di Romagna; 13 maggio: Giro del Piemonte; 26 maggio-10 giugno: Giro d'Italia; luglio: Giro dell'Emilia; 20 settembre: Corsa del XX Settembre; 14 ottobre: Milano-Modena; 28 ottobre: Giro di Lombardia.

L'Abbonamento annuo alla "Stampa Sportiva", costa L. 15

15
Ottobre

6 Gare - 6 Vittorie delle **FRERA** MOTO

Circuito dell'Istria Km. 220 con ripetute aspre salite!!
svoltosi sotto pioggia torrenziale!

Primo assoluto Durin su Moto FRERA 500 cmc. di SERIE
con vantaggio notevole anche sulle 1000 cmc. e di 40' sul 2°

Salita d'Eremo (Torino) Primo delle Macchine Nazionali
FERRERO su Moto FRERA

500 cmc. di Serie - Secondo di Categoria nella Classifica generale.

Gara in Salita dei Mata Club Galagnese

Primo assoluto Frazzoni - su moto FRERA 500 cmc. di Serie
con vantaggio anche sulle 1000 cmc.

Gara Internazionale Budapest (Ungheria)

Secondo assoluto Dirte - su Moto FRERA 500 cmc. di Serie

Gara Internazionale Linz (Austria)

Primo assoluto Dirte - su moto FRERA 500 cmc. di Serie
battendo anche le 1000 cmc.

Gara Inter. in Salita ai Schaeberberg (Cecoslovacchia)

Primo assoluto Gut - su moto FRERA 500 cmc. di Serie
trionfando anche sulle 1000 cmc.

Stabilimenti

Soc. Anon. FRERA - Tradate

— Esportazione in tutto il Mondo —

Agente per il Piemonte:

CLEMENTE MERLO

Corso Regina Margherita, N. 153 - TORINO