

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Conto corrente colla Posta).

ABBONAMENTI

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

Direttore: GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

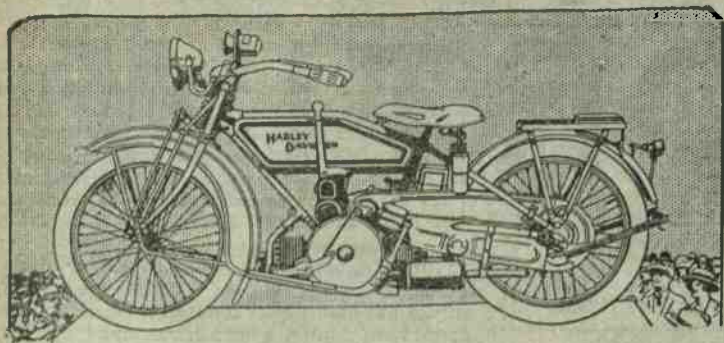
PREZZO DELLE INSERZIONI

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



In attesa del grande match di canottaggio Oxford-Cambridge. L'equipaggio di Oxford esce per l'allenamento.

MOTO HARLEY - DAVIDSON



Modello 3-5 HP a due cilindri orizzontali con completo equipaggiamento elettrico

Agenti per l'Italia: ORLANDI LANDUCCI & LUPORI - LUCCA

PREFERITE

LE CAMERE D'ARIA VELO-MOTO-AUTO

MARCA



EXTRA

Fabbricate dalla
Lavorazione Italiana
Gomma ed Affini

RAPPRESENTANTI PER PIEMONTE E LIGURIA

Pellini & Ferruccio

:: :: BOVISIO (Milano) :: ::

TORINO - Corso Ferruccio N. 23



Anonima per azioni — Capitale interamente versato L. 2.000.000

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

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

Direzione Amministrativa: GENOVA - Salita C. Saliceti, 513 - Telefono Interc. 58-75 - Casella Post. 867.

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

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

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

Agenzie e Depositi in tutta Italia:

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

Di Vittoria in Vittoria

è il motto della giovane marca

S.A.L.G.A.

che in tutte le gare alle quali ha finora partecipato

HA VINTO

ancora domenica 20 marzo 1921

nella

GENOVA-NIZZA

ciclistica

PETIVA EMILIO

L'unico partente con macchina **ALEYON** e pneumatici **SALGA**

Giunse **PRIMO** categoria isolati **TERZO** della classifica generale

Nel

Gran Premio di Pasqua

MOTOCICLISTICO

Del Sordo Paolo giunse primo: cat. 250 cmc. su Galbai
Loreti Guido giunse primo: cat. 1000 cmc. su HARLEY DAVIDSON
e **PRIMO DELLA CLASSIFICA GENERALE**

Tutti su **PNEUMATICI**

S.A.L.G.A.

Società Anonima Lavorazione della Gomma ed Affini

Capitale Sociale L. 20.000.000 interamente versato

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

Stabilimenti:

TORINO - CASELLE TORINESE

“Mentre gli squadroni si apprestano alle semifinali interregionali „

E' sempre interessante portare al vaglio le squadre maggiori, che in ogni regione attendono in armi la battaglia che dovrà decidere o meno della loro entrata nelle semifinali interregionali ed agli appassionati potrà riuscire gradito un nostro modesto pronostico, basato sul confronto dei diversi *teams*. Ci permetta il lettore una premessa prima di entrare nel vivo dell'argomento: Un fenomeno strano e quanto mai dannoso avviene quest'anno nel corso del campionato di foot-ball, fenomeno che dimostra come male sia stato studiato e disposto e soprattutto mal calcolato e previsto. Avviene oggi, che in Lombardia e Piemonte siano terminate le semifinali regionali, mentre in Liguria e nell'Italia Centro e Meridionale sono ancora in pieno svolgimento le partite di qualificazione. Ciò porta di conseguenza una forzata attesa in qualche regione, attesa che non può non riuscire dannosa alle squadre costrette ad una forzata inerzia, mentre sarebbe loro stato più utile gettarsi nel folto della mischia cogli uomini in completa forma ed in perfetto allenamento. E ciò non basta. Per guadagnare tempo, si procederà alle finali per eliminazione, cioè a girone semplice, in campo neutro, cosa irregolarissima e quanto mai antipatica, che se può riuscire in un certo modo a salvare in parte le deficienze organizzative, priva i diversi colori di benefici tecnici e finanziari. Però, giacchè ormai il male è pressochè irrimediabile, è solo da augurarsi che la prossima stagione calcistica veda una migliore organizzazione nel sistema del campionato, anche perchè questo non si addentri troppo nei mesi canicolari; in quelli appunto in cui altri generi di sport — il ciclismo specialmente — non debbano togliere grande importanza alle finalissime di foot-ball.

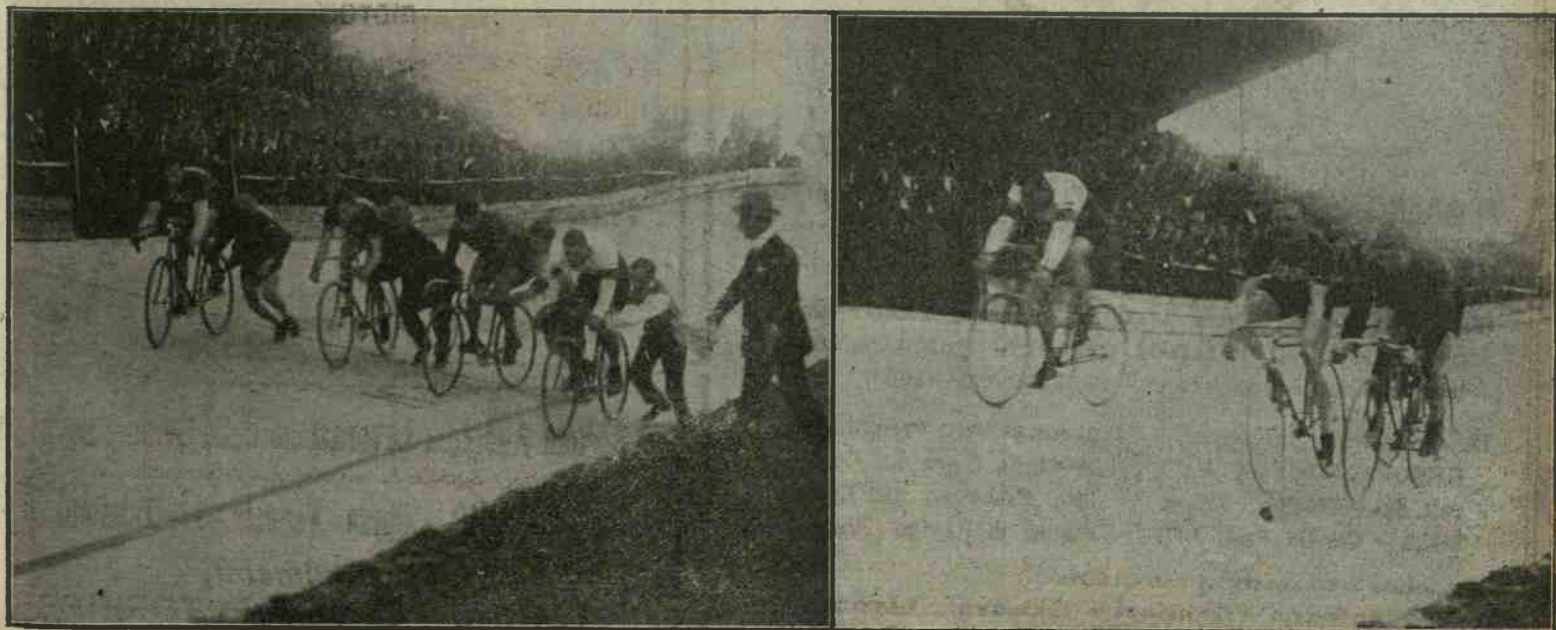
E passiamo ad altro: In Piemonte siamo ancora alle qualificazioni, ma è possibile però dare un giudizio sulle singole squadre, che hanno già fornito prove tali da imporsi all'attenzione di tutti: Novara, Alessandria, Vercelli, Torino sembrano le più equilibrate nelle diverse linee e più costanti nel successo. Il Vercelli pare stia preparando qualche sorpresa in fatto di composizione, infatti sembra certo il ritorno di Leone e di qualche altro vecchio e dimenticato elemento, che un tempo e per più volte ha rivestito la maglia nazionale. Comunque i bianchi hanno una solida inquadatura e risolta la difficile questione della linea d'attacco, pongono la loro candidatura, con molta probabilità di successo, al massimo titolo nazionale. Novara ed Alessandria sono anche due squadroni di indubbia forza. Troviamo però nei grigi una prima linea più amalgamata ed irruente, specie ora che Brezzi sembra riacquistare la forma dello scorso anno ed un impeto nuovo, che sa di redenzione. Nel Novara però la linea mediana è assai più sicura e redditizia, coi nazionali Meneghetti e Reynaudi ed i terzini, meno potenti forse, ma più continui dei grigi avversari. Noi propendiamo quindi per una leg-

gera ma netta superiorità del Novara, il quale troverà solo, crediamo, un ostacolo durissimo nei bianchi vercellesi nel girone piemontese.

In Lombardia, pur non scartando completamente l'U. S. Milanese, ed il Milan, diamo loro pochissime probabilità di successo ed un reale confronto si può solo fare fra le prime due classificate: Internazionale e Legnano. Non è il caso di giudicare dall'esito dell'ultimo incontro fra queste due rivali. Noi che abbiamo assistito al match, possiamo francamente dire che abbiamo trovato un Legnano fortissimo in tutte le sue linee, bene amalgamate, velocissimo, d'una perfetta intesa fra linea e linea, assieme certamente superiore ai campioni d'Italia. I lilla difettano solo del tiro in goal ed a questo debbono la loro sconfitta del 13 a Milano; ma ciò non toglie che il loro giuoco s'imponga di forza ed in velocità a quello degli avversari diretti. Al contrario troviamo nei nero-azzurri i terzini poco sicuri, specialmente Cevenini II, assai discontinuo ed assolutamente impreciso. Nei mediani, solo Cevenini I, può essere all'altezza del non facile compito. Fossati, a corto di fiato e di allenamento, non è certo un avversario temibile, anche per la sua deficiente mobilità; Milesi si è lasciato facilmente cogliere in velocità dagli astuti avanti lilla e non ha saputo fare altro che salvarsi spesso in fallo. All'attacco Cevenini III forma da solo la forza che impegna mediani e difesa avversari. A lui i nero-azzurri debbono il successo ed i successi; magnifico nel doppio giuoco di difesa e di offesa, attira sempre su di sé tre od anche quattro avversari, lasciando così i compagni di linea più liberi nelle loro azioni. Aebi sta riprendendosi, ma è ben lungi dalla forma dell'anno scorso. Oltre tutto poi ha timore dell'uomo, ciò che lo danneggia nel suo lavoro di *dribbling* e di penetrazione. Agradi sempre insidioso e astuto. Scheidler ci è apparso domenica, ottimo all'ala sinistra ed ha portato al centro preziosi palloni. In complesso però riteniamo questi elementi in linea, inferiori al Legnano. Facendo astrazione dall'abilità individuale di «Zizi», nei confronti col Novara, il Legnano difficilmente potrà riuscire ad imporsi; molto dipenderà dalla giornata di Pirovano, il popolare Cippoli, spesse volte di una discontinuità paurosa. Nel Veneto Padova ed Hellas, rispettivamente prima e seconda semifinaliste, potranno solo difendersi onoratamente e non potranno assolutamente reggere alla tecnica degli squadroni piemontesi e lombardi. In Liguria abbiamo un *Genoa* in crescendo di forma e già al secondo posto nelle eliminazioni. Crediamo in un suo ritorno brillante, ce ne dà fede il progresso e la rafforzata fiducia degli elementi tutti. Non dimentichiamo che esso conta nelle sue linee De Vecchi, Bergamino, Sardi, tre veterani dell'azzurra. Riteniamo però De Vecchi fuori posto in prima linea; sarebbe preferibile Scotti, centro avanti, ed il «figlio di Dio» al suo posto abituale. Non è facile un confronto con le

squadre settentrionali, giacchè nessun incontro è avvenuto fra loro. Non crediamo però che questo anno possa vantare molte *chances* di successo, quantunque preferito al Doria. Il Bologna ha sorpreso con la sconfitta patita dal Modena. E' ben vero che è stato costretto a giocare quasi l'intera partita con 10 uomini per l'espulsione del suo capitano Della Valle. Ma è giusto anche riconoscere che il Modena suppliva con tre riserve all'assenza di altrettanti ottimi elementi. Comunque non stentiamo a riconoscergli una migliore formazione, specie nella linea attaccante, dove Perin è quell'insidiosissimo *about* difficilmente imbrigliabile. Battendo il Nazionale Lombardia, in match amichevole, a Milano, il Bologna ha confermato la sua magnifica forma e non sfigurerà nel confronto delle consorelle vicine e lontane. Quale sarà quest'anno la squadra campione dell'Italia Settentrionale? Non è facile il pronostico! Troppe sorprese hanno a noi riserbate anche le squadre maggiori! E' difficile stabilirne una! Se gli squadroni potranno arrivare alla fine della loro fatica con gli elementi attuali, prevediamo una lotta serrata, fra il terzetto: Novara-Vercelli-Alessandria. Sarebbe strano forse se si classificassero nell'ordine? In Toscana, le due antiche rivali Sporting del Pisa, ed U. S. Livorno, si misureranno coi campioni Laziali per il primato Centro-Meridionale. Abbiamo molta fiducia negli amaranto e questa non è certo scossa dall'unica sconfitta patita dal Pisa. E' un fenomeno strano, incomprensibile, quello che accade nei livornesi, ogni volta che debbono incontrarsi con lo Sporting. Restano come paralizzati dall'emozione e suggestionati in modo tale da essere incapaci a qualsiasi reazione. Noi non esitiamo a riconoscere negli amaranto un miglior sistema di giuoco, mentre il Pisa non ha e non ha avuto mai «un sistema», ma, piuttosto, una *verve* magnifica e... molta fortuna. Ricontriamo loro solamente una sensibile superiorità nei mediani, fra i quali Tornabuoni e Viale instancabili e sicuri formano la vera ossatura della squadra ed una barriera poderosa agli attacchi avversari. I Livornesi, dal giuoco leggero e veloce, piacciono di più per la loro tecnica e per l'amalgama del loro attacco, che ha il suo fulcro in Lazzeri, ottimo elemento, in perfetta intesa col piccolo ed irruento Magozzi schoottatore preciso e sicuro. Dalle magnifiche prove fornite dagli amaranto, sia nello svolgimento del campionato, che nei matches amichevoli (vedi vittoria sull'*Etoile-Madrid* ecc.), riteniamo che anche quest'anno i livornesi contenderanno alla squadra campione settentrionale il primato assoluto, sia pure senza eccessive pretese, ma con quell'entusiasmo proprio ai piccoli valorosi Toscani, accompagnati dall'incitamento di tutta Livorno, ormai fiera dei successi della squadra del cuore. Noi ci auguriamo che i neo campioni d'Italia siano all'altezza del titolo massimo, rappresentanti veramente la squadra più forte e impersonifichino il giuoco italiano, quel giuoco che non ha scierza, ma anima, ardore, volontà incrollabile.

Luigi Mauri.



La riapertura del Velodromo di Pavia. Parte ... nza ed arrivo del Premio Professionisti. (Fot. S. trazza - Lastre Tensi).

AVTOMOBILI
CHIRIBIRI.c
TORINO



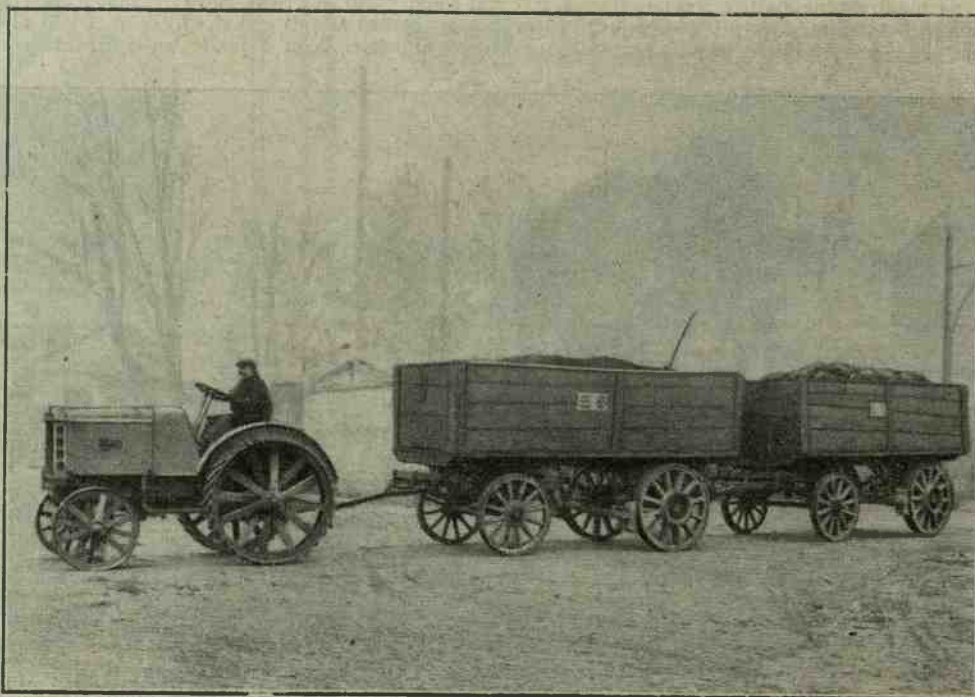
VETTRETTA
12 HP



IPROTOINI



Trattrice Agricola
che rimorchia un
trains di 20 tonnellate





I matches in Liguria. *A sinistra: Andrea Doria batte Sestrese 6-1. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). A destra: un tiro di Ghigliano verso la rete sestrese. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).*

Giuoco del Calcio

Campionato Italiano di 1ª Categoria

L'U. S. Torinese entra nelle semifinali battendo il Casale F. C.: 2-0.

(Vercelli, 20 marzo 1921)

Sul terreno di Vercelli, che già vide l'improbabile vittoria del primo match disputatosi fra il Casale e l'Unione per la disputa del quinto posto fra le squadre piemontesi che entreranno nelle semifinali, match che dovette essere interrotto nella ripresa ad oltranza per l'oscurità, si è oggi svolto l'incontro che doveva decidere la sorte di una delle due società contendenti.

L'Unione ha vinto con lo scarto di due punti. La vittoria quindi decisa, indiscutibile, evidentissima. Ha vinto contro una squadra che però ha tenuto in prevalenza l'attacco, ma che tale attacco sostenne con un sistema di gioco piuttosto rude, violento e quindi assai faragginoso.

Così gli unionisti, che forse avrebbero potuto proporre un gioco più regolare e fatto di abilità tecnica e non di violenza, dovettero invece sostenere il loro gioco anch'essi con una certa irruenza. Ma chi ne ebbe la peggio furono quelli che in tale antipatica manifestazione furono primi ad instaurarla. Sotto questo punto di vista la lezione è ben meritata. Noi riteniamo che quando una squadra si lascia andar troppo al gioco violento e cerca di imporsi sgomentando con rude maniera le file avversarie, senza curare altro che l'uomo e cercando di travolgerlo per farsi il varco necessario per scendere all'offesa diretta, riteniamo, dico, che tale squadra sia evidentemente in declino di forma o, quanto meno, non sappia giocare al foot-ball come dovrebbe. I casalesi tennero di più l'attacco, è vero, ma la loro prima

linea fu sempre indecisa, imprecisa, sicché Barucco non ebbe mai a parare dei tiri veramente pericolosi. Gli unionisti invece, sebbene costretti al più snervante lavoro di difesa, profittarono assai bene delle occasioni che ebbero e la loro prima linea trovò la via della porta di De Giovanni marcando benissimo e di precisione i due punti che segnarono l'indiscutibile meritissima vittoria.

Che la partita sia stata bella, no; interessante fino ad un certo punto, perchè troppo caratterizzata dal gioco violento. Sistema speciale di offesa non ne vedemmo ed era naturale. L'Unione avrebbe potuto darne un saggio dappoichè i suoi avanti erano animati più del solito e fra essi anche il pigro Beglietti oggi fece stravedere per la sua attività, ma le fu invece necessario opporre un freno alla durezza casalese. Così acquistò forza la partita, ma perdette di ogni bellezza tecnica. Nè altrimenti avrebbe potuto fare l'Unione e lo riconosciamo.

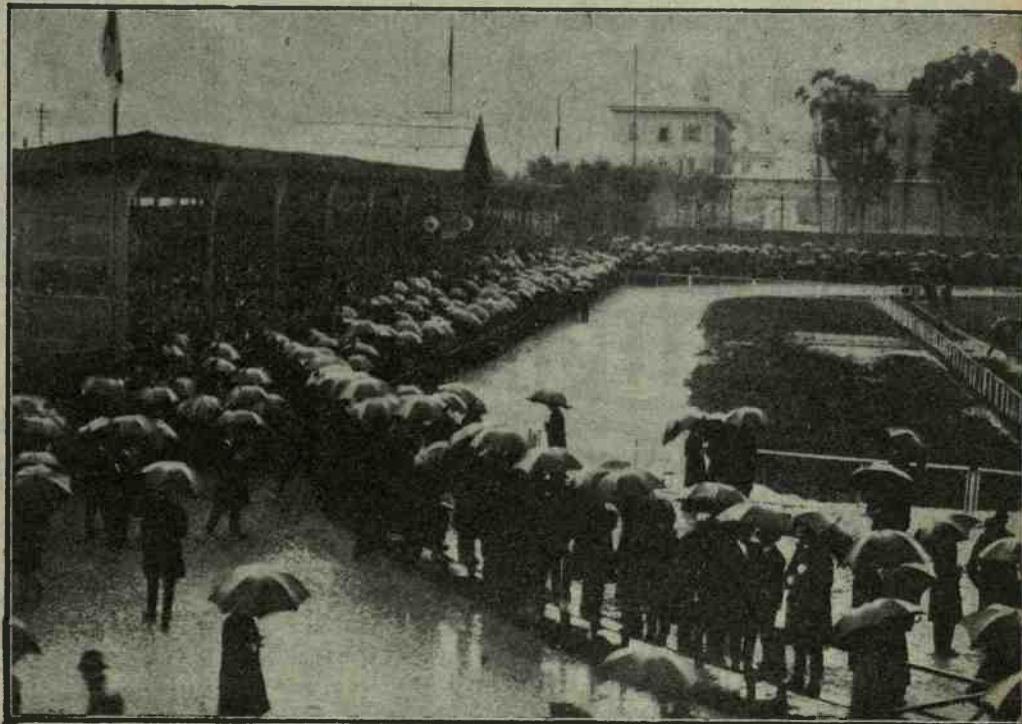
Il Casale evidentemente non sapeva fare un altro giuoco e di questo ne abbiamo una riprova nel modo in cui la sua prima linea conduceva gli attacchi; che se invece avesse avuto maggior intuito avrebbe dovuto comprendere subito che con

quel sistema di gioco di forza non vi era la possibilità di concludere qualche cosa di positivo. Di questo avrebbe dovuto rendersi ragione anche con un semplicissimo ragionamento speculativo avuto riguardo alla nera giornata dei terzini dell'Unione che avrebbero potuto facilmente essere giocati con abilità più che di forza.

L'Unione non ha dominato (avrebbe potuto anche essere battuta nelle contingenze in cui si venne spesso a trovare, ove il Casale avesse avuto gli avanti più sicuri nel tiro in porta) ma ha vinto perchè ha saputo mantenere una calma encomiabilissima anche quando, verso la fine, il gioco degenerò in una forma non più violenta, ma addirittura disgustosa, allorchè accadde l'incidente fra Berardo e Bargerò che diede luogo ad un po' di parapiglia sedato dall'intervento delle autorità federali.

La partita, che fu diretta dall'arbitro dott. Brunetti, s'iniziò con attacchi casalesi e l'Unione solo a tratti opponeva efficaci contrattacchi. Il gioco che fu rude fin dall'inizio, come dicemmo, diede una sola caratteristica al sistema adottato dalle due squadre.

Poi gli attacchi ed i controattacchi si equili-



Match Genoa-Savona rinviato per il campo allagato. — Sul campo del Genoa, sfidando l'acqua, il pubblico s'indugia ad abbandonare il campo, malgrado che il match venga rinviato.

(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).



L'Officina **BONINO**

(D.^{co} FILOGAMO Successore)

TORINO — Corso Vittorio Emanuele, 30

con macchinario moderno
e materiale garentito

RIPARA e carica

i Rinomati Accumulatori

TUDOR

della

Società Italiana Accumulatori Elettrici - MILANO

La miglior economia

Coi

Carburatori ITALIA

qualunque tipo di automobile

può usare una miscela

del 50% di Benzina

e 50% di Petrolio

senza diminuire la velocità
od aumentare

il consumo di carburante

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

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

MOTOCICLISMO

CIRCUITO DI CICAGNA

Km. 210 - Coppa della Città di Rapallo

PRIMO ASSOLUTO e Giro più veloce
NINO VANONI su Moto New Imperiali

CORSA in SALITA alla MERLUZZA
(ROMA "Gran Premio di Pasqua,,)

Categoria Side-cars - 1° ZANCHI CAMILLO su Clyno

Tutti con Pneumatici

**BERGOUGNAN
& TEDESCHI**

i soli che possono permettere le grandi velocità
con assoluta sicurezza dei motociclisti

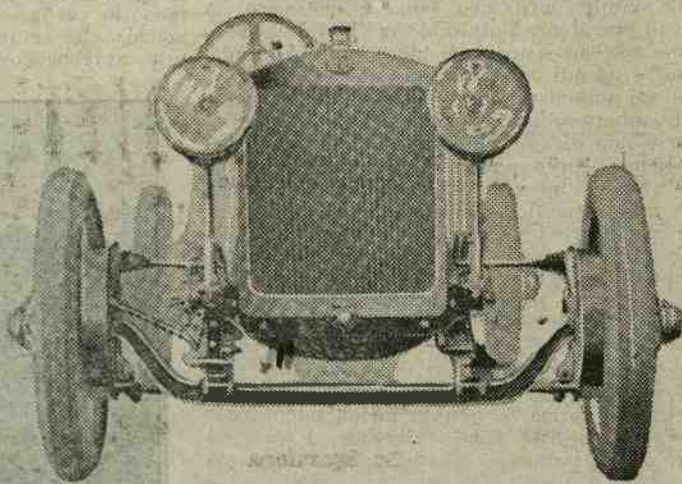
Società Anonima BERGOUGNAN & TEDESCHI

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

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

≡ La DELAGE ≡

e il suo sistema di freni contemporanei sulle 4 ruote.



il più geniale e meraviglioso chassis a 6 cilindri
dell'Industria Automobilistica

Rappresentante Generale per l'ITALIA Sett.:

Rag. **GIORGIO AMBROSINI** - Corso S. Maurizio, 36 - TORINO

sub-Agenti per il PIEMONTE:

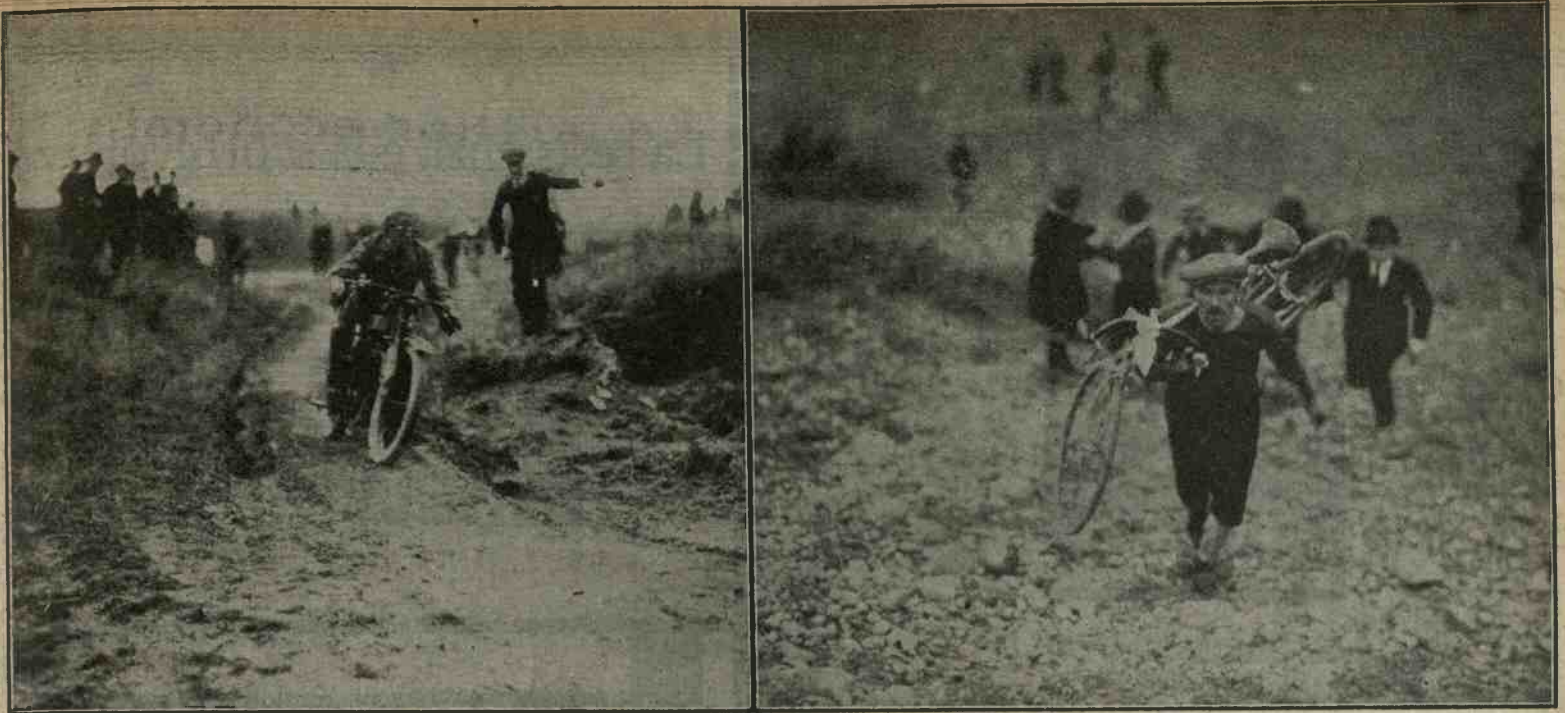
Sigg. **GHIA** e **GARIGLIO** - Corso Valentino, 4 - TORINO

sub-Agenti per la LOMBARDIA:

Sigg. **PIROLA** e **CATTANEO** - Via Monforte, 19 - MILANO

sub-Agenti per l'EMILIA:

Sig. **GIOVANNI PASQUALI** - Via Castiglione, 115 - BOLOGNA



Nella Brughiera di Gallarate si è svolto un importante Cross. *A sinistra: Vanoni in Brughiera. A destra: un ciclista.* (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

brarono e mentre le puntate casalesi si risolvevano in azioni per lo più poco pericolose, quelle dell'Unione minacciavano seriamente l'incolumità della rete di De Giovanni. E fu appunto al 70° minuto circa che l'Unione riuscì a marcare il primo-goal. Nel secondo tempo ancora il Casale prende il comando e conduce il gioco. Gli avanti casalesi si spostano sotto la rete di Barucco e scavalcati i terzini uno di essi passa la palla ad un compagno che si trovava di poco spostato in avanti e cioè oltre la linea della palla al momento in cui essa veniva giocata. Il punto segnato sul passaggio di cui si parla fu giustamente annullato dall'arbitro. Scendere in linea, scavalcare i terzini, non avere tre avversari contro, non vuol dire che nessuno più possa essere fuori gioco. Il fuori gioco vi è lo stesso se uno dei giocatori si trova oltre la linea della palla verso la porta avversaria. Perciò, ripetiamo, Brunetti ha segnato anzi un magnifico *offside* che ben pochi arbitri si preoccupano di segnare, forse nella tema di scatenare le ire del pubblico.

Al 14° minuto Boglietti I, con un'azione individuale, assicurava il secondo punto alla sua squadra ed i nero-stellati esasperati rincalcavano la dose dei falli. Evidentemente gli animi erano eccitatissimi ed avvenne l'esplosione al 25° minuto circa quando Bargerò caricava violentemente Boglietti III mettendolo in malo modo a terra.

Berardo deve aver allora redarguito il nero-stellato e questi non fece altro che rispondere che con un pugno. L'unionista non reagì ma nacque lo stesso un po' di tumulto fra *supporters* delle due squadre, tumulto che fu presto sedato.

La partita ebbe termine poi senza che altri punti venissero segnati.

Le squadre si presentarono nella seguente formazione:

Casale: De Giovanni; Calligaris e Bargerò; Greppi, Lenti e Mazzoli I; Corrado, Siviardo, Ferraris, Mazzoli II e Bertinotti.

U. S. Torinese: Barucco; Zucchetti e Venditti; Varalda, Boglietti II e Rocca; Boglietti III, Berardo, Mattea, Audisio e Boglietti I.

Lo Sparviero.

Le deliberazioni del Consiglio della F.I.G.C.

Il Consiglio Federale della F. I. G. C. si è radunato sabato 19 corr. a Torino. Diamo le più importanti deliberazioni:

Il Consiglio ha proceduto anzitutto alla nomina della nuova Commissione tecnica per la squadra nazionale che è stata formata dai sigg. Meazza, Milano e Cali.

Ha quindi proceduto alla divisione delle squadre semifinaliste in quattro gironi che restarono così costituiti:

I. **Novara-Milan** prima classificata in Emilia, seconda in Liguria.

II. **Alessandria-U. S. M.** seconda classificata in Emilia, prima in Liguria.

III. **Torino-Legnano**, prima classificata Veneto, Mantova.

IV. **Vercelli-Internazionale**, seconda classificata Veneto. U. S. T.

Fu quindi deciso di far incontrare una squadra rappresentativa Laziale con una squadra ligure il 5 maggio a Genova e l'8 maggio a Torino con una squadra piemontese.

In merito al match colla squadra Ceco-Slovacca fu stabilito che esso avrà luogo a Torino se sarà possibile apprestare un campo di gioco adatto, e, in caso contrario, a Bologna.

Il Cross nella brughiera di Gallarate

Nella brughiera di Gallarate si è svolta la grande manifestazione organizzata dalla Società ginnastica gallaratese; 15.000 spettatori hanno presenziato alle tre prove.

Il cross podistico, per un errore di percorso, è stato annullato dalla Giuria. Tuttavia l'arrivo è

avvenuto nell'ordine: 1. Speroni Carlo, della Pro Patria di Busto, che percorse chilometri 4,500 in 17'; 2. Lussana Costante, dello Sport Club Italia, a 50 cent.; 3. Robino Giuseppe del 4° bersaglieri, Torino; 4. Negri Antenore, dello Sport Club Italia; 5. Martinenghi Carlo, dell'Internazionale; 6. Brunelli Amilcare, id.; 7. Marengo, del Brescia F. C.; 8. Malvicini Angelo, dell'Internazionale.

Cross ciclistico, chilometri 15. — 1. Vergani Umberto, dell'Unione automotociclistica, in 33'39" e 3/5; 2. Rigoli Edoardo, del Club Varesino, in 33'47"; 3. Artemisio Gino, dell'U. S. Legnanese, in 34'15"; 4. Colombo Giulio; 5. Griffini Siro. — 34 partenti, 27 arrivati.

Cross motociclistico, chilometri 35. — 1. Cattaneo, del Moto Club gallaratese, in 29'32" 2/5; 2. Vanoni Gino in 29'50"; 3. Ottolini Giovanni, in 32'16" 1/5.

La coppa challenge triennale per i motociclisti è stata assegnata al Moto Club gallaratese; per i ciclisti all'U. S. Legnanese.



Cross a nella Brughiera di Gallarate. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).



Concessionaria esclusiva:

SOCIETÀ ANONIMA MONOS

MILANO - Via Pietro Verri, 22 bis - MILANO

□ □ □

Agenzia e Deposito per il Piemonte:

Via Mazzini, 10 - TORINO

OFFICINE

DI

Villar Perosa

**Cuscinetti a sfere
Sfere di acciaio**

VILLAR PEROSA
❁❁ (Pinerolo) ❁❁

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

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

La resistenza e la scorrevolezza
dei

P
NEUMATICI

P
IRELLI

permettono alla coppia

VAN KEMPEN-EGG

di vincere la

SEI GIORNI DI NEW-YORK

e di coprire, nelle 142 ore
di corsa, 3725 chilometri

SOCIETÀ ITALIANA PIRELLI - MILANO

Le grandi prove automobilistiche del 1921

Il Grand Prix di Francia.

Il Gran Premio d'Italia.

La Targa Florio.

Le iscrizioni al *Grand Prix* di Francia si sono chiuse definitivamente al 28 di febbraio aggiungendo al gruppo dei concorrenti già noti un nuovo agonista d'oltre oceano, *Duesenberg*. Le iscrizioni sono salite così a 19 e sono le seguenti:

1. Ballot I; 2. Ballot II; 3. Ballot III; 4. Ballot IV; 5. Fiat I; 6. Fiat II; 7. Fiat III; 8. Sunbeam I; 9. Sunbeam II; 10. Talbot I; 11. Talbot II; 12. Talbot-Darracq I; 13. Talbot-Darracq II; 14. Talbot-Darracq III; 15. Mathis I; 16. Duesenberg I; 17. Duesenberg II; 18. Duesenberg III; 19. Duesenberg IV.

La prova del 1921 è la settima della serie. Il G. P. ebbe la sua prima effettuazione nel 1906: la Francia — non accettando il regolamento della Gordon Bennett, che limitava a tre il numero delle vetture concorrenti di ciascuna nazione, — iniziava la nuova «classica» internazionale, in cui ogni nazione poteva essere rappresentata da qualsiasi numero di macchine, e il limite di tre era posto soltanto per la *équipe* della stessa Casa.

Il circuito della Sarthe (dello sviluppo di 103 km. e 180 m. da ripetersi dodici volte, con un totale di km. 1238,160) segnava la vittoria di Sziş su Renault, con una media oraria di 101, seguito da vicino dalla Fiat di Nazzaro. Il pilota e la Casa torinese si prendevano la rivincita nel Grand Prix dell'anno successivo; infatti, nella massima prova francese del 1907 essi precedevano lo Sziş, ancora su Renault. Il percorso era, quell'anno, di 770 km. sul circuito, divenuto poi classico, di Dieppe; e venne coperto da Felice Nazzaro alla velocità di 113 all'ora.

Il 1908 vedeva — dopo la vittoria francese e quella italiana — il trionfo dell'industria tedesca, prima con la Mercedes di Lautenschlager e seconda e terza con due Ben. Teatro della prova ancora il circuito di Dieppe.

Per tre anni — dal 1909 al 1911 — il Grand Prix non si effettuò: ripresosi nel 1912, e ancora sui 770 km. del circuito di Dieppe da percorrersi, però, due volte, con un totale di 1540 km., esso portava alla vittoria Boillot su Peugeot — con una media oraria di km. 110,260 — nella categoria libera. Quella con limite di cilindrata, per la Coppa dell'Autò, registrava un successo della Sunbeam di Rigal (media km. 105,200).

La Picardia, sul circuito di Amiens (km. 31,621, da percorrersi 20 volte, in totale km. 916,800) ospitava gli «assi» del volante nel 1913, e vedeva la seconda vittoria di Boillot, che aveva marciato a 116,190 all'ora.

Il triplice trionfo della Mercedes, con Lautenschlager, Wagner e Salzer, nel 1914, chiudeva sulle strade del circuito di Lione (km. 37,630, da percorrersi 20 volte: km. 752,620) la storia del Grand Prix nel periodo prebellico.

*

Il Gran Premio Automobilistico d'Italia sarà corso l'8 settembre 1921. Vi sono ammessi i veicoli di classe B di cilindrata totale massima di tre litri e del peso minimo del veicolo a vuoto di kg. 800 (formula internazionale del Gran Premio dell'Automobile Club di Francia, convenuta a Bruxelles). Col Gran Premio d'Italia sarà corsa la Coppa Florio, che è già stata vinta una volta dall'Italia, una volta dall'Isotta Fraschini e due dalla Nazzaro: essa deve essere disputata sette volte e rimarrà in possesso definitivo del costruttore che l'avrà vinta il maggior numero di volte.

Il percorso non sarà inferiore ai 500 chilometri, né superiore ai 600; il circuito misurerà circa 18 chilometri e dovrà essere ripetuto un numero di volte sufficiente per coprire il percorso suddetto.

Benchè le strade della gara non siano definitivamente scelte, sappiamo che il circuito svolgentesi attraverso la campagna di Montichiari è ancora il favorito di fronte ad altri due, pure possibili.

Il Gran Premio d'Italia automobilistico è una manifestazione sportiva internazionale riservata ai costruttori; il concorrente è il costruttore che designa le vetture, i conducenti ed i meccanici.

Il Gran Premio d'Italia Vetturette è pure una manifestazione internazionale riservata ai costruttori: sono ammessi tutti i veicoli di classe A con una cilindrata massima totale di 1500 cmc. e di un peso minimo del veicolo a vuoto di kg. 500;

la Corsa avrà luogo il 4 settembre 1921 sullo stesso circuito del Gran Premio d'Italia, e il percorso sarà da 300 a 350 chilometri. Tutte le altre condizioni sono corrispondenti a quelle imposte per il Gran Premio d'Italia.

Al Gran Premio d'Italia Vetturette, sarà aggiunta la Coppa di Salemi, challenge, per l'*équipe* di tre vetture che avrà compiuto il percorso nel miglior tempo medio totale.

*

La XII Targa Florio Automobilistica è fissata per il 29 maggio 1921 su 4 giri del piccolo Circuito delle Madonie (km. 432).

Il Circuito sarà percorso nel senso contrario a quello delle sfere di un orologio (Cerde-Caltavuturo-Polizzi-Collesano-Campofelice). La Targa Florio è organizzata in conformità delle norme che disciplinano le manifestazioni sportive automobilistiche dell'A. C. I. La gara è aperta a tutte le vetture automobili delle classi A. e B. (Capitolo IV. Regolamento Manifestazioni Sportive A. C. I.) del tipo detto a due ed a quattro tempi.

Le vetture concorrenti saranno divise: in vetture di serie; in vetture da corsa.

Per vettura di serie s'intende quella descritta in catalogo della Casa produttrice, quale viene normalmente messa in commercio e di cui la fabbrica ha posto in costruzione una serie di almeno cinquanta chassis.

Tale definizione dovrà integrarsi nei seguenti dati: a) Corsa ad alesaggio; b) Lunghezza e larghezza dello chassis; c) Posizioni delle valvole; d) Dimensioni e forma del radiatore; e) Accensione; f) Posizione della leva del cambio; g) Diametro ed altezza delle valvole; h) Pistoni di serie; i) Biele di serie. Qualunque altro tipo di vettura sarà definito vettura da corsa.

E' esclusa la partecipazione delle vetture costruite secondo la formula internazionale 1921 (cil. massima 3 litri, peso minimo 800 kg.) che però intendessero partecipare ad uno dei tre grands Prix di Francia, Belgio, Italia.

Le vetture di serie saranno divise in quattro categorie: Alla prima categoria apparterranno le vetture fino a litri 2. Alla seconda, le vetture da 2 a 3 litri, alla terza le vetture da 3 litri a 4 1/2, alla quarta le vetture al di sopra dei 4 litri e mezzo. Le vetture da corsa non avranno classificazione in categorie.

Al vincitore «assoluto» della corsa, cioè al concorrente che, in vettura di serie, o da corsa avrà compiuto il percorso nel minor tempo, verrà assegnata la XII «Targa Florio» e L. 10,000 in denaro, offerte dalla Società Nord-Americana del petrolio, oltre una medaglia d'oro grande dell'Auto-Club di Sicilia.

Questo vincitore «assoluto» non ha diritto ai premi di categoria. Se il vincitore «assoluto» della Targa e delle 10.000 lire e della medaglia d'oro è un concorrente con vettura di serie, il primo arrivato fra i concorrenti con vetture da corsa riceverà una Coppa d'argento offerta dall'A. C. S. e che s'intitola «Coppa dell'A. C. S.» e lire 5000 in denaro e la riproduzione in bronzo della Targa Florio.

Se, viceversa, il vincitore «assoluto» coi premi di cui sopra sarà un concorrente con vettura da corsa la coppa dell'A. C. S. sarà vinta dal primo arrivato fra i concorrenti con vetture di serie.

Il vincitore della Coppa non ha diritto ai premi di categoria.

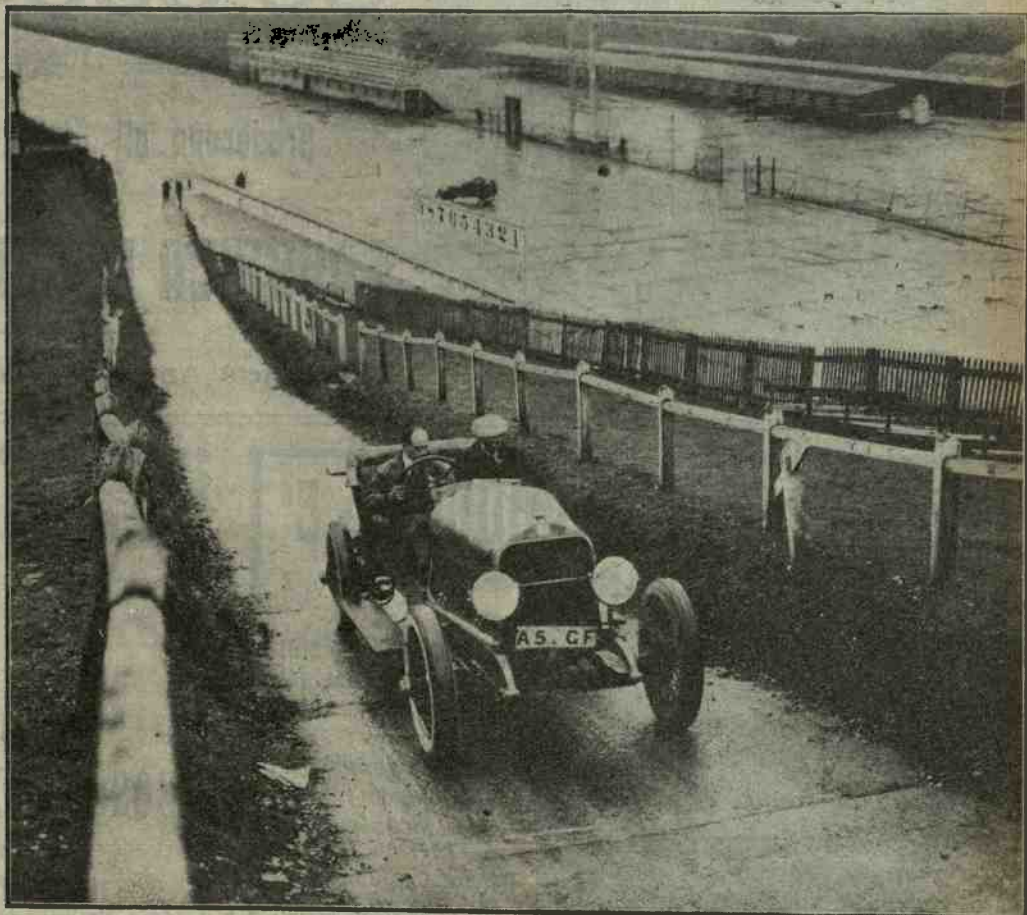
Motociclismo

La corsa in salita alla Merluzza

Felice esito ha avuto la corsa in salita alla Merluzza, km. 3 (Gran premio di Pasqua), organizzata dal Moto-Club Roma.

Ecco i risultati delle varie categorie:
 Categ. 250 cmc. 1. Delsordo Paolo, in 4'52" 2/5;
 2. Sai, in 5'2/5; 3. Platania, in 5'12" 4/5.
 Categ. 350 cmc. 1. Nicoletti, in 5'41" 3/5;
 Moscatelli, in 7'38".
 Categ. 500 cmc. 1. Trivellato, in 3'40" 2/5;
 Garcea, in 4'10"; 3. Morabito, in 4'10" 4/5.
 Categ. 750 cmc. 1. Madrulli, in 4'1" 1/5;
 Rool, in 4'15" 2/5; 3. De Prospero, in 4'27" 3/5.
 Categ. 1000 cmc. 1. Loreti, in 3'38" 2/5; 2. Fraglia, in 3'43".
 Sidecars: 1. Zanchi, in 4'25"; 2. Cittadini, in 4'25" 1/5.

Leggete e diffondete
 «La Stampa Sportiva»



Il noto corridore italiano Giulio Foresti al motorevelodromo di Brookland al volante di una vettura Isotta Fraschini a 8 cilindri compie la prova in salita (pendenza 36 per cento).

A traverso il Sahara in automobile

Il nostro collega Mario Bassi, già corrispondente di guerra ed ora critico letterario della Stampa, ha tenuto martedì, 15 u. s., per invito dell'Unione Escursionisti di Torino, una conferenza illustrativa del suo già noto viaggio attraverso il Sahara italiano: viaggio noto per qualche articolo e per una relazione riassuntiva; ma non ancora compiutamente, anzi soltanto in piccola parte descritto. La descrizione completa sarà contenuta in un libro che il Bassi sta ora preparando, e la cui pubblicazione si annunzia prossimamente.

Per accennare sommariamente al viaggio, che merita davvero d'essere considerato come una delle grandi esplorazioni sahariane, la più importante dei primi vent'anni del secolo XX, basterà dire che la sua caratteristica è costituita dal fatto che esso fu effettuato, per più di due terzi, con un mezzo di locomozione e di trasporto assolutamente nuovo per il Sahara: cioè l'automobile, e precisamente l'autocarro di media portata. Ai primi del maggio del 1914 il Bassi partì da Misurata con una colonna militare d'autocarri, e percorreva la grande carovaniere che per Taorga e Bungeim scende a Sokna, poi attraverso il Gebel-es-Soda — il terribile deserto della Montagna Nera — sbocca, a el-Gaf, nel Sahara propriamente detto, attraversa il Serir ben-Afen, raggiungere le oasi di Temenhint e di Zennu e la conca e le oasi di Schba. Poi da Schba, con un'altra autocolumna di tre macchine, il Bassi si spinse a Gatrun e a Murzuk; quindi percorse l'Hofra fino a Zuila, e tornò a Schba percorrendo una plaga di deserto mai visitata fino allora da nessun europeo. Ancora da Schba, nei mesi seguenti, il Bassi fece viaggio verso Ghat, percorrendo tutta la valle dell'Agial, avanzando oltre l'Ubari fino al deserto di Tayta; poi, ritornato a Schba e ripartito, percorse la valle dello Sciati fino a Idri, ai confini dei possedimenti francesi. E finalmente, con un viaggio avventurosissimo, tornò alla costa, raggiungendo Misurata negli ultimi giorni del novembre del '14.

Nella sua conferenza, tenuta al teatrino degli Artigianelli, Mario Bassi ha letto, tra il più vivo

interesse del pubblico convenuto numerosissimo, e riscuotendo replicati calorosi applausi, alcune pagine dei suoi diari di viaggio. Per concessione dell'autore, la Stampa Sportiva può riprodurre una di queste pagine:

Dai diari di viaggio di M. Bassi

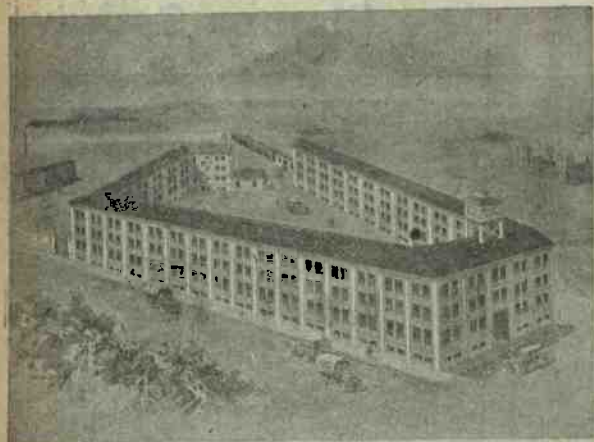
Bivacco tra le dune settentrionali
di passo Kneir: maggio 1914.

Riposiamo all'adiaccio tra le dune settentrionali di passo Kneir. La notte africana è penetrata d'una calma solenne con misteriosità profonde, con fascini ammalianti di bellezza. Tutti i compagni dormono, distesi su i lettucci da campo o nella sabbia del suolo, tra i due autocarri che ci hanno portato fino qua: io e l'interprete Hussein siamo soli a vegliare, per la sicurezza del piccolo campo. Attorno a noi qualche bassa duna profila nel buio la sua curva groppa. Il silenzio del deserto e della notte è rotto solo dal respiro sonoro di taluno dei dormienti e dal sibilar monotono d'un faro delle automobili, ch'è ancora acceso e proietta sul declivio di una duna, avanti, il fascio dei suoi raggi a cerchi luminosi concentrici. Sopra noi il cielo s'inarca, meravigliosamente stellato, diviso a mezzo dalla cintura argentea della Via Lattea. La Stella Polare s'è abbassata su l'orizzonte; Atair, tra le due minori sorelle, e il Delfino ci splendono quasi sul capo; stelle a me nuove splendono da ostro.

Siamo partiti dal luogo della sosta, nell'uada Uargan, alle ore 14 e 15 minuti, sotto un implacabile folgorare di sole. Abbiamo percorsa la valle amplissima dell'Uargan, fiancheggiata da due gradini di monte platiformi, ferrugini. Avanti a noi, poi, la valle si amplifica ancora, mentre i gradini di monte, ai lati, andavano abbassandosi: oltre, risollemandosi, terminavano in due speroni terrazati, diritti e disposti l'uno di fronte all'altro, così da formare come due enormi piloni al fondo della valle, distaccati l'uno dall'altro di tutta la larghezza della valle — e cioè una die-

cina di chilometri. Era El-Gaf — le Fauci — la immensa porta del Fezzan, detta anche dagli indigeni Bab-es-Sahara, ossia Porta del Sahara... Alle quindici e mezzo valichiamo El-Gaf, rasentando le falde dello sperone occidentale. Siamo nel Sahara propriamente detto; e siamo nel Fezzan. Avanti a noi si stende, uguale fino a perdita di vista, fino alla linea circolare del più lontano orizzonte, una sterminata pianura ghiaiosa, senza la più lieve ondulazione, senza il più umile filo d'erba, senza la più trascurabile varietà di struttura o di colore: è il Serir, il terribile Serir-ben-Afen, che misura circa duecento chilometri di larghezza da nord-ovest a sud-est, e una sessantina forse di chilometri di profondità, da nord est a sud-ovest. Per giungere a Passa Kneir noi dobbiamo attraversarne il lembo orientale, in direzione quasi perfetta da nord a sud. Ed in questa direzione lanciamo le nostre macchine, le quali hanno ora trovato il terreno meglio adatto per qualunque più pazza corsa...

La corsa si prolunga veloce attraverso la piana senza paragone uniforme e grigia del Serir. E più veloce potrebbe essere se la vampante calura meridiana non affaticasse i motori così da costringerci, quasi ad ogni quarto d'ora, a soste di parecchi minuti, per lasciare, se è possibile, raffreddare, o per rinnovare l'acqua, che bolle nei radiatori. Ed ecco, su la piana tutta egualmente desolata nella sua monotonia senza confine, nel suo arido cinereo, ecco azzurreggiare ambiguo, come tra veli trasparenti di nebbia, un paesaggio lacustre di fasciosa bellezza: di una bellezza che pare generata da uno spasimo di nostalgia, dall'estasi di un sogno... E' un lago, sì — vicino? — lontano?... Troppo sembra vicino, perché non se ne possano avere altri segni che questa vista incerta, questa imprecisa oscillante percezione... E' un lago, di tenere tinte cerulee, i cui limiti si perdono in un tremolio di vapori luminosi, si confondono con l'orizzonte. Ed ecco, un lembo delle sue sponde s'intravede, coperto di alti boschi; e gli alberi, ampiamente fronzuti, primaverilmente verdi, si protendono inclinati dalla riva, specchiano nelle acque il lento moto delle chiome espante ad ombrello. E dalle acque emergono qua e là ciuffi di verde, isolette fantasiosamente remote e solitarie; o la verdura semplicemente affiora, chiazza lo specchio ceruleo, così



50.000 MAGNETI

ALL'ANNO

producono gli Stabilimenti di SESTO SAN GIOVANNI

della

FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI

Società Anonima - MILANO - Capitale L. 7.000.000

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

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



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

Listino partenze, prezzi
informazioni a richiesta.

Gli articoli e gli abbigliamento

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

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

Già Negozio VIGO

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

me una vegetazione di ninfee, prosperante dal fondo dei bassifondi, appariscente col largo lucido glisime, sulla cui natante mollezza si adagiano, rose, i candidi fiori carnosì. E tutto il paesaggio, bello come la più bella delle illusioni, è avvolto in un'atmosfera nebulosa, è come una visione cinematografica continuamente disturbata da un troppo percettibile tramolio, che impedisce di considerarla minutamente, che ne rende incerti, ne confonde i particolari, e stanca e turba l'occhio fissarla... Sulla monotonia interminabile e sul ambusto aridore del Serir-ben-Afien, innanzi a noi, è la Fata Morgana che scioglie i suoi azzurri indivaghi veli.

Contemplo il fenomeno, che perdura innanzi alla nostra corsa, mirabile. Giova a illudere?



Mario Bassi.

L'inganno è tale che potrebbe veramente traviare? Forse il viaggiatore del secolo ventesimo ha i raggi di Röntgen negli occhi bene esperti di scienza, e vede attraverso i velarii pallidi di quel paesaggio fittizio; e, forse, poichè nella nostra febbrile, inesausta ansia di realtà ci siamo di tanto allontanati dai sogni di bellezza, istintivamente noi diffidiamo d'ogni bellezza di sogno. Certo, noi abbiamo a nostra disposizione una carta geografica, della cui esattezza siamo perfettamente sicuri, che vale a disilluderci immediatamente sull'esistenza di qualunque specchio d'acqua nel Serir-ben-Afien; e abbiamo bussole per stabilire senza possibilità di dubbio la direzione in cui siamo proceduti; e abbiamo a una ruota dell'automobile il contatore chilometrico che ci dà in modo preciso la misura del cammino percorso, e, insieme colla bussola, ci permette di identificare sulla carta il punto cui siamo giunti; e, finalmente, noi abbiamo la velocità delle nostre macchine, in virtù della quale in pochi minuti dovremmo già esserci di tanto accostati a quel paesaggio che c'è innanzi, che esso dovrebbe apparirci distinto, evidente anche nei suoi particolari: invece esso appare sempre incerto, nebuloso, s'allontana, anzi, quasi fuggendo avanti a noi. Per noi, l'illusione, assolutamente, non è possibile. Ma noi non siamo i viaggiatori del deserto, quelli che prima e meglio hanno conosciuto il deserto nei suoi modi caratteristici, in tutta la sua terribilità: queste nostre macchine, soprattutto, divoratrici di spazio, senz'altro ausilio, bastano a costituirci una condizione così eccezionale, così nuova di privilegio, che nessun confronto è più possibile con coloro che affrontarono il deserto a passo a passo, non per poche ore o, tutt'al più, per qualche giornata, ma per settimane e mesi di viaggio, interminabilmente, sotto il tormento del sole, con lo sgomento dell'ignoto cammino, vincendo, in una

spasmodica lotta, l'esaurimento della fatica e la disperazione della sete. Ai lati della pista della carovaniera, che noi seguiamo, appaiono i lugubri segni di questi viaggi, atroci nella loro lentezza e nel loro travaglio: qualche scheletro di cammello, che biancheggia spoglio e polito sull'infinito grigiore della piana, qualche piccolo cumulo di terra e di ghiaia che ricopre uno scheletro umano; e i venti, smuovendo la terra, hanno scoperto un teschio, hanno ritornato al sole uno stinco... Sono i miliari spaventosi del cammino. Ma noi, a segnare il nostro cammino, abbandoniamo per il deserto qualche cassa vuota e qualche tanica sfondata di benzina, scheletri incruenti degli HP che ci trasportano: non sangue, nella pista; ma il nero olio che cola dai motori soffiati.

Il giorno declina: passa su noi qualche quasi fresco di vento, che noi aspiriamo con voluttà, arsi, come siamo, dalla calura meridiana. Improvvisamente, l'ultima delle tre macchine della nostra colonna si ferma. Il tenente Pergolani, che comanda la colonna, ordina di fermarsi anche alle prime due. La terza macchina, che avevamo già distanziato di qualche centinaio di metri, e che osserviamo coi canocchiali, non pare arrestata da uno dei soliti incidenti, dal bollire dell'acqua nel radiatore o dallo scoppio d'un pneumatico: vediamo il conduttore e il meccanico che hanno tolto la copertura al motore, che esaminano il motore e si affannano intorno ad esso. Scendiamo dall'autocarro; e muoviamo qualche passo, per sgranchire le gambe, mentre il tenente Pergolani e i meccanici delle prime due macchine vanno a informarsi qual'è il guasto della terza, e se gli altri meccanici hanno bisogno di aiuto.

Sul grigio mare della sterminata piana il tramonto s'accende coi colori più vivi della porpora e dell'oro. Il cielo occidentale è tutto invaso da un'immota luminosità sanguigna, nella quale il disco del sole appare come un regale magnifico piatto di brunito oro, con contorni precisi, senza più raggi e senza più bagliori. Sembra che tra il sole e noi si stenda all'orizzonte un'immane velario, e che quello il sole calante illumini e colori, e che attraverso quello noi possiamo guardare il sole. Il colonnello Grazioli ed io ci allontaniamo dagli autocarri, camminando per il Serir. Discorriamo di D'Annunzio, di dannunzianismo e di antidannunzianismo, discorriamo della *Laus Vitae*, mentre su noi sfolgora la meraviglia del tramonto sahariano. E andiamo fin dove un cumulo di terra ricuopre lo scheletro d'uno, che — secondo c'informò il tenente Pergolani — fu trovato morto stecchito nel Serir, e cui diedero sepoltura, in un precedente viaggio, i nostri automobilisti. Era morto di sete; e — atroce ironia del caso, apoteosi di un paradosso tragicamente beffardo — presso il cumulo che lo ricopre, troviamo abbandonate due bottiglie d'acqua minerale — due bottiglie che, evidentemente, sono state dimenticate qui da coloro che l'hanno seppellito... Il destino ha, per la nostra miseria umana, molte volte, di questi sogghigni feroci.

Torniamo verso gli autocarri. E la maestosa imponenza del tramonto, e la meschinità sperduta di quel tumulo, e lo sgomento dell'immensità del deserto ci fanno meditare: — Noi, sì, abbiamo vinto il deserto colla velocità delle nostre macchine; ma le nostre macchine sono organismi forse più delicati dell'organismo umano; e noi che affidiamo ad esse la riuscita della nostra impresa, del nostro viaggio avventuroso, la nostra vita stessa, noi non giuochiamo con questo atto l'azzardo più fortunoso? Ecco là una delle nostre macchine immobilizzata, inutilizzata forse, per un facile accidente: un'altra e un'altra ancora che colpisca lo stesso accidente, e noi siamo i più miseri tra tutti coloro che si sono avventurati per questo terribile paese: noi, precipitati d'un balzo dalla potenza trionfatrice di qualche decina di cavallivapore alla insufficienza ridicola dei nostri muscoli motorii... Un cumulo di terra per ciascuno; e accanto, magari, due bottiglie, dimenticate dal seppellitore, di acqua minerale...

L'automobile è realmente, per il momento, inutilizzata: un guasto al magnete la immobilizza senza rimedio. Decidiamo di abbandonarla, e di proseguire con le altre due macchine. Riprendiamo la corsa; e nella penombra che, con il tramonto, è scesa grave sull'immensa piana, noi, correndo, vediamo rimpicciolirsi di minuto in minuto ai nostri occhi la macchina abbandonata, ferita nel suo misterioso cuore magnetico, e abbandonata in mezzo al deserto, come un animale prostrato, che non possa più continuare la via, che sia lasciato solo a morire. Era penetrante, dolorosa la malinconia nuova di quel bello e ge-

niale congegno di ferro, che era parso animato da uno spirito vivo e intelligente nella sua corsa vittoriosa, e che ora nereggiava lontano sulla desolata landa, al cader del giorno, solitario e deserto nella sua sconfitta.

Andammo nella dubbia luce crepuscolare; andammo sotto il primo sorriso delle stelle. Poi ci involse la notte. Sostammo, pochi minuti, per accendere i fari. E riprendemmo la nostra corsa, mentre che un vento fresco cominciava a spirare da maestro. Il Serir, davanti alle macchine, alla luce dei fari, appariva ora qua e là interrotto da striscie di sabbia. Eravamo in prossimità delle dune settentrionali di passo Kneir.

Verso le ore 21, improvvisamente, il nereggiare d'un pendio apparve sulla nostra sinistra. Poi, subito, un altro pendio nereggiò sulla nostra destra. Poco dopo le ruote delle macchine affondavano nella sabbia. Eravamo tra le dune. E ci fermammo; e ponemmo il campo.

Ora, la notte africana è penetrata d'una calma solenne, con misteriosità profonde, con fascino ammaliante di bellezza. Tutti i compagni dormono: io e l'interprete Hussein siamo soli a vegliare, per la sicurezza del piccolo campo. Ma il nostro turno di guardia sta per scadere; e il faro dell'automobile, al cui lume io scrivo queste note, sussulta, agonizzando per l'esaurimento del carburato, prossimo a spegnersi. E' ora di svegliare i compagni del turno successivo, e di coricarsi a dormire sulla sabbia. All'estremo orizzonte orientale le Plejadi albeggiano.

Mario Bassi.



Costante Girardengo vendica a Nizza la sconfitta di Monte Agel con una fuga vittoriosa dal Capo Berta al traguardo.

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 - LONGATICO

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.

PEUGEOT

Cicli - Automobili

Camions - Catene

La Marca di gran Lusso

Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. F^{lli} Picena

DI

CESARE PICENA

TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO

“ GRIFFON „

Biciclette e Motociclette

Le più perfette in tutto — Consegna immediata

Provatele in confronto di qualsiasi altra marca!

Agenzia Generale per l'Italia:

S. RUSSI - TORINO

:: :: Via Ettore De Sonnaz, 16 :: ::



IMPERMEABILI PIRELLI



Il Cross "Ai boschi di Stura"

Magnifica l'organizzazione e magnifico il successo di questa prova sportiva con la quale la veneranda società « La Torino » apre il ciclo delle sue manifestazioni del 1921.

La corsa, che si svolgeva, come è noto, attraverso le suggestive boscaglie della Stura, e più precisamente costeggiando la sponda sinistra del fiume a distanza sino al ponte di Altessano per poi ritornare al punto di partenza seguendo vicinissimo la sponda destra, non ha avuto, si può dire, delle fasi salienti. I tre attori principali della corsa, e cioè Peretti, Bogetto e Falchero, hanno compiuto il percorso sempre uniti, preoccupati di fornire un bel tempo più che di cogliere un momento buono per una fuga vittoriosa.

Dei 34 iscritti 28 concorrenti sono presenti al punto che viene dato in località Bacco, alle 14,30. L'inizio è velocissimo: al comando si alternano nel primo tratto del percorso Falchero e Peretti. Dopo appena un chilometro questi due partono in fondo, seguiti da vicino da Bogetto. Breve è la gara schermaglia che dirada il già esiguo numero di concorrenti. Peretti, Bogetto e Falchero hanno pertanto acquistato un buon vantaggio e procedono senza essere più raggiunti. La gara si decide all'ultimo chilometro. Peretti passa decisamente in testa e si avvantaggia di qualche metro sui due avversari; Falchero dalla seconda posizione non riesce più a raggiungere il vincitore. Oltre ai tre primi arrivati, notevole la corsa di Garbarino, di Zen e di Albano, che sono stati colpiti da diversi incidenti.

Ecco l'ordine di arrivo: 1. Peretti Vincenzo, regg. alpini di Mondovì, che ha impiegato 57" a compiere gli 11 km. del percorso; 2. Falchero Giacinto; 3. Bogetto Giuseppe; 4. Falchero Adriano; 5. Garberino Stefano; 6. Zen Luigi; 7. Albano Antonio; 8. Valenti Giuseppe; 9. Goso Vincenzo; 10. Cagnani Antonio; 11. Siletto Giovanni; 12. Doria Cesare; 13. Marucco Giuseppe; 14. Borgnino Angelo; 15. Bordoni Vittorio; 16. Bellocchio Giacomo; 17. Cantore Germinale; 18. Bonetta Domenico; 19. Ottone Alessandro; 20. Vigna Vittorio; 21. Manfredo Giustino; 22. Vezia Carlo; 23. Bertoluzzi Antonio; 24. Deana Leonardo; 25. Rustichelli Luigi; 26. Così Bruno. La targa artistica di bronzo per la società aveva la miglior classifica coi suoi quattro primi soci assegnata all'U. S. B. Nizza coi suoi soci Falchero, Zen, Albano e Bordone, con un totale di trenta punti.



Cross « Ai boschi di Stura ». Un passaggio.

(Fot. Abba - Lastre Gevaert).

La targa artistica di bronzo per la rappresentanza militare meglio classificata è assegnata al terzo regg. alpini coi suoi dipendenti Bogetto, Marucco, Borgnino e Bellocchio, con un totale di punti 46.

I premi speciali per i militari rimangono così assegnati (oltre a quelli di classifica generale). 1. Peretti Vincenzo, 1. regg. alpini; 2. Bogetto Giuseppe, 3. regg. alpini; 3. Goso Vincenzo, 50. regg. fanteria; 4. Marucco Giuseppe e Borgnino Angelo del 3. regg. alpini.

Abbonatevi alla Stampa Sportiva ::

Ancora degli arbitri.

È necessario, assolutamente indispensabile, ritornare sull'argomento da noi trattato di recente, per togliere dai campi di giuoco uno sconcio, che minaccia di mettere, trascurandolo, radici profonde e difficilmente eliminabili. Diciamo già, quale brutta impressione produca nel pubblico prettamente sportivo, appassionato, la disgustosa scena di un parapiglia, durante un incontro di foot-ball, specialmente poi quando questo vede alle prese due squadre che vanno per la maggiore e che potrebbero fornire allo spettatore una magnifica prova del nostro progresso calcistico. E malgrado, invece, raccomandazioni ed ammonimenti di chi, giustamente, vuole mantenere alto il decoro sportivo nostro, le scene si ripetono con una frequenza allarmante e... nauseante. È necessario citare fatti specifici, precisi, per non far credere di voler fondare le nostre affermazioni nel vuoto, per semplice continuazione di cronaca, o per riempire le pagine di un giornale. È doveroso per noi, che dobbiamo qualche volta difendere il buon nome sportivo italiano da critiche e commenti ironici di giornali esteri, i quali trovano facile divertimento dileggiare con vignette, più o meno ridicole, un nostro successo, che molto spesso punge coloro che lo considerano con una certa ed assai palese antipatia. Il match Internazionale-Legnano a Milano, domenica 13 c.m. — preveduto combattutissimo ed incerto, doveva offrire al pubblico numeroso un godimento pari all'attesa, per il valore delle squadre in campo e per la posizione che esse occupano in classifica. Invece è completamente naufragato, travolgendo il buon senso, degenerando in numerosi pugilati e risolvendo una squadra al ritiro prima del termine del secondo « half-time ».

Non vogliamo soffermarci sul fatto antisportivo di coloro che vollero abbandonare il campo, prima del termine della contesa, né giudicare l'atto increscioso di quel giocatore che liquidò *ipso facto* la sua vertenza col pubblico, ricerchiamo le origini che causarono *elettricità e malcontento* negli spettatori.

Le origini? L'arbitro!...

Non si neghi l'accusa a chi fu testimone oculare ed a chi, fra il pubblico, raccolse le proteste disinteressate di persone assennate ed immuni dal « tifo ».

L'inizio della partita, brillantissimo, divenne burrascoso, allorché nei momenti in cui maggiormente l'arbitro avrebbe dovuto dimostrare avvedutezza e competenza, credé invece situazioni dannose sia all'una che all'altra parte e se i giocatori non elevarono subito alta la protesta per encomiabile senso di disciplina il pubblico vide... e sottolineò con rumori e fischi i primi sintomi di *débâcle* del *referee*. È mai possibile che possano



Cross « Ai boschi di Stura ». L'arrivo di Peretti.

(Fot. Abba - Lastre Gevaert).

Pastiglia
SIA
contro la TOSSE

L. 4,40 la scatola in tutte le Farmacie

STABILIMENTI FARMACEUTICI SIA
Corso Orbassano, 14 TORINO



E. PASTEUR & C.

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

Ditta specializzata in Articoli per FOOT-BALL

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

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

SPORTSMEN!...
adoperate le
LASTRE CAPPELLI

Instantanee perfette
Massima rapidità e trasparenza
Vendita ovunque AA Esportazione

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

Camere d'aria
S. P. I. G. A.
per velo ed auto.

Le migliori e le più convenienti

In vendita presso i primari Negozianti e Garages

mi mancava proprio il...

PURO

ESTRATTO DI CARNE "SOLE"

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO



MERLO CLEMENTE, Rappresentante
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP

*Spezzatelo?
E' l'ho piu' sodo di non
ricaricarvi di quelle cose inutili!
basta un po' di*

CIOCCOLATA TALMONE AL LATTE!



ESIGETE OVUNQUE
IL
LION NOIR

CREMA PER CALZATURE

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



MIGLIORE
VINO CHINATO
è quello della Società Anonima
TRINCHIERI TORINO



STABILIMENTI DI VIA LESSOLO 3-6

BICICLETTE

Invicta

con Pneumatici **PIRELLI**

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



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

passare inosservati tre giocatori della stessa maglia, in netta, evidentissima posizione di *offside* ed è logico concedere il goal segnato da uno di essi?

Si vorrà forse ribattere che l'attenzione dell'arbitro era rivolta forse con preoccupazione da un lato del campo ove si stava svolgendo un pugilato più o meno dimostrativo, ma ciò è giustificabile? Deve l'arbitro insistere nella punizione di un fallo con ferma autorità, per poi annullarlo per informazioni assunte... da chi? dagli spettatori o dal guardalinee? Non era il caso di assicurarsi prima di decidere? Non era poi opportuno costringere i dirigenti della «pelouse» ospitante ad evitare che persone senza speciali incarichi si affollassero dietro le porte?

Ma parliamoci chiaro. L'incontro in questione richiedeva un giudice severo sì, ma competente, sicuro e... pratico; i fatti lo hanno dimostrato e non possono tornare sfavorevoli al nostro ammo-

nimento. Ci si dirà che qualunque sia l'errore dell'arbitro il pubblico non può e non deve censurarlo... ma teoricamente molte cose sono ammissibili ed in pratica diventano un dilemma preoccupante. Ci perdoni la commissione degli arbitri un'insistenza: Severità con chi commette infrazioni, ed è giusto, ma si metta in grado il giudicante di non essere a sua volta, giustamente e severamente giudicato!...

Luigi Mauri.

Girardengo vince la Genova-Nizza.

1. Girardengo Costante (pneum. Pirelli) di Novi Ligure, alle 15,32'37", impiegando ore 7, 17'37" a compiere i 210 km. del percorso ad una media oraria di km. 28,807;

2. Azzini Giuseppe di Milano (pneum. Pirelli) alle ore 15,48'26", impiegando ore 7,33'26";
3. Petiva Emilio di Torino (Alcyon-Salga) alle 15,48'30", impiegando ore 7,33'30";
4. Sivocci Alfredo di Milano (Legnano-Pirelli) alle ore 15,54'2", impiegando ore 7,39'2";
5. Pelissier Henry di Parigi, a una ruota;
6. Galetti Carlo di Milano, in ore 7,47'26";
7. Tonani Alessandro di Milano, in ore 7,50'17" (*Primo dei juniores*);
8. Bassi Giovanni di Milano, in ore 7,55';
9. Broccardo di Nizza, in ore 7,56'04" (*Primo dei nizzardi*);
10. Sinchetto Lorenzo di Moncalieri, in 7,57';
11. Amenc di Nizza, in ore 7,57'28";
12. Maffeo di Nizza, in ore 8,7';
13. Bianchi Giovanni di Calcinato, a ruota;
14. Brun di Nizza, in ore 8,17';
15. Bertolino di Torino, in ore 8,26';
16. Ginatta di Sampierdarena, in ore 8,28';

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER NIDO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURE
ESTRAZIONI

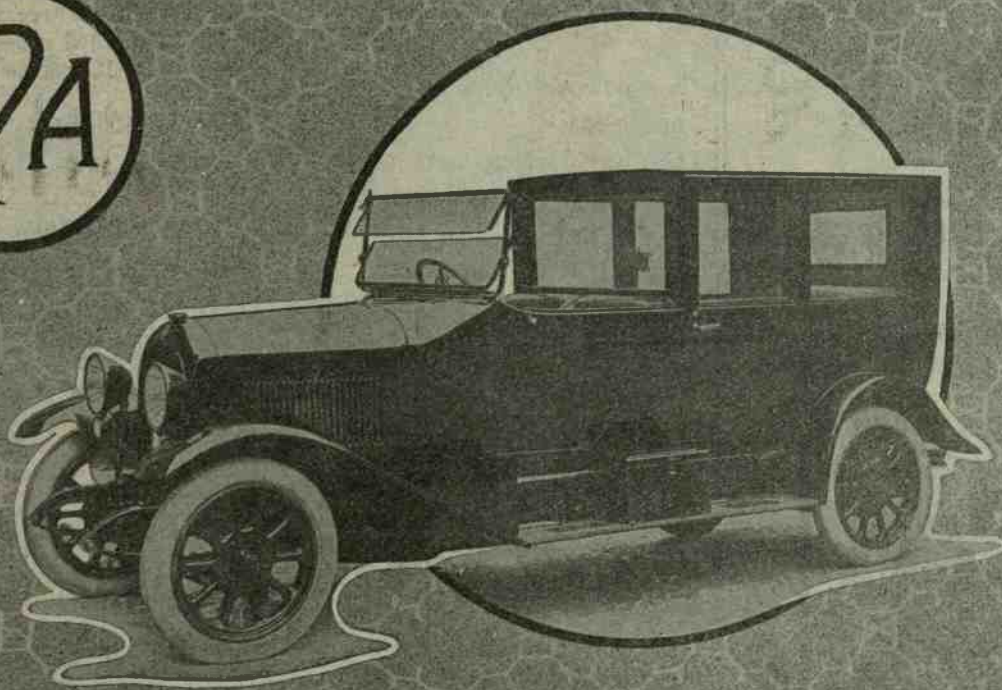


COTTINO & C.

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · Via Monti, 24 TEL. 22-75 · TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898



Società Ligure-Piemontese Automobili

La Rinascente

Via Roma angolo Piazza Castello

In occasione delle FESTE PASQUALI

offre alla sua Clientela

ECCEZIONALI OCCASIONI

Ha iniziato da LUNEDÌ 21 Marzo 1921

la Grandiosa VENDITA STRAORDINARIA

DI TUTTE LE MERCI

a prezzi di assoluta convenienza

CONFEZIONI BAMBINI E BAMBINE.

MARINAIA ragazzo stoffa lana bleu doppio collo	L. 37,50
COSTUMINO Sport cardato lana	L. 70 in più
CALZONCINI cheviot	L. 15,50
GREMBIULINI zephir stampati e ricamati	da L. 7,50 in più
VESTINA gabardine lana bleu con ricamo	L. 55 in più
MARINAIA per bambina e giovinetta in gabardine lana bleu	L. 85 in più

CONFEZIONI SIGNORA.

BLOUSE voile	L. 17,95
VESTAGLIA crepon	L. 35,90
PALETOT diagonal pura lana	L. 169
RICCO ASSORTIMENTO in abiti tailleurs e princesses.	

CONFEZIONI UOMO.

COMPLETO stoffa lana dis. fant.	L. 175
» Sport cardato lana	L. 195
SOPRABITO impermeabile	L. 160
PANTALONI lana fantasia	L. 45

BIANCHERIA SIGNORA.

CAMICIA giorno madapolan ricamata	L. 18,75
CAMICIA notte madapolan ricamata	L. 19,75
MUTANDE madapolan con nastri	L. 13,90
BUSTO in coutil con fascia elastica	L. 23

BIANCHERIA UOMO.

CAMICIA cretonne collo e polsi	L. 33,50
COLLI mezzo lino	L. 2,95

CRAVATTE seta a maglia	da L. 5,25 in più
» squares seta	da L. 5,75 in più

MAGLIERIA.

CAMICIOLE cotone per donna	L. 4,25
» pura lana	L. 14,90
CALZE filo per donna - nero garantito	L. 8,25
» » » » seta	L. 18,95
CALZE uomo cotone colori solidi	L. 3,95

DRAPPERIA.

FANTASIA per completo uomo alt. 140	L. 23,75
PETTINATO lana alt. 140	L. 34,75
SERGES lana bleu e nero alt. 140	L. 54,75

LANERIA.

FANTASIA lana alt. 130	L. 19,75
CANEVAS lana tinte novità alt. 130	L. 37,50
TELA pura lana alt. cm. 80	16,90
FANTASIA mezza lana alt. cm. 80	L. 6,90

SETERIA.

EOLIENNE pesante alt. 100	L. 23,90
BOURETTE seta tinte assortite alt. 120	L. 19,75
TELA seta per camicie uomo alt. cm. 80	L. 26,50
TAFFETAS pesante tinte assortite cm. 80	L. 35,50

COTONERIA.

MUSSOLINA inglese per camicette alt. 70	L. 4,75
CREPON per vestaglie alt. 70	L. 6,30

CRETONNE per camicie - Disegni nuovi alt. 80	L. 6,90
CREPE per camicie - dis. nuovi alt. 80	L. 4,95

TELERIA.

VERA tela famiglia al prato cm. 80	L. 5,95
MADAPOLAN Aurora cm. 80	L. 5,45
ASCIUGAMANI spugna	L. 5,95
TOVAGLIOLI cotone ritorto Damascato	L. 3,75
TOVAGLIATO pesante damascato cm. 150	L. 12,95
TELA cotone pesante per lenzuola cm. 200	L. 13,85

TAPPEZZERIA.

TELA arazzo pesante per tendaggi cm. 120	L. 19,50
POLONAISE setificato cm. 120	L. 27,50
GOBELIN cm. 120	L. 21,75

CALZATURE.

POLACCO vitello nero cromo per uomo	L. 48,50 e 66,75
SCARPETTE donna chevreau tacco Louis XV	L. 53,50
POLACCO vitello nero per ragazzo	L. 30

VALIGIERIA.

SPLENDIDA scelta di articoli di lusso e comuni a prezzi di speciale convenienza.	
--	--

PROFUMERIA.

Delle migliori Case nazionali ed Estere a prezzi ridottissimi Saponette Reclame "La Rinascente", profumate	L. 1,25
--	---------

Prima di fare acquisti visitate i Magazzini "LA RINASCENTE,, - Torino