

# LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aerostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

# SPORTIVA

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

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Conto corrente colla Posta)

**ABBONAMENTI**

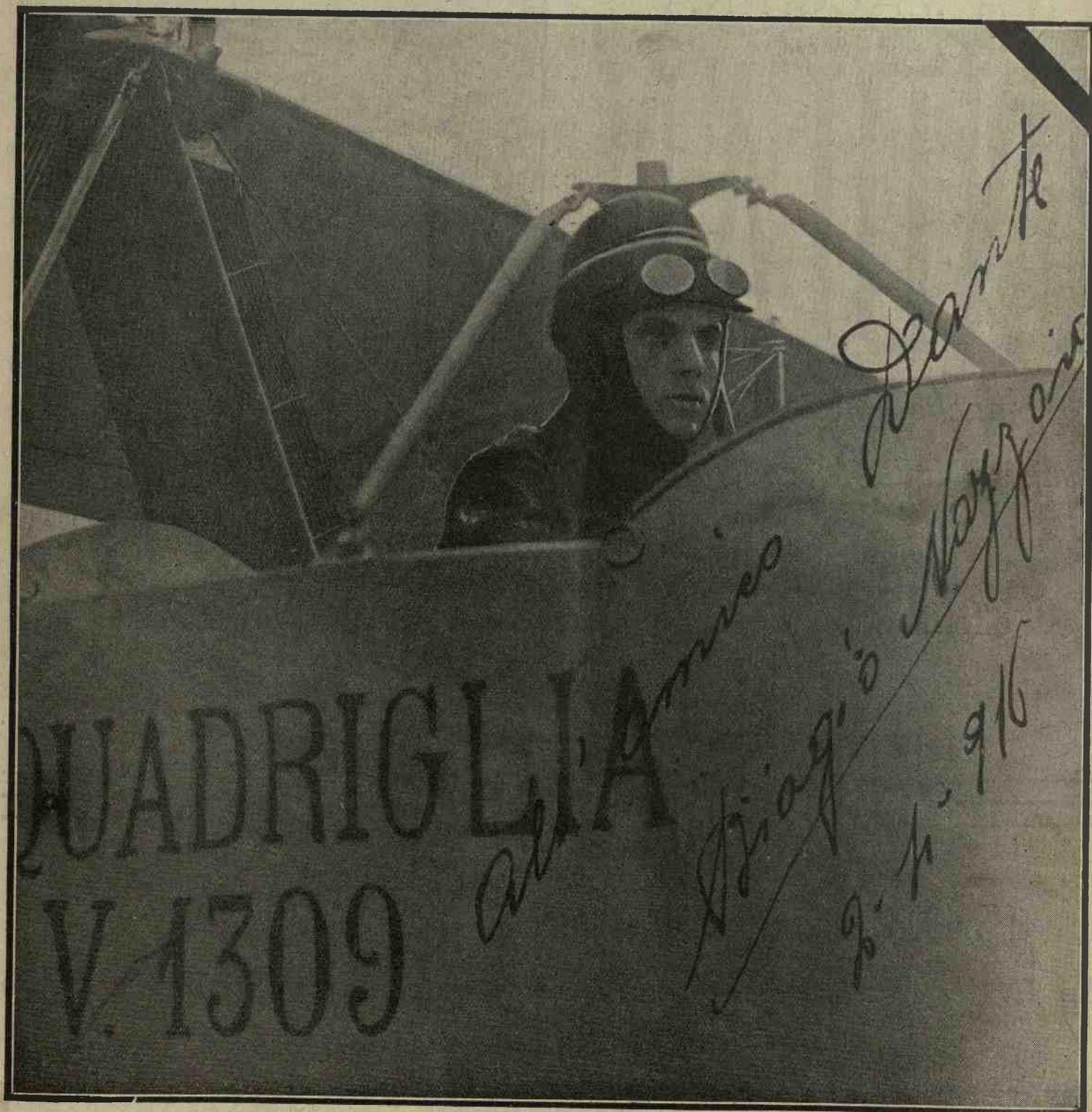
|          | ITALIA | ESTERO |
|----------|--------|--------|
| Anno     | L. 15  | L. 30  |
| Semestre | 8      | 16     |

Direttore: GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 9 - TORINO

**PREZZO DELLE INSERZIONI**

|              |        |                     |        |
|--------------|--------|---------------------|--------|
| Una pagina   | L. 350 | Un quarto di pagina | L. 100 |
| Mezza pagina | L. 190 | Un ottavo di pagina | L. 80  |



**FRA I RICORDI DI UN GRANDE CAMPIONE.** — BIASIO NAZZARO durante la guerra divenne anche aviatore e la fotografia lo ricorda ai fronte mentre parte per una ricognizione sul nemico.

# La VI Susa-Moncenisio

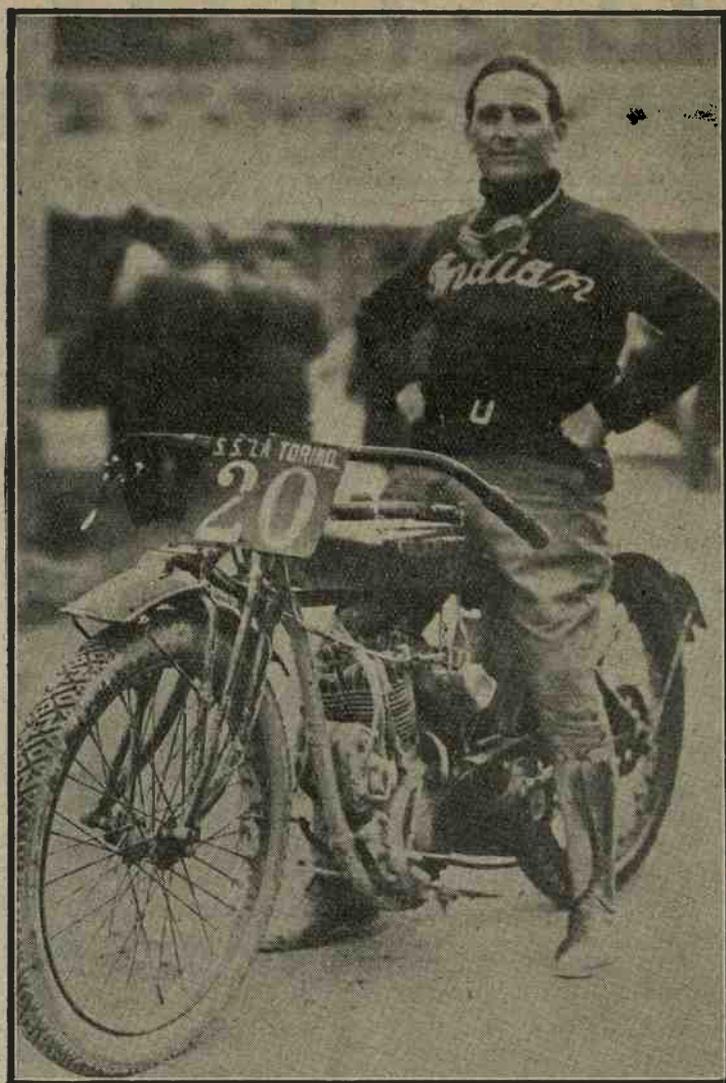
segna un'ecatombe di records

E

LA MACCHINA

# INDIAN

*anche questa volta  
supera tutte le concorrenti.*



*Il corridore Mancini*

Il corridore MANCINI  
affermandosi degno emulo di BIAGIO NAZZARO  
stabilisce su

# INDIAN

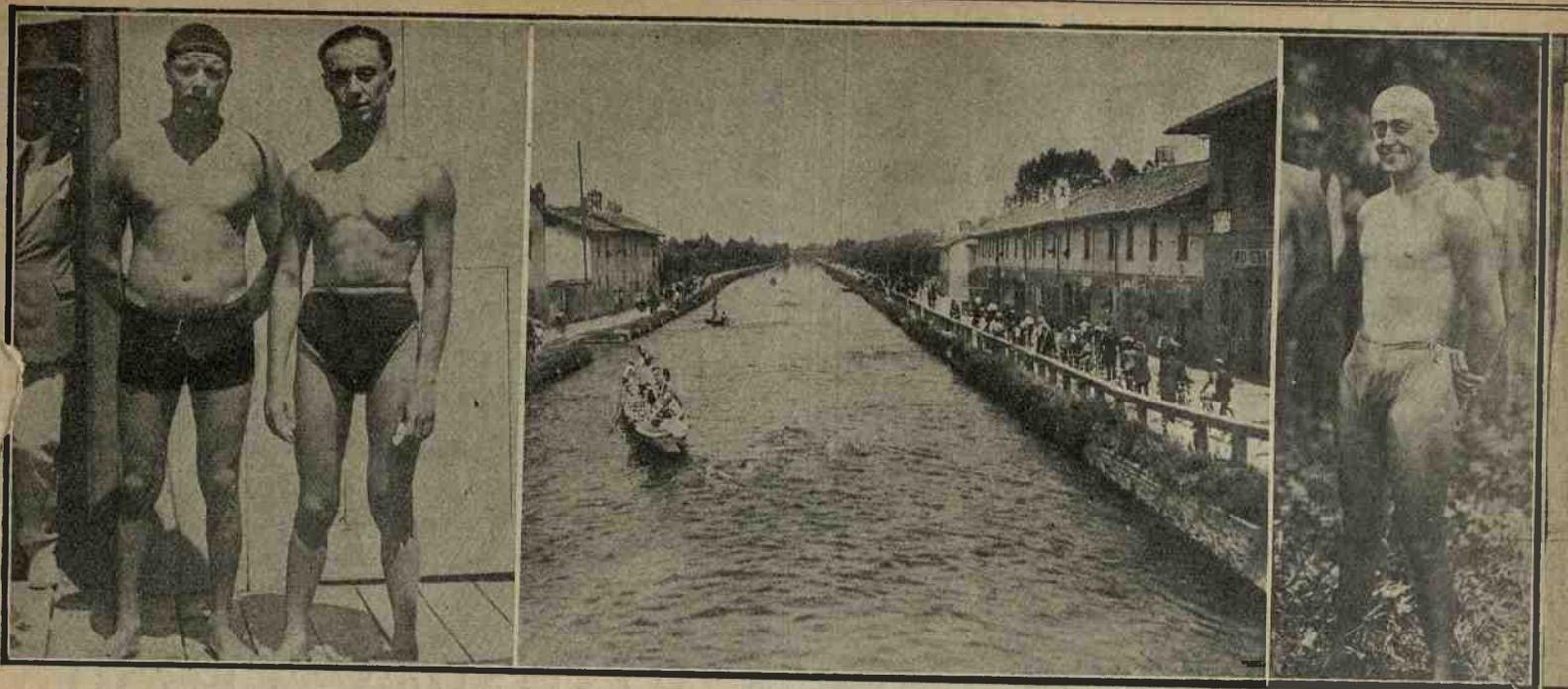
il nuovo record della salita Km. 22 in 20' 40" 2/5

*Le INDIAN 1922 sono le più belle macchine del mondo e fanno  
ammalare d'idrofobia i concorrenti*

.. MILANO ..  
Via Legnano, N. 32

## NAGAS & RAY

.. TORINO ..  
Corso San Maurizio, 57



Le gare di nuoto in Italia. — A sinistra: Sachner e Di Bello 1° e 2° arrivati nella gara romana per la Coppa Bissolati (Fot. D. Biondi - Lastre Gevaert). — Nel centro: La gara di resistenza a Milano nel Naviglio (Km. 7,500). — A destra: Costa, il vincitore della gara. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

## Le ultime gare di nuoto in Italia

A Roma, nel Tevere, si è disputata la seconda gara per la coppa Leonida Bissolati.

Ecco l'ordine di arrivo:

1. Sachner Antonio del Savona F.B.C. ; 2. Di Bello Antonio, Liberty di Bari; 3. Bresciani R.N. Bracciano; 4. Panero Calisto, R. N. Milano; 5. Bacigalupo Renato, R. N. Rapallo; 6. Olivieri Sportiva Sturla; 7. Pinotti, R. N. Bracciano; 8. Bacigalupo Luigi; 9. Antonicelli; 10. Pacifici; 11. Frascchetti; 12. Carando; 13. Persico; 14. Ottonello; 15. Fanti; 16. Gonzales; 17. Bernardi; 18. Simonella. Seguono altri quaranta.

I concorrenti si tuffano dal pontone preparato dal genio militare.

Dal groviglio intricato dei nuotatori, esce dopo poche decine di metri Sachner, che con la sua classica e personale nuotata, avvantaggia di qualche metro su Di Bello che lo segue come una ombra.

Bresciani, rimonta lentamente alcuni avversari, e si porta verso l'Olmo, a pochi metri dal campione ligure.

Sachner, che procede sempre con una straordinaria facilità, si fa raggiungere da Bresciani che passa in testa, ma per poco.

Di Bello è in terza posizione, più lontano Panero e poi il piccolo Bacigalupo. Il fratello Luigi non sarà mai in gara per una lieve indisposizione.

Verso i Polverini, Sachner è nuovamente in testa seguito da Di Bello e da Bresciani. Le posizioni non cambiano più sino all'arrivo.

Il premio di rappresentanza per i migliori tre classificati è vinto dalla Ruentes di Rapallo, seconda la R. N. di Rapallo.

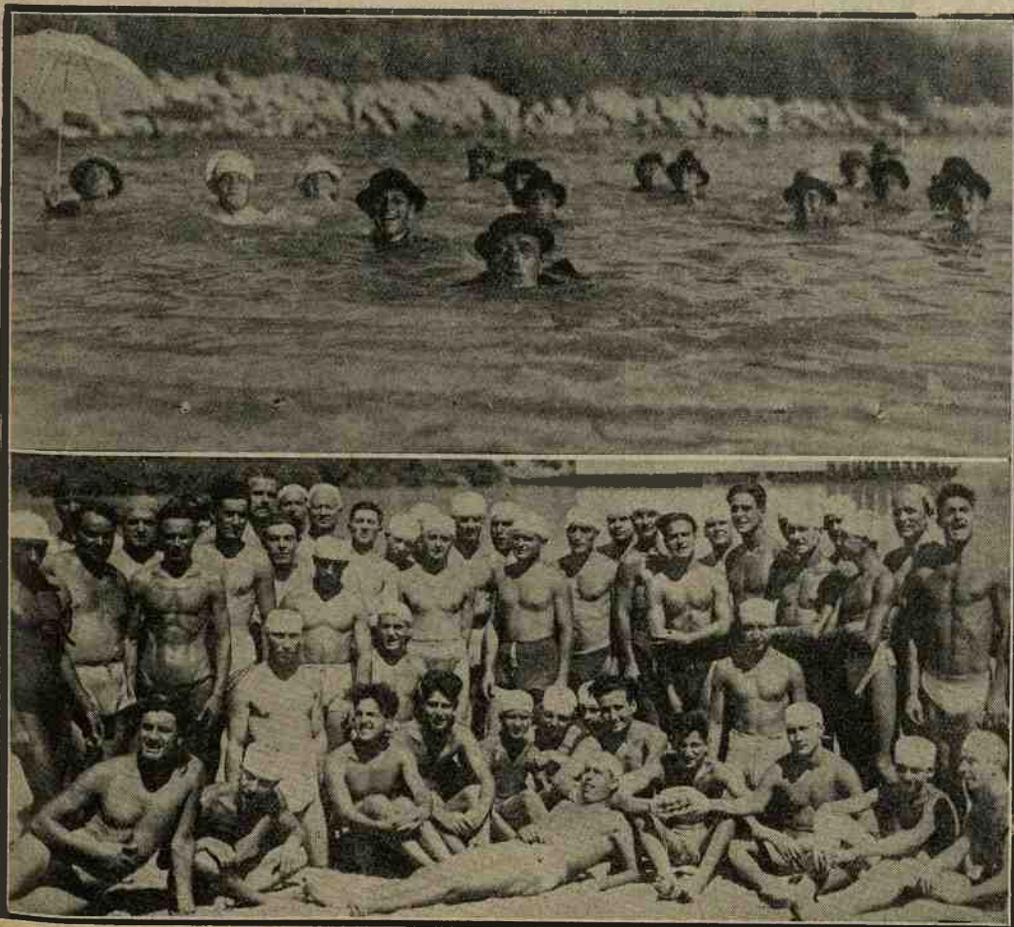
\*\*\*

Costa Malito ha vinto la gara di fondo km.7,500 sul percorso Bonirola-Milano.

Ecco l'ordine di arrivo:

1. Costa Malito della Fratellanza Ginnastica Savonese in ore 1,15'47"; 2. Panero Callisto della R. N. di Milano in 1,16'10"; 3. Calzavara Attilio dei Canottieri Patavium in 1,17'26"; 4. Besozzi Ugo della R. N. di Milano in 1,20'15"; 5. Olivieri Luigi dell'U. S. Cellesse in 1,20'22"; 6. Rappi Giuseppe in 1,21'20"; 7. Mandelli Giulio in 1,22'50"; 8. Tortelli Giuseppe in 1,24'50"; 9. Lisi Livio in 1,24'50"; 10. Zanaroni Giorgio in ore 1,26'30"; 11. Felizzari; 12. Visini; 13. Ornato. La Coppa Brioschi è stata assegnata alla Fratellanza Ginnastica Savonese.

L'anziano campione ha dato l'impressione di non aver avuto rivali; la sua condotta di gara dice chiaro come il savonese si sentisse l'uomo migliore che può bene lasciare sbizzarrire gli avversari per minacciare in seguito e vincere alla distanza. La gara di Costa Malito, che può definirsi una gara di regolarità, è dunque frutto di saggia distribuzione di forze quale l'espérimentato campione non poteva mancare di fornire. Per gli altri si è avuta l'impressione che la distanza sconosciuta costituisse un severissimo handicap. Per qualcuno è stato fatale l'inizio troppo lento, per altri, come Magneto, l'inizio violento invece è stato causa del ritiro. Il sordo-muto, fino a che è rimasto in gara, è stato il più accanito avversario del vincitore e lo ha anche preceduto a Trezzano, ma poi stanco e reso nervoso da qualche collisione con Costa Malito abbandonava e Malito, che precedeva il gruppo di molte centinaia di metri, ebbe corsa vinta. Con questo non bisogna però credere che il vincitore abbia demeritato della vittoria. Tutto al più egli, con una tattica ormai abituale ai grandi campioni non soltanto del nuoto, ha lasciato che l'inesperienza degli avversari gli facilitasse il trionfo. Il milanese Botta si è presentato alla gara in non buone condizioni di salute e dopo qualche chilometro era già in notevole ritardo. Il titolo di campione lombardo passa dunque in base al regolamento al... ligure Panero che si è ben meritato il secondo posto dopo una lotta durissima col padovano Calzavara, un buon owerista e che ha ceduto forse per mancanza di allenamento. Ottima l'organizzazione della R. N. di Milano.



Le gare di nuoto nel Tevere. — In alto: Saggio indumentale fra i soci della Rari Nantes di Roma. — In basso: I concorrenti alla gara per la Coppa Bissolati (Fot. D. Biondi - Lastre Gevaert).

Leggete e diffondete nelle vostre Società la "Stampa Sportiva", 16-20 pagine illustrate per 30 centesimi.

Per imparare la **BOXE**

Nuovissima pubblicazione riccamente illustrata

Prezzo L. 3,75 (Spese postali L. 1)

Indirizzare:

**BOSCO MARRA & C.**

Via Roma, 31 - TORINO



**PIRELLI**

GOMME PER  
CANCELLARE

**E. PASTEUR & C.**

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

:: Ditta specializzata in Articoli per FOOT-BALL ::



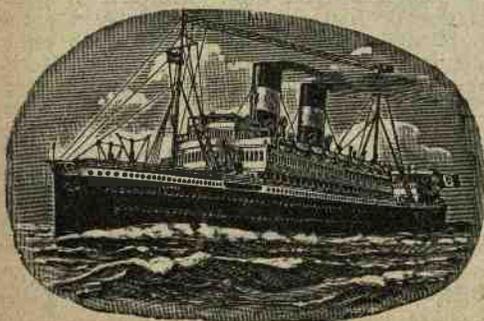
I nostri articoli sono preferiti dai più grandi CLUBS e dai più noti giocatori.



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

**Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C°**

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



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

Listino partenze, prezzi informazioni a richiesta.

Prima corsa in Italia, prima vittoria!

nella classica motociclistica

:: Susa-Moncenisio ::

(Km. 22,100 in salita)

JOLLY si classifica PRIMO della categ. 500 cmc. su

**ALCYON**

in 22' 34" 1/5 lubrificando con

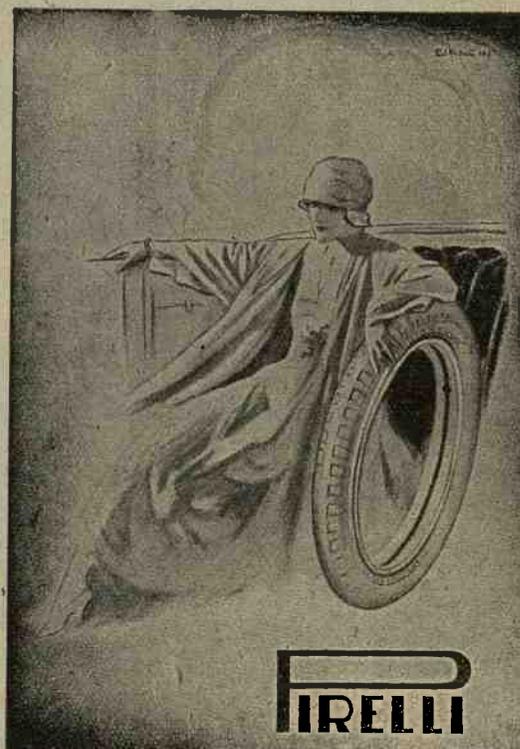
**MOTORCYCLE-OIL**

Agente Generale per l'Italia:

**ENRICO PEILA - Via Bellezza, 5 - TORINO**

Deposito e Rappresentanza per la Provincia di Torino dei lubrificanti:

**MOTORCYCLE-OIL**



TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2



Ricordi del Grand Prix Automobilistico di Francia. — A sinistra: Il cav. Felice Nazzaro. — Nel centro: Rougier vincitore del Grand Prix di turismo. — A destra: Marco, 3° classificato nel Grand Prix di velocità (Fot. S. A. Berry).

## L'Educazione Fisica Italiana Militare, Premilitare, Civile.

Con i tipi della grande casa editrice G. B. Paravia e C. si è pubblicato di questi giorni un interessante volume dal titolo suesposto, opera di un cultore appassionato e competente dell'educazione fisica quale è il prof. cav. magg. Cesare Titi di Roma.

L'opera è dedicata a S. A. R. Umberto di Savoia ed ha una prefazione del prof. Pietro Romano.

Riproduciamo da queste pagine interessantissime alcuni punti maggiormente riguardanti lo sport.

N. d. D.

### LO SPORT È EDUCAZIONE FISICA.

Quanti, quali immensi benefici può dare e già dà lo sport, razionalmente praticato, nell'Esercito e nel Paese!

Molti anni fa il grande Mosso diceva: « Negare ai giovani la pratica degli sports è come respingerli crudelmente da una delle più pure ed intense sorgenti di vita, privandoli in pari tempo di mezzi educativi di altissimo valore morale e di straordinario potere fortificante ».

E Franco Tedeschi diceva ne *La Sorgente* qualche tempo fa: « Ormai soltanto gli imbecilli si ostinano a non comprendere come lo sport sia un mezzo efficacissimo per migliorare non solo fisicamente, ma moralmente ed intellettualmente una razza; sia al pari dell'arte e della scienza una fonte di idealità ».

Ormai tutti sono convinti di queste verità; contrari sono soltanto pochi isolati che meritano l'epiteto poco onorifico che regala loro il Tedeschi, oppure altri che per vecchio pregiudizio ormai superato, o per mala fede hanno interesse di combattere lo sport e di metterlo in falsa luce. Si deve inoltre considerare che non è possibile tener sempre la gioventù all'a, b, c della ginnastica, come si è preteso sempre di fare in passato nelle scuole e nell'Esercito. Un giovane fatto, un soldato, deve arrivare fino alla z; egualmente non è possibile tenere in esercizio fisicamente un esercito con la sola ginnastica educativa (o di preparazione delle attitudini, come noi più propriamente la chiamiamo e che, del resto, vogliamo ben curata nel primo periodo di istruzione); occorrono anche: ginnastica d'applicazione, sports, gare, giochi sportivi. Anche il metodo svedese di ginnastica termina con gli sports.

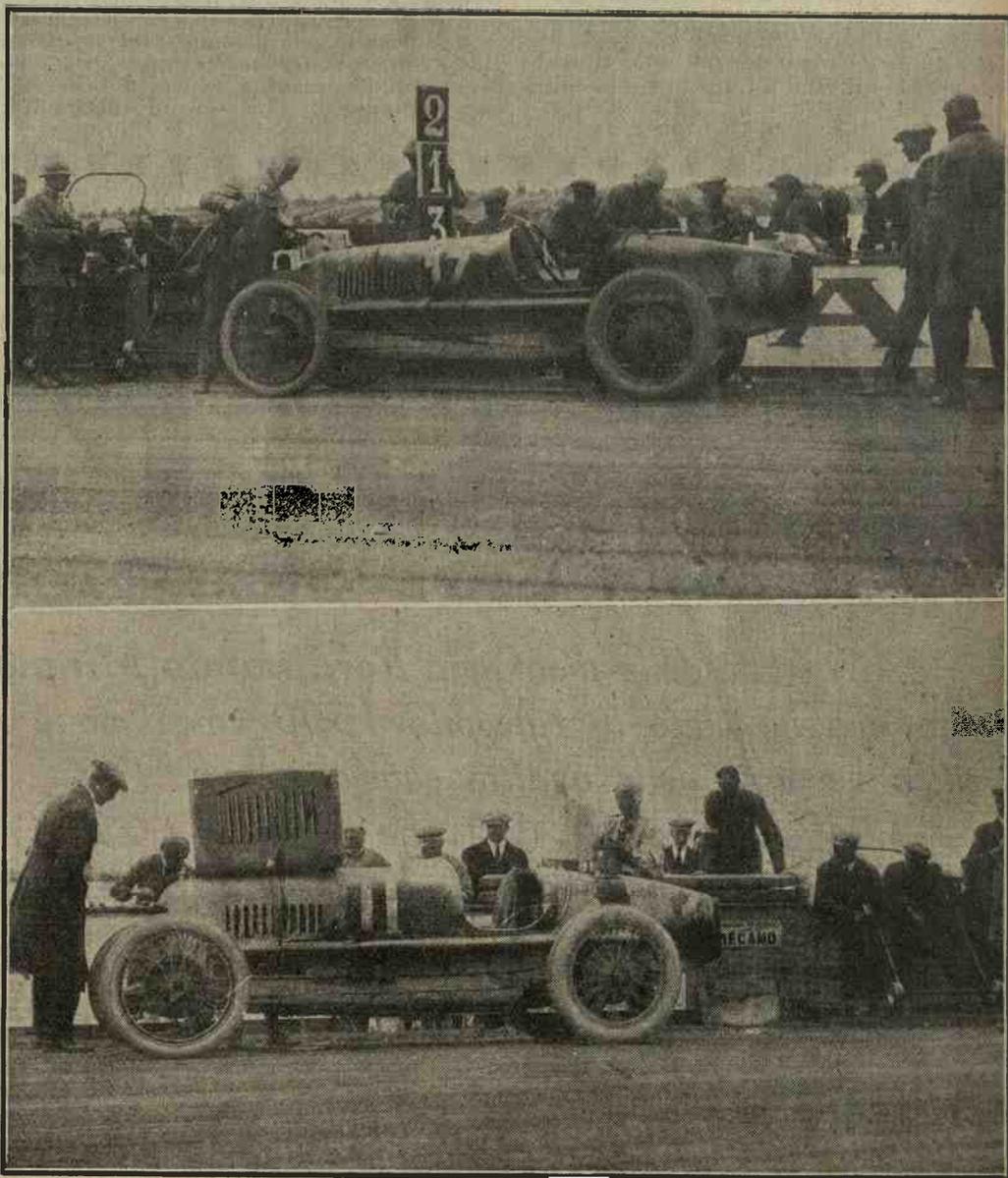
Naturalmente, gli esercizi sportivi vanno coltivati dopo una ginnastica di sviluppo e di preparazione, la quale dovrebbe essere compiuta nelle scuole e nei corsi premilitari, giacché essa deve essere coltivata nell'adolescenza; in difetto di ciò essa si compirà brevemente (più per sviluppare le attitudini e per preparare agli esercizi più intensi, che per procurare uno sviluppo fisico che ormai c'è già) nel primo periodo di recluta.

Da quanto abbiamo detto si deduce che gli sports non sono indicati agli adolescenti ed agli impreparati, ma a giovani superiori almeno ai 16-17 anni; indicatissimi, anzi necessari ai giovani fatti ed ai soldati. Lo sport, più che completamento della educazione fisica, come taluno

ritiene, è educazione fisica vera e propria; è la fase virile di essa, cioè la più importante.

### NECESSITA DELLE GARE.

Col nostro metodo e con lo sport si suscita la gara, l'emulazione, ossia la molla potente di ogni



In alto: Biagio Nazzaro al rifornimento. - In basso: Bordino si rifornisce di benzina (Fot. S. A. Berry).

risultato migliore in qualunque manifestazione umana.

In una polemica di metodi di educazione fisica vi fu perfino chi scrisse questa sciocca sentenza: «Le gare rivelano oscuri, brutti istinti, che l'educazione dovrebbe tendere a far scomparire». Naturalmente quella voce, che parlava contro il nostro metodo, rimase isolata. Con simili idee, trapassate ormai per fortuna, non sarebbe possibile davvero irrobustire una nazione ed agguerrire un esercito.

Gara significa emulazione, stimolo e, in ultima analisi, sforzo della volontà a plasmarsi una individualità propria, cioè una « coscienza » che se vale nel campo sportivo ed in palestra non può non continuare a sussistere; oltre lo sport, in tutte le altre manifestazioni della vita. Nella vita tutto è gara; ecco perchè le gare sportive preparano alla vita. Sarebbe davvero strano che, mentre ovunque si tende a superare l'avversario od il compagno (a cominciare dalle scuole, con le votazioni e con gli esami, fino alla conquista di impieghi, di industrie, di commerci, ecc.) proprio in educazione fisica, ossia nella branca più adatta dell'educazione umana, non si volesse ammettere la gara.

Il giovane, cercando di migliorar sempre i suoi esercizi, di non essere inferiore al compagno o ai compagni, di superarli, di vincerli in una difficoltà, acquisterà man mano sicurezza del proprio valore, un'abitudine alla lotta che lo renderanno disinvolto e pronto quando dovrà superare difficoltà nella vita ed, occorrendo, in guerra.

Le Olimpiadi, con le loro gare ed i loro campioni, si svolsero nell'epoca migliore della civiltà greca, alla quale potentemente contribuirono. Le ripristinate Olimpiadi moderne tendono ad uno scopo altamente civile ed umano. Nel giorno della inaugurazione di esse, gli atleti, di nazioni diverse ed anche avversarie, giurano riuniti solennemente: *lealtà, rispetto, cavalleria, per l'onore del proprio Paese e per la gloria dell'Umanità*. Altro che gli « oscuri e brutti istinti » frutto di melanconiche menti malate!

## L'EDUCAZIONE FISICA NELLE SOCIETÀ E NELLE SCUOLE.

Quanto abbiamo esposto e quanto esporremo in seguito, anche nella parte puramente tecnica, si addice anche alle società ginnastiche e sportive ed alle scuole. Le società sportive hanno il merito di aver contribuito e di contribuire alla educazione fisica nella nazione, ma l'opera loro sarà anche più utile se ampliata e disciplinata. Nelle scuole, purtroppo, l'educazione fisica è in uno stato di semiabbandono, quantunque essa sia obbligatoria per legge fin dal 1878, e ciò principalmente per difetto di locali, di orari, di interessamento delle autorità.

A parere nostro tutta l'educazione fisica della Nazione va riordinata e coordinata. E giacchè l'educazione fisica è una (nè militare, nè sociale, nè scolastica, ma una sola, che comprende tutte queste branche) noi crediamo che spetti al Ministero della guerra, per mezzo dell'Esercito, l'opera grandiosa di riorganizzazione e di diffusione.

### L'ESERCITO SARA IL PROPULSORE DELL'EDUCAZIONE FISICA NELLA NAZIONE

Se anche quest'opera di riorganizzazione e di diffusione non si facesse a mezzo di leggi o di accordi fra i vari Ministeri (Guerra, Pubblica Istruzione, Esteri, Interni), il Ministero della guerra finirebbe per essere egualmente il propulsore ed il coordinatore naturale dell'educazione fisica e sportiva nazionale. Stabilito infatti ed applicato il principio che l'educazione fisica è la base di ogni educazione militare e civile, l'Esercito, specialmente ora con la sua ferma breve, dovrà pretendere che una preparazione fisica sia fatta, anche con direttive da esso tracciate, nelle scuole, nelle istituzioni premilitari, nelle società ginnastiche e sportive. L'obbligatorietà, a tutti i giovani, di una completa educazione fisica sarà presto un fatto stabilito nelle varie nazioni (in Francia già si vuol stabilire per legge) ed il controllo allora avverrà nell'Esercito, quando i giovani verranno alle armi. L'Esercito completerà l'educazione fisica e sportiva della gioventù; di essa saprà diffondere principii sani e norme chiare e soprattutto saprà trasfondere nei soldati il desiderio, anzi il piacere di coltivarla anche nell'epoca del congedo.

Cesare Tifi.

## Il Grand Prix di Turismo

### La classifica

1. Rougier (Voisin), impiegando a percorrere i 3 giri del circuito, pari a km. 709,140, ore 6,35'9" 2/5, alla media oraria di km. 107,500. 2. Duray (Voisin) in ore 6,37'31" 1/5, alla media di km. 106,790; 3. Gandermen (Voisin) in ore 6,45'57" 3/5, alla media di km. 105,570; 4. Boillot (Peugeot) in ore 6,46'41" 3/5, alla media di km. 104,903; 5. Picchioni (Voisin) in ore 6,49'58" alla media di km. 103,764; 6. Artault (Peugeot) in ore 7,21'25" alla media oraria di km. 96,409.

### La Rubrica per tutti

GENOVA. - *Borgia*. Saluti cordiali e grazie — LA GARENNE (Seine). - *Gassaniga*. L'istituzione che la interessa non ha dato più segni di vita; si rivolga allo scultore comm. Vito Pardo a Roma. — NOTO (Siracusa) - *Eraldo Perini*. Si abboni. — BARI - *Michele Massarelli*. Prima mandi la quota di abbonamento. — TORINO - *Carruti Felice*. L'avvenimento è di data troppo remota per ritornare a trattarlo. — GENOVA - *Guarnieri*. I grandi avvenimenti di questi giorni hanno tolto ogni spazio allo sport della vela; ne approfitteremo ugualmente in un prossimo numero. — REGGIO EMILIA - *Fossa Gino*. Grazie! ce ne varremo certamente quanto prima. — TRIPOLI - *Costantini*. Lo sciopero ed i grandi avvenimenti ci hanno impedito di favorirla; ci ricordi sempre. — PALERMO - *Gelfo*. Idem. — TORINO - *Agostini*. Fotografie grandi ma scure e grazie. — ROMA - *Biondi*. Sta bene Gewaert; campionato Tevere giuntoci tardi, al prossimo numero. — TIVOLI - Tasso Ulini. Non l'abbiamo dimenticata; la favoriremo appena trascorsi i grandi avvenimenti.

Nel prossimo numero daremo un largo servizio fotografico della corsa automobilistica Aosta-Gran San Bernardo (30 Luglio).

Superba performance quella ottenuta dalla vetturessa

# O. M.

nella Gara Susa-Moncenisio!

All'assalto della montagna *Ferdinando Minoia* con la vetturessa O. M. non solo ha vinto la categoria 1500 cmc., ma è riuscito secondo nella classifica generale delle quattro categorie.

La Vetturessa O. M. ha superato i 22 Km. di salita in 20' 20" alla velocità media oraria di Km. 64,918 m. battendo il record stabilito da *Conelli* in 24' 9" 3/5.

Sono questi successi che non si discutono

.. .. Agenzia Automobili O. M. - BRESCIA .. ..



*I funerali di Biagio Nazzaro. — A sinistra: La camera ardente presso le Officine FIAT (Fot. S. A. Berry). — Nel centro: La salma è trasportata a braccia sul carro tunebre dagli amici. — A destra: Il comm. G. Agnelli ha pronunciato un alto elogio del caduto ed assiste al trasporto della salma (Fot. Cav. Ottolenghi).*

## Come il popolo torinese ha reso le estreme onoranze a Biagio Nazzaro.

*Le cronache dei giornali torinesi non hanno mai registrati funerali così imponenti come quelli resi a Biagio Nazzaro.*

*Duecentomila persone hanno fatto ala al passaggio del corteo al quale partecipavano 30.000 altre persone, fra cui autorità, campioni di ogni sport, giornalisti, rappresentanze di società. Centinata di corone hanno seguito il feretro mentre dall'alto di ogni casa fiori e fiori scendevano a dire tutto il reverente omaggio del popolo torinese a Biagio Nazzaro.*

*Prima che la salma scendesse nella tomba parole di profondo cordoglio pronunziarono autorità ed amici del defunto: Giovanni Agnelli, Emilio Zanzi, Gustavo Verona, Gatti-Goria, Luciano Bianchi, M. S. Mina, Farinelli, Carlo Rosso, Acutis.*

\*\*\*

*Luigi Ambrosini ha scritto per il giornale La Stampa uno dei suoi soliti forti articoli. Egli che dello sport non è solo un ammiratore ma che ha praticato a lungo gli sports, così ha riassunto l'ultimo saluto del popolo piemontese intitolando il suo scritto: « Anima popolare ».*

« Non è stato l'accompagnamento ultimo di una salma; pietoso e devoto, triste e dimesso; ma quasi la lunga visione di un vivo, attraverso il pianto e il singhiozzo, per le strade gremite da un capo lontano all'altro lontano capo della città. Decine di migliaia di cittadini hanno fatto ala al passaggio di quel niente che è il corpo morto di un uomo; ma la gente vedeva tra i fumosi panni e le fiaccole e i fiori l'immagine viva, una giovinezza stroncata, ma verde tuttora, e un valore generoso e una fantastica audacia, che non sapevano di morte. La giovinezza è ancora una sapevano di morte. La giovinezza è ancora una corsa, mentre cade. Sembra sempre un volo, ancora abbattuta. Ieri è passato Biagio Nazzaro per le vie di Torino, non per l'ultima volta.

Riviveva nei compagni che s'erano rivestiti a festa e seguivano il carro come guardie fedeli e gelose: non c'era nessuno fra il compagno e i compagni, non abbiamo visto nessuno fra quel feretro lento e la colonna di quegli uomini d'ogni età, che a capo curvo segnavano il passo, sogguardandosi attorno, gelosi, come volessero proteggere colui che era dei loro. Riviveva nei compagni di fatica il giovane entrato anch'egli nella fabbrica, uscito dalla fabbrica solo per andare a morire. Nulla era più pacifico di quella massa di uomini che seguivano, ma nel profondo dei loro occhi era un'ombra di gelosia, pareva avessero da difendere il proprio affetto fraterno, il bene a cui si sentivano così vicini e legati. Lo accompagnavano quasi con una protezione guerriera, come avrebbero fatto di lui, della sua persona viva, e della sua macchina che stesse per

avviarsi al cimento. Era un accompagnamento di forza muta, era una protezione come di istinti e di anime; era uno dei loro uomini di più sentita ed entusiasta fiducia, un crescente idolo, un nome e una storia loro, piena di attesa e senza invidia.

Nessuno può rappresentare questi uomini del popolo all'infuori del popolo. Sono suoi, gli appartengono, non si riesce a portarglieli via. Non si deve pensare di portarglieli via. Essi sono il fiore della sua anima, rivivono al sommo luminoso del suo profondo istinto.

Sono i suoi eroi vivi, quotidiani, che il popolo sente espressi non solo dalla propria anima, ma dalla propria opera, dalla giornata di fatica e di lavoro.

La grande famiglia radunata ogni giorno fra gli alti e vasti muri, ognuno dinanzi alla sua macchina, ognuno col suo acciaio fra le mani, ha un'anima che non pare, ma si rivela gelosa della propria opera, e ha, nel profondo, l'orgoglio di un lavoro solo in apparenza sminuzzato ed anonimo. Ognuno ha il suo compito, come ognuno ha il suo posto; e questo meglio si sente quando l'opera comune è più rara, quando la macchina alla quale tutti hanno collaborato è quella che deve cimentarsi e vincere, è quella su cui deve correre Felice, o Bordino, o colui che li segue dappresso, il più giovane, quello che prima volava su altre macchine, e ora rischia la vita e tenta la fortuna con queste.

Si sentiva ieri, attorno all'immagine sempre viva dell'ardimento, questa coscienza laboriosa operaria, quasi erigersi passando per mezza la città: mostrarsi nel lutto ancora più schietta e profonda che non fosse apparsa, giorni prima, nel giubilo della vittoria.

E la cittadinanza faceva ala, con la stessa anima. Era popolo che sentiva passare questa fede e questo sentimento di popolo.

Torino, che non si cerca mai, che non vuole mai cercarsi per esaltarsi, si ritrovava per le vie, al passaggio della vittima, in cui tutti, uomini, donne, bambini, pareva continuassero a vedere il vincitore, il trionfatore.

La folla inalzava al vertice della propria anima la sventura e la morte; le trasfigurava; dava loro, pur fra le lacrime, non so che senso di vita e di speranza.

E così è passato il nero carro per le vie, sotto i fiori, fino a varcare il ponte che non si rifà al ritorno, fino ad entrare nel recinto dove si posa per sempre, dove anche il corpo di Biagio Nazzaro poserà per sempre. Ma la sua immagine è tornata di là, è rientrata col popolo nelle case del popolo, rientrerà domani coi compagni nella laboriosa officina.

(da *La Stampa*).

Luigi Ambrosini.

## AUTOMOBILISMO

### Il successo della grande corsa in montagna Aosta-Gran San Bernardo

#### La lista degli iscritti.

*Automobili.* — Cat. 1500 cmc. : 1. Ada Chiribiri, 2. Roggeri, 3. Ghia, 4. Petromilli, 5. Tornielli, 6. Aymini, 7. Magliano, 8. Silvani, 9. X. - Categoria 3000 cmc. : 1. Ferrari, 2. Mussini, 3. Gastaldetti, 4. Concaris, 5. Foresti, 6. Cattaneo, 7. Avezzano, 8. Ascari, 9. Sivocci, 10. Tabozzi. - Categoria oltre 3000 cmc. : 1. X, 2. Ascari, 3. F. Conelli, 4. Spagnoletti, 5. Maserati, 6. Capirone, 7. Campari.

*Motociclette.* - Cat. 500 cmc. : 1. Rossi Augusto, 2. Minetti, 3. X, 4. Merlo, 5. Gianoglio, 6. X, 7. Opessi, 8. Leoni, 9. Grignani, 10. Vaga. - Cat. 1000 cmc. : 1. X, 2. X, 3. X, 4. Milani, 5. Porra, 6. Mancini, 7. Agati, 8. Giraudo, 9. Barberis. Le iscrizioni alla gara motociclistica si ricevono presso l'U. S. Torinese (Galleria Nazionale) e il « Popolo Sportivo » (via XX Settembre, 60).

### Stabilimenti

# “LAFLEUR,”

di A. GORETTA

UFFICI: Corso Regino Margherita, N. 125

Tel. 7-26 - TORINO - Tel. 7-26

#### VETURE DI RIMESSA

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

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

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

**VETURE FIAT**  
**SERVIZI DI GRAN LUSSO**

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

# Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE - CHIASSO  
DOMODOSSOLA - PONTEBBA - TRIESTE - POSTUMIA (Adelsberg)

*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*  
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

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

## Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

### AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

ANZITUTTO UN

*Cinzano*



I grandi costruttori delle macchine del Grand Prix di Francia. — 1. Bugatti, 2. Ballot, 3. comm. G. Agnelli col figlio ed il cav. Chiavelli. (Fot. S. A. Berry).

## L'Accampamento Alpino.

La storia dell'accampamento in Italia è strettamente legata a due nomi: a quello di Angelo Mosso ed a quello della *Sucaï*.

Il primo, l'uomo di scienza, il fisiologo della montagna, dovendo vivere in alto per i suoi studi, si servì della tenda non solo come ricovero per le sue esperienze, ma visse alla tenda, innamorato delle solitudini e delle paci dell'alto. La seconda, sorta qualche anno dopo le prove del Maestro, fece suo il programma racchiuso in brevi linee, e si diede all'opera nuova. Aveva scritto Mosso: «L'ideale che la gioventù si innamori delle nostre Alpi e senta la passione di vivere sotto la tenda all'altezza degli ultimi pascoli».

La *Sucaï*, forte solo della sua gioventù, unica associazione goliardica conscia dei veri bisogni degli studenti d'Italia, raccolse il desiderio e ne fece pratica realtà. Audace l'esperimento, e la Direzione generale lanciando la prima Tendopoli sapeva di non dover contare altro che sulle sue forze. Ma quelle forze, non numerose, erano le più belle, erano le speranze degli atenei, la nuova vita della patria, la parte migliore della generazione. E nella loro unione, nella loro *Sucaï*, trovarono quanto il desiderio sognava.

Io vorrei che fosse ancora tra noi l'anima grande e buona di Angelo Mosso, vorrei che egli ci confortasse ancora come allora della sua parola; perchè l'accampamento da Lui vagheggiato non è solo divenuto una temporanea realtà, ma una moda capricciosa. Ormai l'Istituzione goliardica, in quasi venti anni di vita, è entrata a far parte della vita nazionale, ed integra mirabilmente l'educazione scientifica con Tendopoli, vera e libera palestra di forze e di volontà.

Per conoscere la montagna bisogna vivere alla montagna, amarla come si ama la vita. Bisogna amare il ghiaccio e la roccia, il sole e la tormenta, le fughe tra la nebbia e i crepacci, e le soste rare sulle vette conquistate.

Bisogna sentire la gioia di essere forti in una vita forte, di saper dominare la volontà e guardare alle solitudini ed ai silenzi dell'alto con animo sereno, perchè la scuola dell'Alpi è rude scuola e l'alpinismo non è sport ma educazione del corpo e dello spirito. E come l'alpinismo non avrebbe ragione di essere un'educazione, se fosse rivolto solo ad irrobustire il corpo, così Tendopoli non è fine a se stessa ma è un mezzo per fare dell'alpinismo.

Diceva un antico proverbio che se la misericordia di Dio è grande, il pecunio del Sucaïno è sempre piccolo. Non è una novità che la vita dell'albergo è sempre costosa, e vivendo all'albergo non c'è nessun guadagno nè morale nè materiale. Chi ha lavorato per tanti mesi all'anno e, scherzi a parte, l'Università ha sempre chiesto ai suoi migliori studio ed assiduità, sente il bisogno di quiete e di solitudine.

Già prima della guerra quiete e solitudine erano stati banditi dagli alberghi così detti d'alta montagna. Il dopo-guerra ha fatto di peggio, e non c'è locanda perduta tra le Alpi che non sia stata sommersa dall'ondata del cattivo gusto e del *dancing*.

Le notti serene e calme delle valli, care ai nostri padri, quelle notti che elevavano lo spirito nel silenzio, i pomeriggi tranquilli, sono ormai barbaramente scomparsi. Danze esotiche, musiche selvagge, canzonette sguaiate sebbene alla moda, rompono il sonno di chi al mattino si deve levare per una ascensione, e se un disgraziato dopo una gita vuol riposare prima di pranzo, vi è subito una «Salomé» od una «Cigoletta» che spandono le loro note quando non è il «jazzband» che vi fa tremare i vetri a colpi di tamburo.

Gli albergatori non hanno torto, e non osano ribellarsi al suon di quel metallo, vilipeso ed adorato: i filistei hanno imposto il loro sistema di vita anche in alta montagna. Non parliamo poi del lato finanziario. Ahimè! Tristi note: se ante-guerra lo studente osava talora sedere ad un *table-*

*d'hôte*, pur essendo ben sicuro che la sua borsa ne avrebbe sofferto, ormai è impossibile.

Cifre spaventose, zeri in quantità gli proibiscono l'accesso, l'albergatore del bel tempo è scomparso e sulla soglia dell'*hôtel* invece del suo sorriso invitante trovate un cerbero, un nemico. E che dire del prezzo di un pernottamento? Carità di patria impone il silenzio.

Ed allora ecco la necessità di Tendopoli. Essa appare, al perseguitato in cerca di tranquillità e di pace, l'oasi desiderata. Non più liste e conti, non più il veleno in fondo, non abiti neri, non balli seccanti, non compagnie odiose. Lo studente sa che a Tendopoli troverà sempre una tenda, un fuoco; e se la sua minestra sarà un po' più cotta, ed il caffè ricorderà nel profumo quello della trincea, non si lamenterà, perchè è opera sua. E soprattutto la gioia grande ed unica del sentirsi libero.

Libero di mettere la sua tenda sotto gli alberi od in cima alle rocce, al sole o all'ombra, di andare o stare; non ore dei pasti, non vicini noiosi, non obbligo di udire discorsi inutili. Sa che sotto



Cav. Felice Nazzaro ed il suo meccanico Carignano pochi minuti prima della partenza. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).



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



*mi mancava proprio il...*  
**PURD**  
**ESTRATTO DI CARNE "SOLE"**  
PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE.. TORINO

**PNEU-CICLO DUNLOP**



**EMILIO ROGGERI TORINO**  
PIAZZA MARTINOS - PORTA S/A

**PNEU-MOTO DUNLOP**



**EMILIO ROGGERI TORINO**  
PIAZZA MARTINOS - PORTA S/A

**PNEU-AUTO DUNLOP**



**EMILIO ROGGERI TORINO**  
PIAZZA MARTINOS - PORTA S/A

**GOMME-PIENE DUNLOP**



**EMILIO ROGGERI TORINO**  
PIAZZA MARTINOS - PORTA S/A

# SPIGA

le migliori Gomme per Ciclo

*In Vendita*  
Presso i primari Negozianti

**SPORTSMEN!...**  
adoperate le  
**LASTRE CAPPELLI**  
Instantanee perfette  
Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque da Esportazione  
Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Frioli - Milano

**GIRO D'ITALIA**  
Anno 1922 - Km. 3000

con **Ciclo GAIA**  
(Gomme "Bergougnan-Tedeschi",)  
2 partiti - 2 arrivati  
**BERTOLINO e SINCHETTO**  
senza rifornimento ed il minimo incidente alle biciclette  
Visibile Via Roma, 42 (Vetrina Rua)  
**Cicli GAIA - Corso Palestro, 2 TORINO**

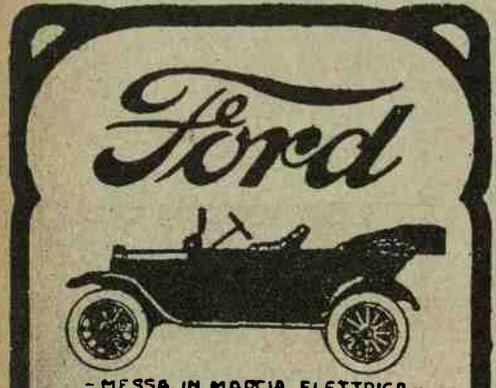
**Cicli FRERA** Modelli : 1922 :  
INSUPERABILI  
con Pneus DUNLOP

**Il nuovo Modello Extra Lusso 47**  
vince tutti i tipi per  
Eleganza e Perfezione  
come  
tutti i 9 Modelli 1922  
da Corsa e da Viaggio

Chiedere Cataloghi agli Stabilimenti "FRERA", - Tradate  
oppure presso  
**MERLO CLEMENTE - C. Regina Margh., 153 TORINO**

e presso i migliori rivenditori

e presso i migliori rivenditori



**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 •

**CIOCOLATO TALMONE AL LATTE**

**Preferite la birra**

**BORINGHIERI**



I vincitori delle gare svoltesi domenica sulla salita Susa-Moncenisio. — Da sinistra a destra: Joly (Alcyon). - Cattaneo (Ceirano). - Lotti (Ansaldo). - Deo Chiribiri (Chiribiri) con la sorella (Fot. Berra Alfredo).

ogni tenda trova sempre un amico, un aiuto, la parola da scambiare.

Perchè uno degli elementi sui quali si deve basare un campo ben organizzato è l'ambiente omogeneo, ed è specialmente in questo che Tendopoli ha la sua forza, la sua originalità. I sucaini escono tutti dal medesimo ambiente e lo studente di Padova e di Bologna è fratello nello spirito e nell'opera di quello di Pavia e di Napoli. Lo studente è studente ovunque. Tendopoli mirabilmente plasma tra loro il Nord ed il Sud, unica nel suo genere. Tutti giovani, intelligenti, robusti formano una stretta famiglia dove la bontà ed il sorriso regnano sovrani. E soprattutto nessuna invidia, nessuna antipatia. Vicino alle cordate celebri per ascensioni, vivono gli amanti della vita al campo; la vittoria e la sconfitta vengono divisi fra chi resta ai fuochi, vestale più o meno barbata, e chi affronta l'alto; così se al campo vi sono quelli che compaiono solo nei giorni piovosi o quando la montagna intrattabile respinge implacabile, vi sono anche coloro che, amanti della vita contemplativa, godono il lento passar delle ore.

Ma la notte, quando più alti si profilano i monti e le cose si animano e la canzone del torrente canta più forte ed i pini mormorano alla brezza, il fuoco centrale del campo si anima. Stese le corde fra gli alberi, preparati i sacchi per l'indomani, i gruppi si raccolgono attorno al focolare primitivo, enorme, druidico. Seniores e sucaini, ricordi e sogni, visioni di vita scintillano colla fiamma viva; i canti della gioventù e della trincea s'alternano e rammentano un passato epico di battaglie e di glorie, poi pian piano la fiamma si abbassa: Tendopoli si punteggia di luci per qualche momento, poi serena dorme. Ed al mattino, colle ultime stelle partono le cordate all'attacco delle vette.

L'esempio dato dalla *Sucaì* fino dal 1909 coll'accampamento in Val Masino, veniva imitato da altri. E prima fra tutti è doveroso ricordare la Società Escursionisti Milanesi, la vecchia e gloriosa S.E.M. Svolgendo la sua attività in un altro ambiente, essa modificò il suo accampamento e seppe mirabilmente adattarlo ai desideri dei suoi soci. La S.E.M., ricca di ottimi elementi e di alpinisti, ha mantenuto però sempre ai suoi accampamenti il carattere alpinistico.

Lontana dai centri in gruppi famosi, ha portato in notevole contributo alla storia ed alla evoluzione dell'accampamento in Italia.

Perchè i nostri accampamenti, quelli sul tipo *Sucaì* e *Sem*, non hanno riscontri cogli altri.

I così detti «campings» americani od inglesi non hanno nulla in comune coi nostri italiani.

Talora sono grandi società che li organizzano, ma i partecipanti non si conoscono o quasi ed ognuno sa per prova che non è affatto simpatico

vivere con gente sconosciuta. I partecipanti vengono per forza di cose ad avere un orario, una mensa, e pochi hanno la fortuna di scegliere i compagni di tenda. Qualche volta gli organizzatori hanno di società solo il nome ed il «camping», basato industrialmente, perde ogni sua attrattiva,

e non vi è neppure uno scopo materiale. E' la vita alla tenda con un direttore d'albergo e con camerieri camuffati da valligiani. Campi su queste basi offrono tutti gli svantaggi della vita libera, senza i vantaggi.

A parte la libertà individuale che viene trascurata, materialmente sono poco economici. L'organizzazione richiede spese assai rilevanti non solo per il materiale da campo, ma anche per gli approvvigionamenti. Se posti su vie di comunicazione perdono ogni loro attrattiva, se messi fuor di mano le spese di trasporto si ripercuotono sul bilancio. Di ambiente omogeneo non se ne parla più e quei campi diventano succursali di grandi alberghi magari con un bar, i thè danzanti, il cinema ed il jazz-band.

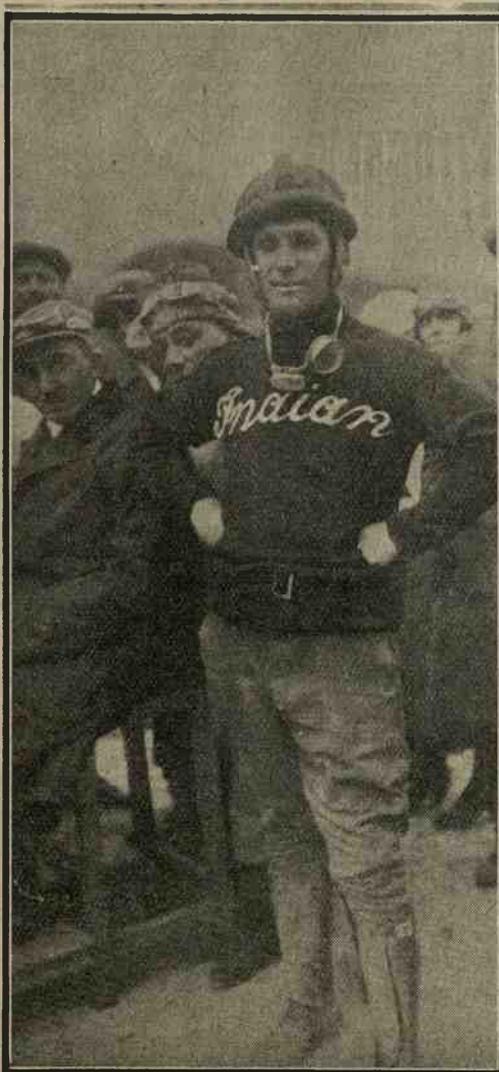
Verrà giorno che sentiremo che americani ed inglesi hanno portato ai loro campi anche il varietà con relative stelle ed impianteranno agenzie di matrimonio e di collocamento sotto la protezione delle tende. La differenza quindi fra queste ibride manifestazioni e le tendopoli tipo *Sucaì* è tale che le organizzazioni non hanno più nulla in comune neppure la tenda.

Ed in questi giorni nei quali il massimo ente turistico italiano, riconoscendo finalmente la bellezza della vita da campo, apre una nuova pagina della storia dell'accampamento in Italia, il miglior augurio che gli si possa fare è che esso si conservi italiano.

Non sarà il concetto di Mosso, perchè l'ambiente richiede diverso trattamento.

Non sarà la comodità di una tenda per ogni partecipante, avrà forzatamente qualche lato debole ma sarà pur sempre il miglior riconoscimento dell'influenza che la *Tendopoli Sucaina* ha portato allo sviluppo dell'accampamento e dell'alpinismo in Italia.

Dott. Mario Gandini.



Mancini (su *Indian*) ha battuto il record della salita del Moncenisio, dimostrandosi un vero emulo di Biagio Nazzaro (Fot. Berra Alfredo).



*Casa fondata nel 1855*

**VERMOUTH  
CORRA**

**TORINO**

*Vini spumanti*

**AMARO-CORRA**

*Liquori fini*

# Peugeot

La gran marca

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA

==== Ditta =====

**G. C. FRATELLI PICENA**

di CESARE PICENA

TORINO - CORSO INGHILTERRA, 17 - TORINO

=====

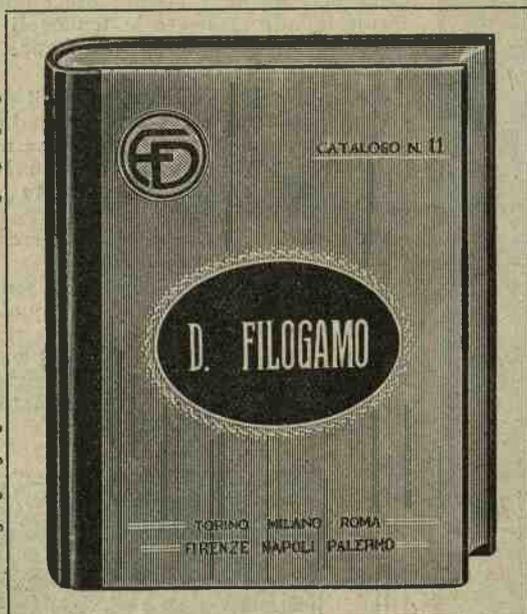
**Cicli**

**Motocicli**

**Automobili**

## Il nuovo grandioso CATALOGO FILOGAMO

.. Accessori e pezzi di ricambio per Automobili ..



.. 620 pagine - 4000 clichés - 17.000 numeri di catalogo ..

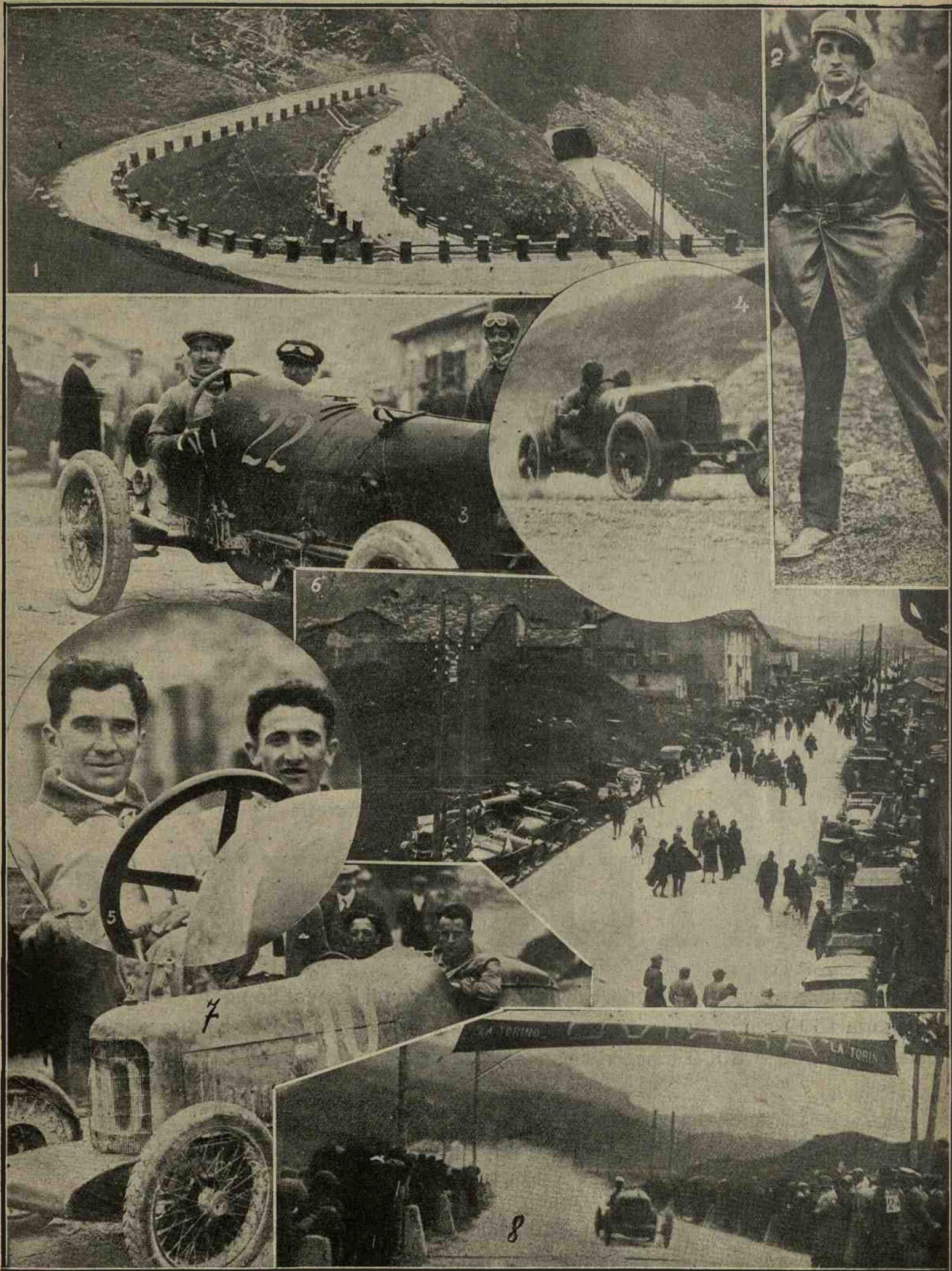
### Domenico Filogamo

Torino  
Roma

Milano  
Napoli

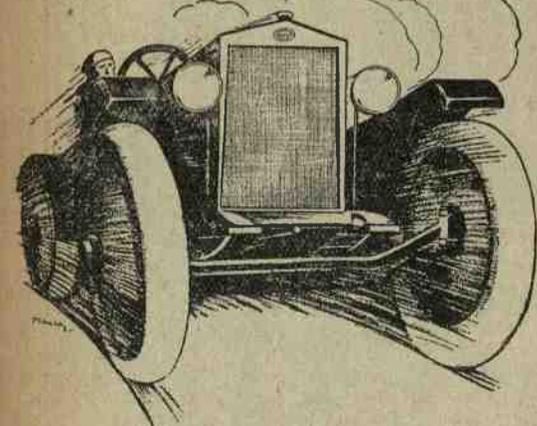
Firenze  
Palermo





La VIª Corsa Automobilistica Susa-Moncenisio. — 1. Un corridore mentre supera le scale. — 2. Il francese *Reville*. — 3. *Maserati* su Isotta-Fraschini. — 4. *Cattaneo* su Ceirano. — 5. *Minoia* su O. M. — 6. Grandissimo concorso di turisti. — 7. *Deo* su Chiribiri. — 8. L'arrivo al traguardo della meravigliosa vetturessa *Chiribiri* (Fot. Abba - Lastre Gevaert).

# DIATTO La VI Susa-Moncenisio per Motociclette ed Automobili



**SOCIETÀ AN. AUTOMOBILI**  
Via Frejus, 21 - TORINO

## La III Aosta-Gran San Bernardo

(30 luglio - km. 30,500).

Dopo il successo della Susa-Moncenisio, che ha riacceso nei migliori combattenti dell'automobile e della motocicletta un vivo ardore di contesa, l'Aosta-Gran S. Bernardo si preannuncia come una competizione senza precedenti che si svolgerà con l'esito più lusinghiero.

Il fascino del percorso che offre al pubblico uno spettacolo grandioso di bellezza costituisce nei 30,500 aspri e tortuosi chilometri di percorso un severo collaudo degli uomini e delle macchine in gara.

Verranno eventualmente abolite le categorie che alla data del 20 luglio non accogliessero 3 iscrizioni, comprendenti almeno due diverse marche.

### Le classifiche

#### Motociclette

**Categoria 350.** — 1. Rossi (Motosacoche) in 23'47" 3/5; 2. Minetti (Borgo) in 24'32" 2/5; 3. Riva (Alcyon) in 25'58" 3/5; 4. Gianoglio (Della Ferrera) 26'47"; 5. Merlo (Frera) in 27'32" 1/5; 6. Coccolo (Garelli) in 29'1" 1/5.

**Categoria 500.** — 1. Jolly (Alcyon) in 22'34" e 1/5; 2. Leoni (Della Ferrera) in 22'58" 3/5; 3. Perazio (Galloni), in 25'7" 3/5; 4. Pesce (Galloni) in 28'25" 2/5; 5. Pasteris (Frera) in 38'13" 2/5.

**Categoria 1000.** — 1. Mancini (Indian) in 20'40" e 2/5; 2. Ruggeri (Harley Davidson), 21'28" 1/5; 3. Rava (Indian) in 22'43" 1/5; 4. Cordero (Indian) in 25'35" 1/5.

**Records precedenti.** — Categoria 350 cmc. — Lavanchy (1914) in 23'26" 2/5 (imbattuto). - Categoria 500 cmc.: Bordino (1914) 21'0" (imbattuto). — Categoria 1000 cc.: Nazzaro Biagio (1921) in 21'25" (battuto da Mancini). Il record assoluto è pure battuto da Mancini che lo ha stabilito in 20'40" 2/5.

#### Automobili

##### Macchine da corsa

**Categoria 1500 cmc.** — 1. Minoia (O. M.), in 20'20" (record precedente Conelli in 24'30" 3/5); 2. Deo (Chiribiri) in 20'23"; 3. Aymino (Fiat) in 24'7" 3/5; 4. Tornielli (Bugatti) in 25'0" 3/5; 5. Raggiolini (Fiat) in 25'15" 4/5; 6. Magliano (Fiat) in 25'28" 1/5; 7. Roggeri (Fiat) in 27,14"; 8. Restelli (Restelli) in 31'15".

**Categoria 2000 cmc.** — 1. Lotti (Ansaldo) in 22'2" 1/5; 2. Ponticelli (Diatto) in 22'5" 1/5; (record precedente Clerici 23'57" 2/5).

**Categoria 3000 cmc.** — 1. Cattaneo (Ceirano) in 22'23" 2/5; 2. Gastaldetti (Fast) in 23'26" 4/5 (record precedente: Reville, 20'26" 1/5).

**Categoria oltre 4500 cmc.** — 1. Maserati (Isotta Fraschini) in 19'11" 4/5, record assoluto della corsa. (Record precedente: Nazzaro in 19'18" e 5/10, segnato nel 1905).

#### Macchine da turismo

**Categoria 2000 cmc.:** Alberti (Ansaldo), in 25'42"; 2. Massazza (Ansaldo) in 26'24" 1/5; 3. Marinoni (Ansaldo) in 26'27" 4/5.

**Categoria 3000 cmc.** — 1. Ceirano Ernesto (Ceirano) in 28'54" 3/5.

**Categoria 4500 cmc.** — 1. Quaranta (Buick-Storero) in 30'52" 3/5.

### Il successo:

A bordo di una velocissima SPA, sotto la guida del grande ufficiale Matteo Ceirano, diamo ancora una volta la scalata allo storico colle dove, sotto il patrocinio della Stampa Sportiva, si iniziò a suo tempo quella che rimane sempre la più classica gara automobilistica della montagna.

E là, sopra le cosiddette Scale del Cenisio e più in su, sul piano presso il traguardo di arrivo stanno allineate (passano il migliao) le vetture, le vetturette, e i sidecars e le motociclette che precedendo di qualche ora le macchine dei concorrenti, hanno trasportato lassù qualche migliao di turisti e fra essi sono i più noti campioni del volante, reduci dai trionfi di Strasburgo, il cav. Felice Nazzaro e Bordino. E con loro è pure il grande maestro del volante, il cav. Lancia che osserviamo al volante di una splendida vetturette, la ultima sua creazione industriale, che ha formato l'ammirazione e la curiosità di tutti e di cui si dice mirabilia.

## La corsa Susa-Moncenisio

ha costituito per la nuova vetturette

# CHIRIBIRI

una magnifica prova di collaudo, trovando per 2 secondi il secondo posto di classifica nella categoria 1500 cmc., superando tutte le performances ottenute dalle vetture vincitrici delle categorie 2000 e 3000 cmc., riuscendo terza nella classifica generale della riunione.

## La Vetturette CHIRIBIRI

ha percorso i 22 km. in 20'23" mentre la vettura giunta prima nella categoria oltre 4500 cmc. detentrica del nuovo record della salita ha impiegato 19'11" 4/5.

Queste cifre e questi tempi confermano la nuova rivelazione dell'industria automobilistica torinese: Stabilimenti CHIRIBIRI & C.



Una fra le più belle riproduzioni fotografiche delle cosiddette «Scale del Moncenisio».  
(Fot. Abba - Lastre Gevaert).

Saliamo al Cenisio favoriti dal tempo e contenti che lo sport motoristico sortirà una giornata eccezionale. I cronometri ufficiali ci confermano dopo qualche ora il nostro pronostico. La VI corsa Susa-Moncenisio segna infatti un'ecatombe di records, sia per gli automobili che per le motociclette e per meglio spiegarci diremo subito che Maserati su Isotta Fraschini ha abbassato il meraviglioso tempo stabilito diciassette anni addietro da Felice Nazzaro su Fiat, mentre Minoia (OM), Lotti (Ansaldo), Mancini (Indian), hanno conquistato il titolo di nuovi recordsmen e Cattaneo (Ceirano), Alberti (Ansaldo), Quaranta (Buick), Rossi (Motosacoche) e Jolly (Alcyon), sono riusciti vincitori di categoria. Affermiamo quindi che il successo della VI Susa-Moncenisio fu completo.

Passiamo in esame macchine ed uomini. Quasi tutte le partenze sono state ottime: soltanto l'automobile di Torgnetti ha avuto un piccolo guasto al cambio, dopo circa 300 metri. Meraviglioso l'inizio della gara della Chiribiri di Deo, l'unica automobile nuova comparsa nella prova: una piccola macchina di 1500 cmc. di cilindrata che si dice abbia sviluppato alle prove una velocità di 157 km. all'ora. Ottime pure le partenze di Masetti fra le automobili e di Jolly, Leoni Ruggeri e Mancini fra le motociclette. Peccato però che i due incidenti abbiano tolto dalla gara Masetti ed Ascari. Il gentleman fiorentino fin da sabato non era contento del rendimento del suo motore; oggi ha dovuto fermarsi per un

guasto alla pompa dell'acqua. Ascari ha avuto un guasto al cambio. Entrambi avevano coperto più di tre quarti del percorso.

Vincitore assoluto è riuscito il Maserati sulla sua Isotta Fraschini, con la quale vinse al Mugello. Egli con questa macchina eccezionale, da lui stesso con molta cura preparata (categoria di oltre 4500 cmc.), ha coperto i 22 chilometri di salita in 19'11" 2/5, alla velocità media oraria di km. 68, 809, abbassando il precedente record stabilito da Nazzaro Felice nel 1905, con 19'18" e 5/10.

Ma se il Maserati con la vettura di grossa cilindrata è riuscito in questo meraviglioso exploit, dobbiamo dire che forse ancora più da apprezzare sono i risultati ottenuti dalle piccole vetture. La vetturessina O.M., guidata dal Minoia (Categoria 1500 cmc.) e la Chiribiri, guidata da Deo, hanno compiuto il percorso ad una velocità fantastica. La O.M. ha impiegato 20'20" e la Chiribiri è stata la terza nella classifica generale per 3 secondi di differenza sulla macchina affidata al Minoia. — Superbi risultati questi che confermano le ottime qualità della costruzione delle Case O. M. di Brescia e Chiribiri di Torino.

Ottimi, come sempre, il Lotti su Ansaldo ed il Cattaneo su Ceirano due uomini e due macchine ai quali è riservato un brillante avvenire.

Fra le macchine da turismo, bellissima è stata la corsa delle Ansaldo, che, sebbene carrozzate da turismo e portanti quattro passeggeri, sono

giunte compatte al traguardo con una regolarità meravigliosa.

E veniamo alle motociclette. Cosa dire di questi risultati meravigliosi dei piccoli motori?

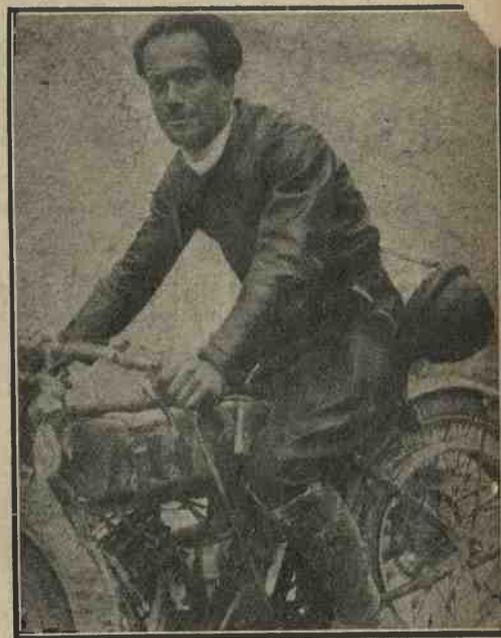
Hanno destato l'ammirazione generale e le macchine, affidate ai migliori campioni che oggi conta lo sport motoristico italiano, Mancini, Rossi, Minetti, Riva, Ruggeri, Rava, ecc., hanno superato con quasi meno difficoltà delle vetture ogni accidentalità del percorso di montagna. La rivelazione fra gli uomini è stato il Mancini. Giovane coraggioso, esperto ed appassionato, lo possiamo considerare degno emulo di colui che, purtroppo, non è più: Biagio Nazzaro. Egli ha preso il suo posto nella équipe della Casa Indian e con la stessa macchina di colui che fu il principe degli assi della motocicletta ha dato domenica la scalata allo storico colle.

Tutto quanto egli ha richiesto alla sua macchina, ha ottenuto. Il rendimento dell'Indian è stato meraviglioso. I 22 chilometri furono coperti in 20'40" e 2/5, ciò che ci dà una velocità media oraria di chilometri 64, metri 985. Il Mancini ha battuto il precedente record stabilito da Biagio Nazzaro nel 1921 con 21'25".

Il Mancini è un grande acquisto per lo sport motoristico italiano, ed è una sicura promessa per la mondiale marca americana, di cui i noti sportsmen Nagas e Ray sono i rappresentanti nel nostro Paese.

Nella gara delle motociclette, cat. 500 cmc. ha trionfato un'altra marca estera, l'Alcyon, affidata alla guida del corridore Jolly, altro abilissimo fra gli abilissimi.

Questo il successo della IV Susa-Moncenisio e di ciò grazie ai dirigenti dell'Automobile Club di Torino, ai quali diciamo: «perseguitate e rete sempre meglio» favorendo la grande e industriale automobilistica italiana, poichè siamo e saremo sempre i sostenitori del pri che l'industria deve avere come principale le corse. Al 1923 dunque.



Rossi Augusto (Motosacoche) vincitore della categoria 350 cmc. (Fot. Berra Alfredo).

# LA SOCIETÀ GIOVANNI ANSALDO & C.

FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

porta a conoscenza della sua spettabile clientela di aver nominato

AGENTE ESCLUSIVO in Torino, il Signor RENZO BECHIS

Telefono N. 41-05

GARAGE BECHIS

Telefono N. 41-05

Corso Galileo Ferraris angolo Via S. Quintino

## A che serve una grossa vettura?

Alla classica **SUSA-MONCENISIO** ( Km. 23 )  
 corsa ( dislivello m. 1700 )

TRE

# ANSALDO di SERIE

del nuovo tipo due litri con carrozzeria di serie completa di parebrise,  
 parafranghi con scorte e **QUATTRO PERSONE a BORDO** partono e giungono

- 1° assoluto: **Alberti** su **Ansaldo** in 25' 42"  
 2° „ **Massazza** su **Ansaldo** in 26' 24"  $\frac{1}{5}$   
 3° „ **Marinoni** su **Ansaldo** in 26' 27"  $\frac{4}{5}$

battendo vetture di litri 3 e litri 4,500, vincendo la Coppa "POPOLO SPORTIVO,, Tutte le macchine erano mnnite di Gomme

# Salga

*che partecipano al trionfo.*

Contemporaneamente nella **CATEGORIA CORSE**

## LOTTI su ANSALDO

con motore di 2 litri di serie giunge **PRIMO DI CATEGORIA** in 22' 2"  $\frac{1}{5}$

*Il record assoluto è di 19' 11"  $\frac{4}{5}$  con macchina da corsa di oltre litri 4,500*