

LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA
TORINO
Via Davide Bertolotti, 3

ABBONAMENTI

ANNO L.10 ESTERO L.15-
SEMESTRE .. 5 7.50

INSERZIONI

Una pagina L.200 $\frac{1}{4}$ di pagina L.50
 $\frac{1}{2}$ " " 100 $\frac{1}{20}$ " " 10



AL VELODROMO SEMPIONE A MILANO

La partenza del match di velocità in cui Verri ha battuto un grande *sprinter*: Leene.

AUTOMOBILI

nuove e d'occasione da L. 2000 a 10.000.
Camions, Omnibus nuovi e usati. Chie-
dere listino n. 90. Garage **STORERO**,
55, Via Madama Cristina — TORINO.

UNA SCATOLA

di

Cotone Detersivo Industriale

AUGEA

equivale a 100 flaconi di lucido liquido

**Automobilisti
Meccanici
Garages
Stabilimenti
industriali**

Chiedete oggi stesso la circolare illustrativa del **COTONE
AUGEA** alla Concessionaria Esclusiva per l'Italia ed Estero

SOC. ANONIMA MONOS
MILANO - Via Pietro Verri, 22 - MILANO

Gli articoli e gli abbigliamenti

SPORTIVI

di qualità superiori e più convenienti

VOI

li troverete soltanto da

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

Già **Negozi** **VIGO**

La fornitrice delle maggiori Società sportive,
dei campi sportivi al fronte, dei clubs. - Export section.

SOCIETÀ ANONIMA

STABILIMENTI ING. G. FESTA

Capitale interamente versato L. 3.000.000

Corso Brescia, 25 - **TORINO** - Telef. 23-24 e 20-36

TORNI di qualunque dimensione e tipo
LIMATRICI corsa 320, 470, 720 mm.
PIALLATRICI
FRESATRICI VERTICALI
TORNI e macchine varie per materiale ferroviario
SPIANATRICI PER LAMIERE

Fornitori dei Regi Arsenali e delle Ferrovie dello Stato



Carello & De-Marchi

TORINO - MILANO - ROMA

Apparecchi di segnalazione per auto elettrici
ed a mano.

Trombe per auto e per moto.

Fari e fanali per auto e per moto.

Dinamo e Batterie per impianti illuminazione
ed avviamento.

Cinghie in gomma per motocicli.

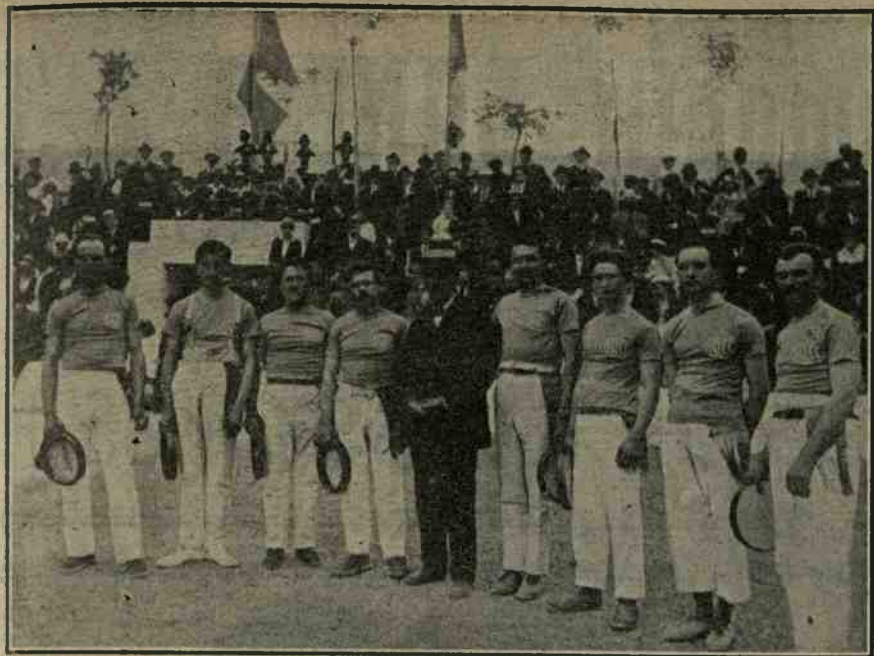
Accessori per Auto - Moto - Cicli.

FABBRICHE PROPRIE

Il più grande e completo assortimento

ESPORTAZIONE

CARELLO & DE MARCHI - TORINO



La gara al Tamburello a Genova. - Le due Squadre - Bruzzone vince Buccarello con 10 a 7. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).



signori: Bechis dott. Michele, Planta Zaverlo, Gay Michele.

Proclamato il risultato della votazione il dottor Calissano si compiace della scelta del presidente nella persona del comm. Barberis e lo prega di insediarsi senz'altro al posto di presidenza per proseguire la seduta. Il comm. Barberis con elevate parole ringrazia l'assemblea della fiducia in lui riposta ed assicura che prenderà a cuore la causa del giuoco del pallone, massimamente perchè vede che questa Federazione ha per scopo l'elevamento morale del giuoco stesso. Legge quindi agli intervenuti il regolamento tecnico che viene seguito con molta attenzione e che dà luogo a vivace discussione. Terminata la lettura il presidente assicura che il Consiglio federale, cui compete la compilazione dei regolamenti, nel rivedere questo regolamento tecnico terrà calcolo delle raccomandazioni fatte, e dichiara che verrà provveduto per la stampa dello statuto e di tutti i regolamenti, che saranno poscia distribuiti alle Società.

La sede provvisoria della Federazione sarà presso il Ristorante Florina, in via Pietro Micca, 22.

Il Giuoco del Pallone ha una Federazione Nazionale.

Cominetti vince la Bolzaneto-Tortona.

La corsa ciclistica Bolzaneto-Tortona e ritorno, chilometri 135, organizzata dall'U. S. di Bolzaneto raccolse 30 partenti sui 41 iscritti. Percorso ottimo per lo stato delle strade e gara movimentatissima. La disposizione prefettizia che vietava la circolazione delle automobili e delle motociclette facilitò i concorrenti. La corsa ebbe al comando alternativamente i migliori e vide il ritiro di Nuti, Benaglia e Limone. Il premio di traguardo posto a Tortona è vinto da Liberali, mentre all'arrivo la vittoria viene disputata da un gruppo di quattro concorrenti. Ecco l'ordine di arrivo: 1. Cominetti Alfredo, dell'U. A. M. di Milano, in ore 4,39; 2. Poiani Id.; 3. Tragella, del S. C. G. di Milano; 4. Bianchi Ugo, dello Sport Club San Paolo di Torino, tutti in gruppo; 5. Bertl, 6. Liberali, 7. Zunino. Seguono altri in tempo massimo. Ottima l'organizzazione.

Società alla Federazione (che gli stessi delegati delle Società trovano fissati in misura molto esigua), sono approvati all'unanimità.

Si procede quindi alla nomina del Consiglio federale, che risulta eletto alla unanimità come segue: presidente, Barberis comm. avv. Carlo; vice presidenti: Peri Ing. Guido e Varetto cav. Giuseppe; consiglieri: Nurisio dott. Domenico, Pozzi Ernesto, Grandi Tesio, Calissano dott. cav. Felice, Fuseri rag. Riccardo, Bonino Pietro, Orlandini ing. Orlando, Fornasari Silvio; revisori dei conti: Giovine dott. prof. Angelo, Squarzini geom. Nereo, Jarack Enrico. Nella Commissione tecnica sono nominati i



Bolzaneto-Novi-Tortona e ritorno: 1. Cominetti Alfredo - 2. Poiani Carlo - 3. Tragella Giorgio. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).

In una sala del Ristorante Florina si tenne domenica a Torino l'assemblea dei delegati delle Società sportive per la costituzione della Federazione nazionale del giuoco del pallone, seguendo l'idea lanciata dallo «Sport del Popolo». Oltre ai rappresentanti delle Società erano presenti all'assemblea numerosi giocatori e simpatizzanti. Chiamato a presiedere l'assemblea il dott. Calissano, questi porta il benvenuto agli intervenuti e invita senz'altro il segretario a leggere la relazione del Comitato provvisorio.

Per assolvere il mandato ricevuto di preparare la costituzione della Federazione, il Comitato provvisorio ha intrapreso un grandioso lavoro di propaganda. In questo lavoro il C. P. fu validamente sorretto ed aiutato da tutta la stampa sportiva, alla quale il relatore manda un pubblico sincero ringraziamento. Dice che se le Società aderenti sono per ora soltanto 28, si è per le difficoltà di organizzazione, non essendo facile nell'ambiente agonistico trovare degli organizzatori. Accenna alle difficoltà finanziarie che costrinsero il C. P. a lavorare con spirito di sacrificio e di abnegazione. «Tuttavia, egli dice, possiamo dichiararci soddisfatti del risultato ottenuto, perchè il bilancio si chiude senza passività finanziarie, mentre all'attivo vi sono ben 28 Società e molte altre ve ne sono in formazione». Chiude la relazione mandando un saluto alle Società, ai rappresentanti presenti, che ringrazia dell'aiuto disinteressato ed entusiastico, esprimendo l'augurio che la Federazione trovi terreno fecondo per diventare subito forte e ragguardevole in modo da poter esplicitare efficacemente la sua benefica funzione.

Prende la parola sulla relazione l'avv. comm. Barberis, che dice d'interpretare i sentimenti dell'assemblea nell'applaudire all'opera del segretario del C. P., e propone d'inserire la relazione col plauso dell'assemblea negli atti federali.

Approvata all'unanimità la relazione, dal presidente viene data lettura del seguente ordine del giorno, firmato dall'avv. Barberis e dall'ing. Peri: «I rappresentanti delle Società sportive che coltiveranno il giuoco della palla e del pallone, riuniti in Torino nei locali del Ristorante Florina il 2 maggio 1921, dichiarano costituita in Italia la Federazione nazionale del giuoco del pallone e passano alla discussione ed approvazione dello Statuto».

Approvato all'unanimità questo ordine del giorno, viene data lettura dello statuto e regolamento organico che il Comitato provvisorio aveva preventivamente preparati e che, salvo qualche piccola modificazione specialmente nella parte che riguarda i contributi annui ed i diritti fissi da pagarsi dalle

Nelle asprissime corse in montagna si confermano le doti dei

CARBURATORI FEROLDI

CARBURATORI FEROLDI - Direzione Ufficio Esperienze: Corso Regina Margherita, 4 - TORINO — Officine in BORGOSSESIA

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

CORA

la classica Marca

del Vermouth

Amaro Cora

Casa fondata nel 1835

≡ TORINO ≡



Brill dà con rapidità un lucido insuperabile dando eleganza alle calzature.

Brill senza acidi preserva e mantiene morbido il cuoio delle scarpe.

Brill è fabbricato con cera di primissima qualità e alla pura essenza di trementina.

Fabbrica Italiana Prodotti BRILL - Milano, Via A. Bertani, 14

Fabbrica di Accumulatori Elettrici
per tutte le applicazioni

SOCIETÀ ANONIMA

Giov. Hensemberger

Milano-Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta

G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour
Telef. interc. 34-83 - Telegr. BOERO-ARMY - Torino

Grande deposito armi da fuoco
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Articoli per Scherma - Scaccia cani per Automobilisti

Casa di fiducia.

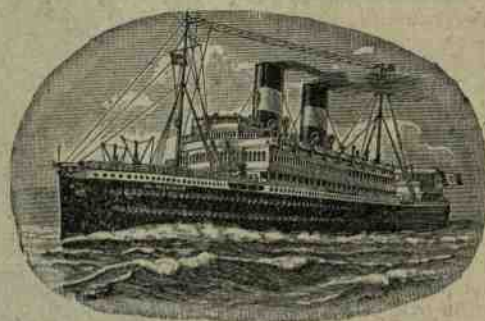
AVTOMOBILI
CHIRIBIRI & C
TORINO



**VETTURETTA
12 HP**

Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C^o

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



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

Listino partenze, prezzi, informazioni a richiesta.

FASCIE e GUARNIZIONI

per **FRENI e FRIZIONI**



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - TORINO - Via dei Mille, 24

BERGOUGNAN & TEDESCHI

TORINO - Strada di Lanzo, 316

≡ **GOMME PIENE** ≡
PNEUMATICI
TESSUTI GOMMATI

AGENZIE E FILIALI:

MILANO, Via Melzo, 15 - BOLOGNA, Via Galliera, 60 -
ROMA, Via Aureliana, 32, 34, 36 - NAPOLI, Via Chiata-
mone, 6 - FIRENZE, Via Ghibellina, 83 - GENOVA, Via
Granello, 20 - PADOVA, Piazza Cavour, 7 - BASSANO,
Via Benedetto Cairoli, 192 - BIELLA, Via Eugenio Bona-
PALERMO, Via Villaerrosa

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città.

IDROVOLANTI "SAVOIA"



VINCITORI
della
**Gara Internazionale
d'idrovolanti**

per la
**coppa Schneider - 1919
BOURNEMOUTH**

Record Mondiale Velocità
Idrovolanti su circuito
di 200 miglia

Raid SESTO CALENDE
AMSTERDAM

con passeggero - attraverso
le Alpi, la Svizz. in 6 ore 30'

Raid AMSTERDAM

COPENHAGEN

STOCKHOLM

con passeggero

Raid SESTO CALENDE

GINEVRA con passegg.

attraversando il Sempione

Raid STOCKHOLM

HELSINGFORD

con passeggero.

Idrovolanti "SAVOIA" - Tipi militari

Caccia - Ricognizione - Bombardamento

Idrovolanti "SAVOIA" - Tipo commerciale

per il Turismo Aereo

Idrovolanti "SAVOIA" - Per servizio trasporti

Posta e Messaggerie

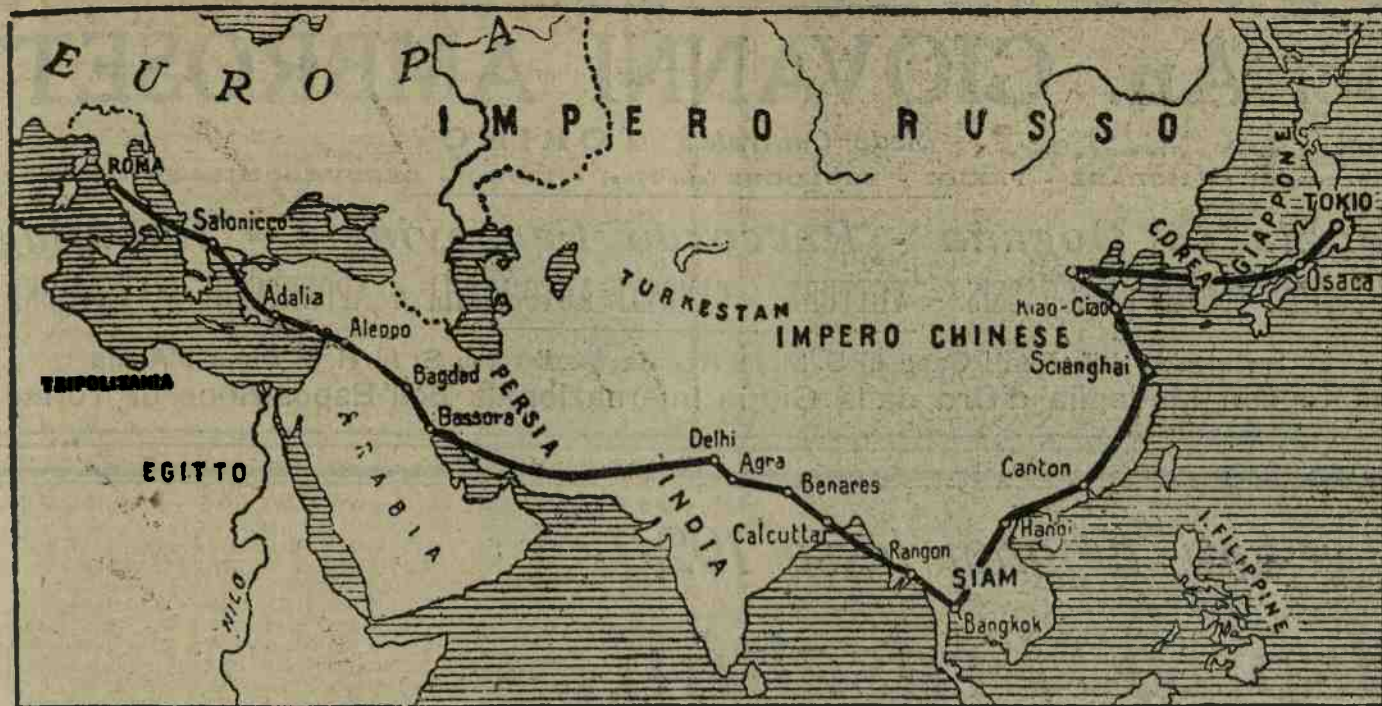
Rivolgersi alla

:: Società Idrovolanti Alta Italia ::

Cantieri di SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

Telegr.: Idrovolanti SAVOIA - Milano :: Telegr.: Idrovolanti SAVOIA - Sesto Calende

MASIERO E FERRARIN PROSSIMI A TOKIO



bilancio misterioso della aeronautica e così si esprime:

«E questo personale continua e continuerà ancora per mesi e mesi — non ci facciamo illusioni — a pesare coi suoi stipendi, colle sue indennità sul bilancio dello Stato.

Non si può essere più precisi: bisogna contentarsi di questo ampio giro: *bilancio dello Stato*, perchè non è facile sapere come prosperi e dove attinga i suoi mezzi finanziari il bilancio della Direzione generale d'aeronautica.

Dicono che si alimenti sul bilancio della guerra. Nè alla domanda potrebbe, forse, con precisione rispondere il Ministero del tesoro: perchè anche al Ministero del tesoro debbono essere alquanto meravigliati dei modi coi quali la Direzione d'aeronautica riesce a far vivere con un certo fastigio i suoi uffici e i suoi impiegati.

Non si può neppure lontanamente supporre che a tutt'oggi l'aeronautica civile continui a vivere coi dieci milioni — perchè tanti erano — che le assegnava il decreto di costituzione del 30 giugno 1919.

Miracoli di economia non se ne sono fatti certamente perchè, oltre a pagare l'affitto dei locali adibiti a caserma della Regia Guardia, la direzione d'aeronautica ha trovato modo (sempre con quei dieci milioni iniziali) di effettuare *raids* come quello Roma-Tokio che, da solo, ne costa almeno quindici; inviare missioni all'estero; bandire concorsi per la costruzione di grandi apparecchi aerei da trasporto con due o tre milioni di premio, ecc., ecc.

L'allegria finanza del periodo della guerra continua in periodo di pace, proprio in quel periodo nel quale da ogni parte ci si predica di adattarci ad ogni strettezza, ad ogni rinuncia proprio per sanare le plaghe lasciate aperte dal periodo bellico».

L'on. Ciccotti ha presentata un'interpellanza chiara e completa. Il Governo dovrebbe rispondere con altrettanta chiarezza ma ne dubitiamo fortemente. Ne volete una prova? Mentre una commissione d'inchiesta cerca di vedere chiaro nell'organizzazione del raid Roma-Tokio, un decreto reale chiama a fare parte della Commissione Consultiva d'aeronautica quegli stessi uomini che in grande parte sono già i dirigenti dell'aeronautica civile e militare e quindi gli organizzatori del raid Roma-Tokio. La Commissione è così composta: ten. col. Carlo Berliri Zoppi, direttore generale d'aeronautica; prof. G. C. Buzzati Traverso; on. Carlo Cavalli; col. Arturo Crocco; ten. col. Giulio Costanzi; gen. Amedeo De Siebert; senatore Giuseppe Di Lorenzo; comandante Giulio Valli; cav. uff. Nardelli segretario.

In nome di chi studia, di chi costruisce e di chi vola, protestiamo contro questi pessimi organizzatori. L'aeronautica italiana non deve soffrire più oltre della presenza al Ministero di questi uomini i quali mentre hanno pensato a mantenere alla Direzione Generale d'Aeronautica l'importanza di un vero ministero conservando come in tempo di guerra uffici, direzioni, campi, depositi, missioni all'estero, ecc., hanno trascurato ciò che di veramente



L'asso Masiero giunto a Kiao Ciao.

pratico reclamava il problema aeronautico di pace. Noi riteniamo che due erano i veri capisaldi di questo programma. Bandire concorsi incoraggiando la nostra industria verso la creazione del vero tipo di apparecchio più indicato per l'aviazione civile; organizzare i servizi aerei civili e prima di ogni altro quello della posta. Si sono spesi milioni e milioni e noi non abbiamo nulla compiuto nel campo pratico. Il raid Roma-Tokio come lo aveva sognato il poeta d'Annunzio è fallito.

A Tokio l'Ala Italiana, quella dello S.V.A., vi giungerà essenzialmente per merito personale di due ardimentosi come Ferrarin e Masiero i quali da soli hanno affrontato le terribili perizie dei deserti. Essi sono prossimi alla meta e giunti a Tokio dopo un meritato riposo essi sapranno presentare al popolo giapponese l'Ala Italiana nella sua migliore forma. Chiamati all'ultimo momento a partecipare al raid essi hanno risposto come fecero sul campo di guerra. E come hanno saputo agire! Bravi Ferrarin e Masiero, il vostro gesto è meraviglioso!

V. G.



Ferruccio Ferrarin giunto a Shanghai.

Mentre termina il raid e si inizia l'inchiesta

Non. Francesco Ciccotti è l'ultimo uomo politico che conosca la cronaca protestante contro gli sperduti dell'aeronautica civile ma pur troppo non sarà l'ultimo. Tutta la campagna che la Stampa Sportiva da un anno conduce in questo senso contro i ministri ed istituzioni senza interesse di parte, col solo ed unico scopo di salvare l'aviazione italiana per l'argomento di interpellanze al Governo per parte di uomini di ogni settore della Camera. Ma Ciccotti riuscirà a farsi sentire? Ne dubitiamo poco. Abbiamo letto di questi giorni gli allegri discorsi dell'aeronautica e ci siamo chiesti una volta ancora se la guerra è finita o meno. Poco o nulla è cambiato se ci fermiamo al personale. Un collega nostro ha voluto in modo speciale occuparsi del

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

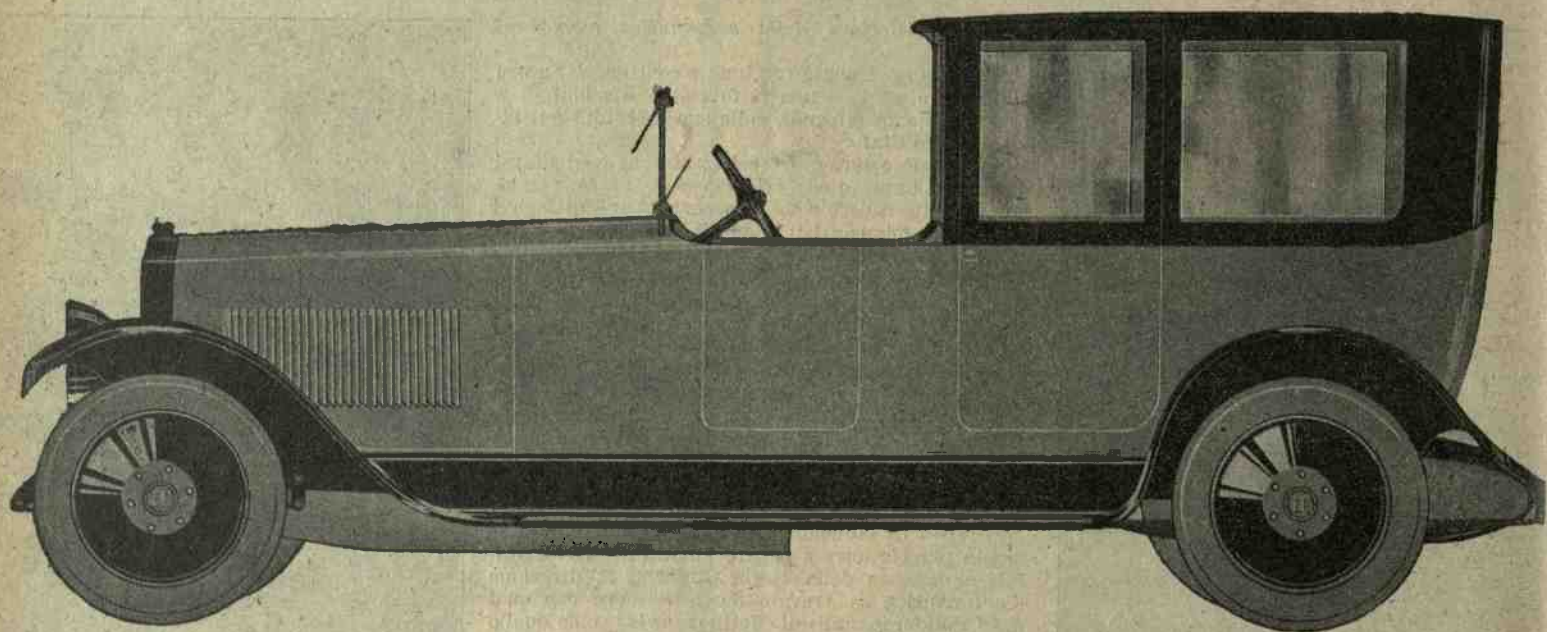
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

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.

La vettura di gran lusso 1920

“Isotta Fraschini,”



TIPO UNICO 40 HP - 8 CILINDRI VERTICALI
TUTTI GLI ULTIMI PERFEZIONAMENTI

ISOTTA FRASCHINI - MILANO - Via Monterosa, 79.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

FRASCHINI & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · Via Monti, 24 · TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

L'igiene del Ciclismo.

Malgrado le dissenzienti opinioni emesse anni sono pro e contro il ciclismo, dai grandi clinici Huchard e Lucas-Camponnière, i quali sul ciclismo fecero uno studio coscienzioso e completo, noi abbiamo ferma la convinzione, che la pluralità degli igienisti nostri, ammaestrati dall'esperienza d'ogni giorno, debbano essere ora risolutamente favorevoli alla bicicletta. Favorevoli, beninteso, all'uso e non all'abuso di questo semplice e pratico mezzo di trasporto, che Pietro Giffard, con felice espressione definiva, anni or sono, un *bienfait social*.

Poichè, è fuor di dubbio, che la bicicletta avrebbe meno numerosi ed ostinati avversari se si risapesse, una volta per sempre, che, lasciata in disparte ogni idea preconcetta, non è dall'esercizio ciclistico moderato e razionale che può derivar danno all'organismo, ma sibbene dall'uso smodato e irragionevole, cui frequentemente s'abbandonano non pochi scongiurati. Il ciclismo, abbiamo detto, esercita una notevole azione salutare su tutti gli organi ed apparati, non v'ha parte del nostro organismo che non ne sia beneficamente influenzata.

Così il sistema muscolare ne ritrae forza e sviluppo, i polmoni, per la maggior quantità d'aria che ricevono ed emettono, s'adattano ad escursioni maggiori, e l'ematosi si fa più completa, perchè più completi vengono ad essere i movimenti espiratori.

Coll'esercizio del ciclismo inoltre si stimola l'apparato, e si predispongono la buona funzionalità dell'apparato digerente, si attiva il circolo dei liquidi nutritivi e la loro abbondante distribuzione nei diversi organi e tessuti organici, si eccitano gli apparati escretori mettendo così l'organismo in condizione di liberarsi più facilmente e completamente dai prodotti di rifiuto.

Ed è dimostrata ancora una buona azione sedativa e corroborante sul sistema nervoso centrale e periferico, sull'organo della visione e sulla... personalità, poichè il cimento continuato, cui la bicicletta espone, specie ove la circolazione del veicolo è più intensa ed i pericoli della strada non trascurabili, conferirebbe al ciclista, secondo gli studi di alcuni moderni psicologi, carattere e forza d'animo.

Ma perchè si possa arrivare, con probabilità di riuscita, ad un complesso di così favorevoli risultati, è necessario ed indispensabile, prima d'ogni altra cosa, che l'individuo si dedichi al ciclismo in ragione diretta delle attitudini di cui dispone, e che nessuna contraddizione all'uso di questo esercizio fisico si riveli ad un esame medico accurato. E' stretto e rigoroso dovere poi d'ogni ciclista di buon senso, di graduare la propria velocità a seconda dell'età, del sesso, della costituzione individuale, delle condizioni proprie di salute, di forza e di energia, e si è appunto nella determinazione, rigorosamente precisa di queste doti personali, che l'intervento e il giudizio del medico può essere, in non pochi casi, di utilità somma ed indiscussa.

Quando un minimo dubbio venga ad affacciarsi alla mente del candidato-ciclista, allora non si deve neppure indugio, e ricorrere senz'altro, al consiglio del medico, il quale deciderà se questo esercizio sportivo potrà essere di danno alle condizioni generali, per il lavoro che necessita, o per speciali contro-indicazioni temporanee o definitive, determinate da affezioni di cuore, polmoni, reni o delle vie urinarie, ecc., e se si tratta di donne, da malattie della matrice o degli annessi. Non tutte le persone hanno un eguale potere di resistenza ad un esercizio muscolare prolungato e violento, non tutti hanno quella che i francesi, con scultoria espressione, chiamano *endurance*, vale a dire facoltà di sopportare un determinato lavoro senza dispnea e fatica di sorta, poichè una passeggiata di 10 o 15 km. può costituire uno sforzo nocivo e pericoloso a certe delicate persone, mentre una gita assai più lunga può non lasciare impronta di fatica in certe altre.

I fanciulli sopportano assai meglio le gite di breve durata, di velocità, che non quelle prolungate, di resistenza. E ciò si spiega facilmente pensando all'adattamento assai facile ed immediato dei loro polmoni alle esigenze d'una respirazione forzata, per cui venendosi ad eliminare più prontamente l'acido carbonico prodotto dal lavoro muscolare, si evita così la dispnea. Giacchè è bene ricordare che dispnea vuol dire intossicazione d'acido carbonico prodotto in gran quantità ed eliminato in quantità minima dai movimenti espiratori.

Ma se i fanciulli hanno un'attitudine naturale agli esercizi di velocità, altrettanto non si può dire per gli esercizi di resistenza che determinano

facilmente in essi una disassimilazione abbondante di prodotti azotati, suscettibili di sovraccaricare il sangue d'impurità, al punto da determinare quello stato speciale psicologico noto sotto il nome di *febbre da surmenage*. Affezione transitoria che si può verificare pure nelle persone adulte, qualora, senza la preparazione di rigore, preparazione che nei trattati d'educazione fisica va sotto il nome di *allenamento*, abbiano oltrepassato i limiti di un determinato lavoro.

Ed è coll'allenamento moderato e progressivo che si riesce a ritrarre dalla bicicletta quella serie innumerevole di vantaggi ch'essa ci può dare; è col-

labilità, ha l'inconveniente sommo di aumentare il lavoro meccanico, producendo calore, e di accrescere lo stato dispnoico, poichè la combustione dell'adipe che è materia idro-carburata, produce una quantità esagerata d'acido carbonico.

Ed è perciò che il primo periodo di un allenamento razionale è costituito appunto dalla combustione degli elementi di riserva.

Il che è un bene: nè deve esser causa di preoccupazione alcuna, giacchè quello che si perde nella quantità di adipe esuberante, lo si ricupera van taggiosamente in musculatura, vale a dire, in tessuto di forza.



L'unione Velocipedistica Italiana e i corridori dilettanti per le Olimpiadi.

La fotografia riproduce il campione italiano di velocità, Rizzetto. - Vicino è il comm. Davidson Presidente dell'U. V. I.

l'allenamento che si conferisce all'individuo la costituzione speciale atta a farlo resistere senza inconvenienti ad un eccesso passeggero di lavoro.

L'organismo acquista così nelle condizioni speciali di funzionalità, in un senso determinato, per le modificazioni che l'abitudine ad un dato e determinato esercizio arreca ai singoli organi ed apparati. L'allenamento ha per scopo lo sviluppo dell'energia muscolare e l'aumento della resistenza alla fatica. La bicicletta aumenta dunque notevolmente il volume reale delle masse muscolari, quelle degli arti inferiori, in ispecial modo, provocando nello stesso tempo il riassorbimento delle sostanze grasse.

Circostanza questa degna di particolare menzione, poichè la presenza del grasso nei muscoli, oltre che nuocere al potere di contrattilità delle loro

Le corse dei cavalli a San Siro.

MILANO, 3 maggio:

1ª corsa: L. 3000, metri 2800 - 1. Blue Book
2. Briareo. Una testa. Totalizzatore 8. — 2ª corsa
L. 4000, metri 1600 - 1. Bon Ami, 2. Regina Lally
3. Ravegnana. Parecchie lunghezze. Totalizzatore
12,50. — 3ª corsa: L. 6000, metri 3000 - 1. Ange d
Foyer, 2. Absidea, 3. Dixie Line. Una lunghezza
Totalizzatore 16. — 4ª corsa: L. 3000, metri 1500
1. Foyhat, 2. Esther IV, 3. Iripino. Non piazzato
Lao. Tre lunghezze. Una incollatura. Totalizzatore
10, 9,50, 11. — 5ª corsa: L. 5000, metri 1600 - 1. Gio
bus, 2. Sant'Angelo, 3. Gaule. Non piazzato Coscan
Quattro lunghezze, corta incollatura. Totalizzatore
46,50, 10, 6. — 6ª corsa: L. 4000, metri 1300 - 1. Feliz
2. Rezzo, 3. L'Americana. Non piazzati Walkiris
Piano, Vallon, Codichetta. Corta incollatura, 4 lu
ghezze. Totalizzatore 18, 6,50, 9,50, 10.

L'XI Giro del Piemonte.

Indetto dall'U. S. Torinese si correrà domenica 9 maggio sul percorso Torino, Rivarolo, Ivrea, Pass della Serra, Biella, Cavaglia, Chivasso, Asti, Alba, Barolo, Narzole, Bra, Torino (km. 316) l'XI Giro del Piemonte. Sono già fin d'ora iscritti Girardengo i due fratelli Suter, Annoni, Bolzoni, Canepari, Colaita, Calzolari, Vay, Santhia, Sivocci, Toricelli Brunero, Ferrari, Belloni, Azzini, Gremo, Oliver Agostoni. E' assicurato l'intervento di ottimi atleti francesi e belgi.

FANALI per CICLI

Figli di Silvio Santini - Ferrara

AUTOMOBILI DI LUSO

ETTORE OSELLA fu Carlo

♣♣ MILANO ♣♣

Corso Magenta, 37 - Telefono 34-06

Avverte la sua Spettabile Clientela che pur essendo rappresentante della sola Casa **NAZZARO** tiene a disposizione il più grande assortimento di Automobili di tutte le marche:

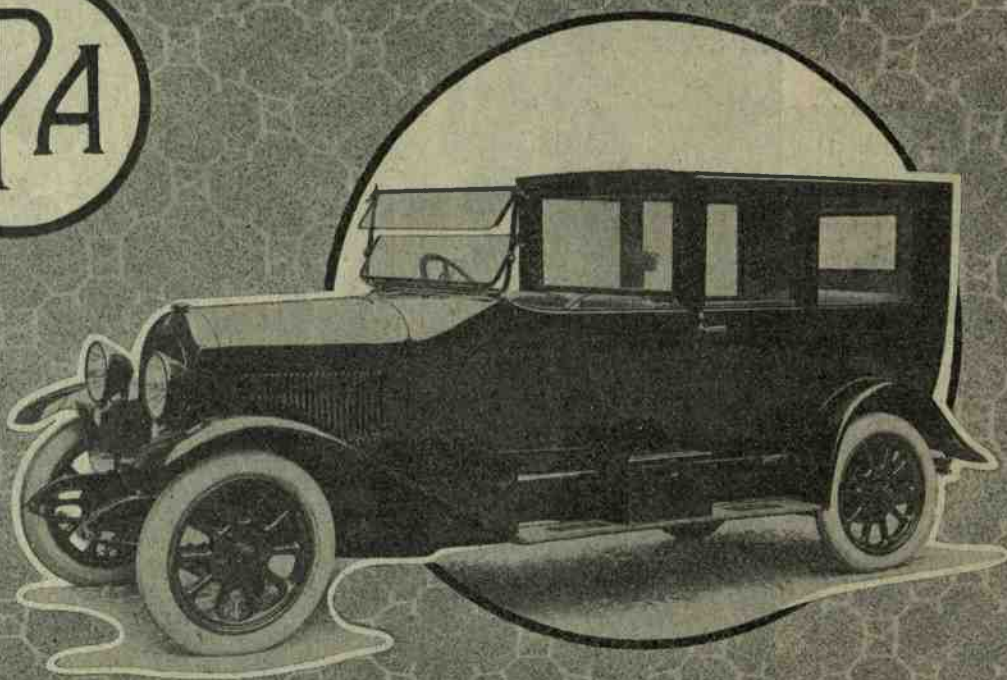
Lancia, Nazzaro, Fiat, Spa, Renault, Charron, Isotta Fraschini, O. M., Scripps Booth, ecc., ecc.

carrozze Torpedo - Limousines - Ballons - Landaulet e tipo Sport

Le macchine sono tutte visibili nella ESPOSIZIONE PERMANENTE in **Corso Magenta, 37** e sue *dépendances*, e tutte pronte per

CONSEGNA IMMEDIATA

A scanso di ogni equivoco avvertesi che tutte le vetture in vendita nella detta Esposizione e *dépendances*, non sono vendute per conto di terzi, nè provengono da aste di materiale bellico.



Società Ligure-Piemontese Automobili

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.



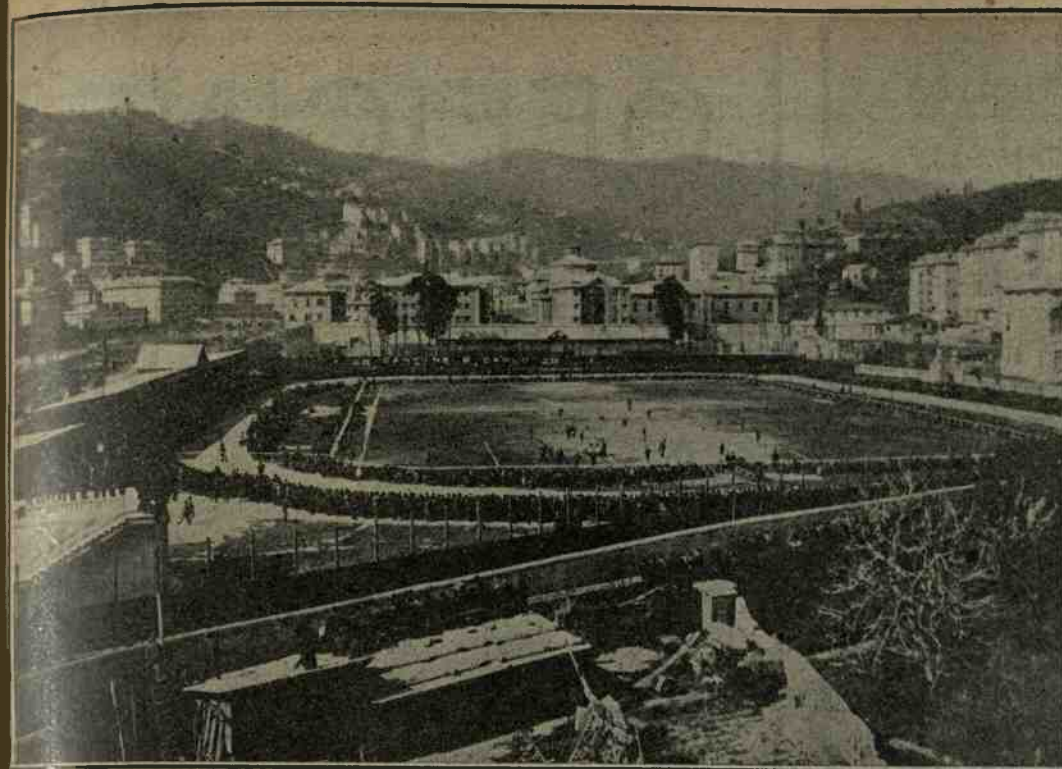
SOCIETÀ ANONIMA FRERA

Cap. 2.500.000 int. vers. 1°

Stabilimenti ed Amministrazione

IN TRADATE (COMO)

CICLI E MOTOCICLI



La veduta generale del Campo Genoano dove si svolgerà il match Italia Olanda.

(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

GIUOCO DEL CALCIO

Attendendo l'incontro internazionale Italia-Olanda.

Speravamo che l'esperienza del passato avesse giovato ai nuovi tecnici chiamati a decidere della formazione della squadra nazionale che il 13 corr. dovrà battersi a Genova con la fortissima squadra olandese, ma dal modo in cui si sono svolte le cose a Vercelli, non sembra. Si è giocata ancora una volta una partita di selezione, non si è messa alla prova la probabile squadra nazionale e poichè tale sistema non ha dato mai tangibili frutti non comprendiamo la ragione dell'insistervi. Meglio era far giocare adunque la probabile squadra azzurra, che perseguire con inutili ricerche l'idea di trovare, selezionando, i migliori campioni.

I tecnici incaricati dalla Federazione, ai quali non per questo vogliamo negare la nostra fiducia, possono opporre, è vero, che all'ultimo momento temeremo a mancare sia Barbieri che Cevenini III, ma non crediamo che per questo si rendesse impossibile l'inquadratura della nazionale.

L'esperimento non ha dato buona prova e su di esso è inutile spendere parole. Si è risolto in un'altra vicenda di gioco più o meno brillante a seconda dell'impegno maggiore o minore messo dai giocatori se si trovavano con o contro i compagni di squadra. A ciò aggiungasi la naturale e legittima manifestazione di simpatia da parte del pubblico a favore di questo più che di quello e si avrà l'idea che questa gara non è stata dissimile da tante altre fin qui disputatesi con gli stessi scopi.

Dopo tre tempi di mezz'ora in cui i giocatori camparono squadra o furono provati per un tempo, la Commissione ha formato così la squadra nazionale che giocherà in allenamento domenica a Milano contro una squadra che il C. R. Lombardo dovrà proporre:

Giacone (Juventus); Pirovano (Legnano); De Vecchi (Genoa); Ara (Pro Vercelli); Meneghetti (Novara) e Lovati (Milan); Rampini II (Pro Vercelli); Baloncieri (Alessandria); Brezzi (Genoa); Perin e Forlivesi (Modena).

Noi siamo sicuri che i tecnici attuali sono persone le quali non intendono assumere l'aria di surrogati, siamo sicuri che sanno tener conto anche dei consigli che vengono loro dati e sotto questo punto di vista ammettiamo che la selezione hanno voluto farla per orientarsi un poco, anche se, come noi crediamo, un orientamento fosse proprio inutile. Ci permettiamo perciò di discutere un poco la squadra così formata e riteniamo che i fatti, e cioè la gara di domenica prossima, verrà a darci ragione.

Sul portiere non vi è ormai discussione. Giacone si è conquistato il posto per mezzo di una innumerevole serie di ottime prove. A Berna non ha demeritato, anzi è stata una delle colonne della squadra, perciò fino a che la sua forma sia costante nessuno gli può contendere l'onore della maglia azzurra. E così dicasi di De Vecchi del quale altra volta dubitammo perchè l'avevamo osservato quando ancora non era completamente nella forma dell'ante guerra e se pure a Vercelli per esser troppo preciso commise un grave errore.

Non così sicuri siamo di Pirovano. «Cippoli» ha grandi mezzi, ma per noi non è ancora il giocatore della classe e della precisione tanto di Novo che di Bruna. Appare di più per maggior potenza di calcio, ma contro gli esperti giocatori d'Olanda preferiamo un esperto e nello stesso tempo ben messo di corporatura come Bruna. E preferiamo Bruna a Novo solo per il peso, dappoichè per freddezza, calcolo, abilità, riteniamo sempre Novo il terzino che più si avvicina a De Vecchi.

E veniamo alla seconda linea: perchè scartare Parodi? Fu nullo nella prova di selezione? Non crediamo però sia da meno di Meneghetti e lo riteniamo, anche se spostato sull'ala, migliore di Lovati, il quale ultimo è infaticabile, preciso, certo ottimo, ma non così di classe come il Vercellese.

La prima linea dall'estrema destra Rampini II al centro Brezzi va benissimo: non ci convince la scelta di Perin e di Forlivesi.

All'estrema sinistra preferiamo senz'altro Boglietti I del Torino.

Su Sardi non conviene contare anche facendo spostamenti per coprire il posto di interno sinistro, poichè, dolorante ancora ad una spalla per contusione, sarebbe pericoloso impegnarlo in una gara che si presenta difficile e pesante. Fra i disponibili, degni di nota or non restano che Della Casa del Genoa e Giriodi della Juventus.

E' strano che nessuno abbia fermato l'attenzione sul gioco di Della Casa e che le sue buone doti solo il suo allenatore abbia rilevato. Noi oggi lo riteniamo idoneo anche per la nazionale ed accanto a Brezzi certo non mancherebbe di brillare. Così pure ripetiamo che Giriodi è uno degli avanti migliori che oggi vi siano in Italia e se il suo gioco può sembrare alle volte lento, non per questo è meno redditizio. Inoltre egli è un potente calciatore il quale non esita, anche da lungi a tirare all'improvviso in porta.

Concludendo noi vorremmo che la nazionale fosse formata dai seguenti giocatori, ben addolorati che una malaugurata distorsione ci privi di Santamaria, mentre non riteniamo così grave l'assenza di Cevenini III, poichè a noi gli uomini che fanno le bizze non danno molto affidamento. Ecco:

Giacone; Bruna e De Vecchi; Ara, Meneghetti e Parodi; Rampini II, Baloncieri, Brezzi, Della Casa e Boglietti.

Accipiter.

Il Club Alpino e i Rifugi.

La Commissione ha tenuto le sue prime adunanze, constatando il grande lavoro a cui dovrà attendere per mettere in efficienza i rifugi sezionali, il cui arredamento dovrà essere in gran parte rinnovato, ed i Commissari si sono ripartiti il lavoro da eseguirsi.

Intanto venne deciso di proseguire le opere di costruzione del nuovo Rifugio del Ruitor, state interrotte per la guerra, scoppiata nel momento in cui fervevano i lavori colla valida cooperazione dell'autorità militare. Parimenti venne messa allo studio la ricostruzione del Rifugio del Piantonetto al Gran San Pietro, distrutto l'anno scorso da una valanga. Lavori saranno eseguiti al Vecchio Rifugio Gastaldi, sopra Balme e prese opportune disposizioni per assicurarne la conservazione; intanto si sta pure studiando il mezzo di rendere accessibile ai soci, con determinate cautele, il Rifugio-Albergo Gastaldi, in tutte le stagioni dell'anno.

La Commissione ha deliberato in massima la revisione delle tariffe dei Rifugi-Albergo e dei Rifugi custoditi, in modo da rendere proporzionalmente maggiori le facilitazioni fatte ai soci di fronte al non soci. Intanto per il Rifugio di Valle Stretta si è fin d'ora fissata in L. 0,50 la tariffa di ingresso per i soci ed in lire 2 per i non soci; in caso di pernottamento la tariffa sarà di lire 1,50 per i soci e lire 5 per i non soci.

La Commissione ha infine pure stabilito di interessarsi in genere della riparazione degli altri rifugi sezionali e del collocamento di corde al Cervino ed ha deliberato di mettere un servizio di custodia per la prossima estate nei Rifugi di Percival, sopra Issiglio e Vaccarone in Valle di Susa.

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

ESIGETE OVUNQUE

IL

LION

NOIR

CREMA PER CALZATURE

La GRAN MARCA

•• MILANO - Via Trivulzio 18 ••

Montate esclusivamente i
**PNEUMATICI
 DUNLOP**

Perchè:

SONO I PIÙ ELASTICI
 SONO I PIÙ SCORREVOLI
 SONO I PIÙ RESISTENTI
 SONO I MIGLIORI

Il pneumatico campione
 campione dei pneumatici

DUNLOP

FONDATORE DELL'INDUSTRIA DEL PNEUMATICO

SEDE: Via Castro Pretorio, 116 - ROMA

Filiali:

MILANO - TORINO - ROMA - BOLOGNA

OFFICINE

DI

Villar Perosa

**Cuscinetti a sfere
 Sfere di acciaio**

VILLAR PEROSA



(Pinerolo)



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

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO
 VELO
 MOTO
 AEREO**

Gomme piene per camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

NEL MONDO AUTOMOBILISTICO.

industria italiana nella fantasia francese. — L'automobile fattore principale per ricostruire il perduto. — In America si fa dello sport. — Km. 250 m. 586 all'ora.

L'Auto ha pubblicato negli scorsi giorni le seguenti testuali parole:

Una quindicina di Case italiane stanno per lanciare dei tipi di vetturine. La Fiat ha cominciato le consegne del suo tipo 501 da 12 HP costruito in serie (10 mila) e venduto al prezzo di 13.500 lire (chassis nudo). Le altre sono: la Bianchi 12 HP di 12.500 lire, l'Ansaldo, la C. M. N. (costruzioni meccaniche nazionali, officina ditta De Vecchi) 16-18 HP di 17.000 (chassis nudo) e Spa.

Non sappiamo dove il grande giornale parigino abbia assunto delle notizie così poco... precise! La quindicina di fabbriche italiane si riduce a cinque nella sua organizzazione, che comincia proprio attribuendo alla Fiat l'inizio della produzione del suo tipo 501... Evidentemente dello sciopero del metalmeccanico e del conseguente sciopero di Torino a Parigi non si sa nulla. Come non si sa che la grande marca italiana non potrà mai causa di esso correre ad India-

poli... Quanto ai prezzi ed alle informazioni è meglio sorridere e non discutere: tanto più che l'Auto ignora la minaccia pendente sul commercio delle automobili in Italia come la ignora la maggior parte del pubblico italiano, minaccia contenuta in un breve comunicato ufficiale sui nuovi provvedimenti tributari e finanziari e condensato in poche parole: «limitazione alla vendita e all'uso delle automobili». A meno che l'Auto non abbia intendimenti e mire che noi non possiamo conoscere e valutare.

Questo giusto commento dell'Auto Sportiva lo condividiamo pienamente e aggiungiamo una volta di più come solo sui giornali francesi si leggono queste fantastiche notizie. E pensare che intanto il governo francese proibisce l'importazione di automobili di fabbricazione estera.

Ma lasciamo da parte le dicerie del foglio francese e veniamo a considerare la nostra produzione.

Se la Francia chiude le sue dogane agli automobili costruiti in Italia, vi è il mondo intero che li desidera. Costruiamoli e speditiamoli per altre vie. L'automobile oggi rappresenta per l'Italia uno dei fattori industriali principali per ricostruire quanto il Paese ha perduto, come tesoro aureo, in forza della guerra. Il Corriere della Sera molto opportunamente ha trattato di questi giorni l'importante questione intitolando un suo commento così: «Non vendere all'interno automobili».

Il Governo pare si sia deciso a proibire quasi completamente la vendita delle automobili all'interno. Sarebbe però interessante sapere se il Ministero della guerra ritirerà ancora o fino a quando abbia ancora ritirato automobili e camion per servizi militari; e quanto tempo i camion acquistati siano rimasti in servizio o se per avventura molti di essi non siano stati rivenduti appena ritirati con non piccola perdita per l'erario.

«Nessuna spesa più deve farsi per abitudine. Ogni spesa nuova deve essere decisa solo quando essa sia assolutamente indispensabile. Per le automobili, il cui consumo non è sempre necessario né urgente, bisognerebbe che alle fab-

briche produttrici fosse imposto l'obbligo di assicurarsi della necessità in cui l'acquirente si trova di far l'acquisto con urgenze improrogabili dell'industria o del commercio. Con i cambi alle altezze odierne produrre e vendere automobili per uso interno è un danno gravissimo per il paese. Ogni automobile prodotta in Italia, se venduta all'estero, è una mirabile produttrice di cambi. Le fabbriche nazionali già tendono spontaneamente a non vendere all'interno, perchè i prezzi ottenuti all'e-

Dubitiamo però che al Ministero della guerra si dica di non avere più bisogno di nuovi veicoli.

A causa dei continui scioperi l'Italia automobilistica e meglio la FIAT non parteciperà alla grande riunione fissata ad Indianapolis per il 30 maggio. Speriamo che gli americani meglio informati dei fratelli latini, sapranno scusare la forzosa assenza.

Anche il ben noto automobilista Alberto Guyot correrà ad Indianapolis pilotando una vettura Peugeot mod. 1914 appartenente ad un americano agente generale della marca agli Stati Uniti. Fu detto anche che Porporato avrebbe corso su una vettura di sua fabbricazione, ma la notizia non è esatta. Porporato correrà invece su di una vettura francese di cui per ora si tace il nome ma che si ritiene essere di una marca che già parteciperà a corse con ottimo successo.

Intanto in America in attesa di questa riunione che sarà straordinariamente importante si continua a fare del vero sport automobilistico e si migliorano le performance ogni giorno. Persuasi di non avere mai trascurato su queste colonne lo sport automobilistico elenchiamo cronologicamente tutti gli ultimi risultati ottenutisi al di là dell'Atlantico.

Il 20 aprile telegrafano da Hardford: A Dayton Bach, la meravigliosa pista automobilistica naturale della Florida, Jimmy Murphy uno dei più valenti conduttori americani, pilotando una vettura Duesenberg ed accompagnato da Tommy Milton ha battuto il precedente record di De Palma coprendo 153 miglia e 8 ad una media di 23 secondi e 38/100 il miglio.

Prossimamente Barney Oldfield, De Palma e Melton si attaccheranno a questo nuovo record.

Per il Grand Prix d'Indianapolis Barney Oldfield ha iscritto una vettura dello stesso tipo di quella del 1919, ma il conduttore sarà mutato.

Questi nuovi exploits americani ed i preparativi di quella che sarà la più grande corsa automobilistica del mondo e che avrà luogo alla fine di maggio, acuiscono l'attesa e fanno prevedere l'immenso interessamento americano e le notevoli conseguenze commerciali ed industriali che i partecipanti ne trarranno.

Il 23 aprile telegrafano dall'Avana che il corridore automobilista italiano Raffaele Di Palma, dopo alcune settimane di riposo, ha fatto una brillante rentrée. Il 14 aprile ha vinto una corsa di 150 miglia pilotando una vettura Ballot 8 cil. costruita per il meeting di Indianapolis nello scorso anno. L'indomani 15 aprile egli vinceva successivamente, sempre all'Avana, due corse: una di 5 ed una di 10 miglia. Alcuni giorni avanti a Los Angeles in California il Di Palma aveva battuto il record del giro di pista.

Il 28 aprile si ha da Parigi. — Telegrafano da New York che sabato scorso sulla pista di Dayton Beach Tommy Wilson, conducendo una 16 cilindri, Duesenberg ha coperto il chilometro in 14" e 65 centesimi di secondo (media di km. 245.733 all'ora); le 3 miglia in 1'12" 18/100 e 4 miglia in 1'36" 14/100, le 5 miglia in 2 minuti.

Nella stessa giornata Raffaele Di Palma otteneva i tempi seguenti: chilometro in 14"85 centesimi; 3 miglia in 1'15"; 4 miglia in 1'09"77 centesimi; 5 miglia in 2'4".



In alto. - La squadra Foot Ball Audace, seconda nel campionato del Lazio. Domenica 25 aprile riuscita vincitrice contro la squadra dell'Internazionale di Napoli con 2 goals a 0.

Nel centro. - La squadra di Foot Ball del Pisa, campione della Toscana.

In basso. - La squadra di Foot Ball Fortitudo, campione del Lazio che ha battuto il Pisa per 2 goals a 0. - (Fot. Domenico Biondi - Roma).

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette
Massima rapidità e trasparenza
Vendita ovunque **AA** Esportazione

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

stero sono più elevati. E fanno l'ostruzionismo ai clienti nazionali che si erano prenotati da tempo. Fanno benissimo. Ancor meglio sarà se non potranno vendere neppure più una automobile per semplice uso di diporto.

Il commento del Corriere della Sera è giustissimo.

CACAO TALMONE



È un futuro vincitore di gare perchè usa il Cacao Talmone...

La collana delle vittorie si arricchisce di nuovi allori!

A Verona - MORI vince il "Gran Premio,, MESSORI batte Ellegaard e Michiels, e GARDELLIN vince la "Corso dei 30 Km.,,

A Milano - Velodromo del Sempione: (Domenica 25 Aprile) - La coppia Mori-Bergamini vince la Grande Corso all'Americana (Km. 50) battendo 15 coppie, fra cui Belloni, Azzini, Van Hevel, Buysse, Birardengo, Vay.

I trionfi si ripetono all'estero!

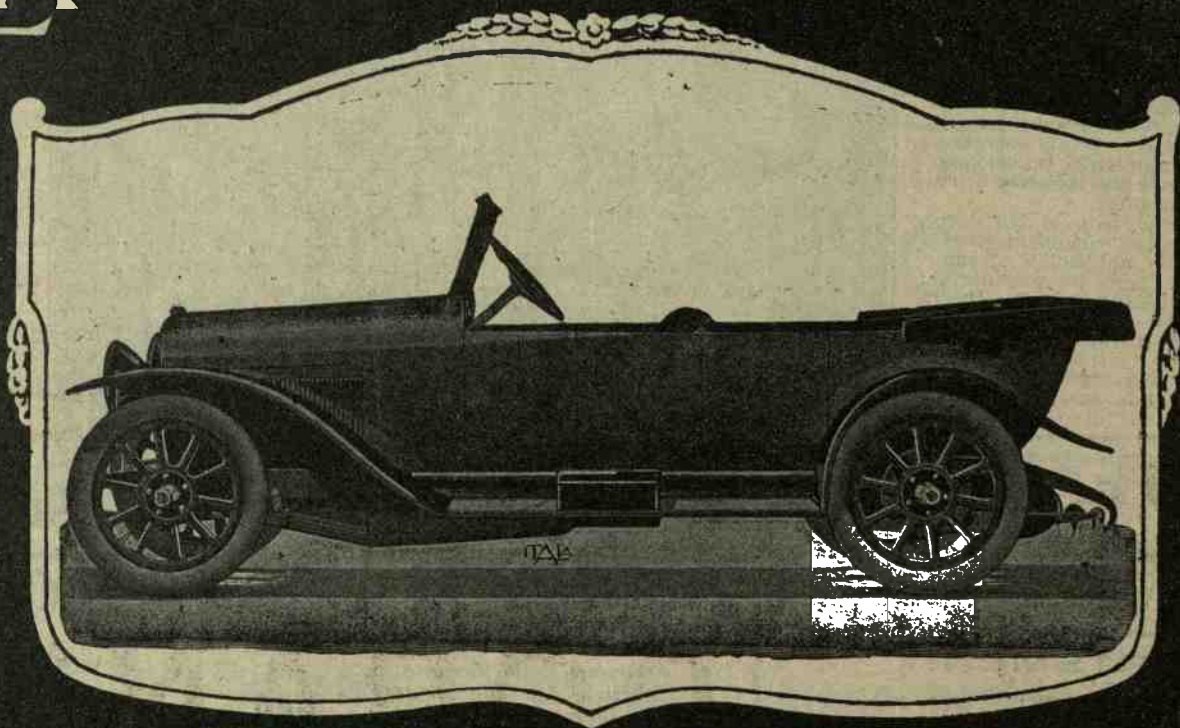
A Zurigo - HUMANN vince il "Gran Premio di Primavera,, - KAUFMANN batte il campione tedesco Otto Mayer, e stabilisce il "record,, del "terzo di Km. (333) in 20' 15.

Tutti questi grandi campioni montano

GOMME
Pirelli

ITALIA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO



MODELLO
50

MODELLI PER TOVRISMO
AVTOCARRI INDUSTRIALI
MOTORI PER AVIAZIONE

Christophe ha vinto la Parigi-Tours.

La Parigi-Tours, disputatasi sotto una pioggia torrenziale, in condizioni di strade pessime, ha visto la «débâcle» di tutti i favoriti. Fra questi vanno messi in prima linea i corridori italiani che si sono trovati a disagio fin dalla prima parte del percorso. Aggiungasi che i nostri furono vittima di diversi incidenti: Girardengo, ad esempio, ebbe diverse cadute che gli tolsero ogni probabilità. E' da notare infine che il regolamento della Parigi-Tours è severissimo e non permette il cambio di macchina o di ruote: la corsa perciò è stata, si può dire, alla mercè degli incidenti resi più facili e numerosi dalle condizioni delle strade.

La corsa è stata vinta da Christophe, il corridore che ama le intemperie ed il fango. La sua vittoria è stata ottenuta di forza: il campione francese si è staccato progressivamente dal plotone, e solo Dejonge ha saputo seguirlo sino all'ultimo posto di rifornimento. Poi, negli ultimi chilometri Christophe ha proseguito tutto solo, forte di un vantaggio che nessun avversario poteva ormai colmare, tanto che prima di giungere a Tours egli ha potuto godersi il lusso di scendere di macchina e di compiere una sommaria toeletta.

Tutti i corridori sono giunti in condizioni quasi pietose: irriconoscibili pel fango. Da notarsi la coraggiosa corsa di Barthélemy che, handicappato da diversi incidenti, ebbe poi un ritorno meraviglioso per quanto non inquietante pel vincitore.

Gli italiani nella prima parte del percorso erano in un plotone che seguiva a qualche minuto il primo gruppo nel quale erano invece Christophe, Francis Bellier, Dejonge, Rossius, Jacquenot, Lacquobay, Jusseret. Belloni proseguì poi di conserva con Barthélemy per un bel tratto di strada, poi un incidente lo attardò. Fra i più sfortunati, ripetiamo, evasi annoverare Girardengo.

A Vendôme (Km. 173) Christophe e Dejonge erano già in testa con notevole vantaggio. A Châteaurenard (Km. 197) Christophe passa alle 11,12, Dejonge alle 11,20, Barthélemy e Jusseret alle 11,24. A Chinon (Km. 295) Christophe transita alle 15,17, Barthélemy alle 15,31, Dejonge alle 15,37.

L'arrivo al Velodromo di Tour si svolse nell'ordine seguente:

1. CHRISTOPHE EUGENIO, di Malakoff, alle 13,22'30", compiendo i 342 chilometri del percorso in ore 13,22'30" ad una media oraria di km. 25,570;
2. Barthélemy O. di Parigi, in 13,37'34". — 3. Dejonge A. di Middelkerke, in 13,40,32". — 4. Jusseret C. di Bruxelles in 13,50'. — 5. Rossius G. di Berines in 14,11'. — 6. Masselis G. di Roulers in 14,11'15". — 7. Luigi Heusghem di Ransart: — 8. Steux Alfredo di Rottignies. — 9. Vandaele Gius. di Begto-sur-Deberg. — 10. Bellanger Romano di Parigi. — 11. Vermandel Renato di Bruxelles. — 12. Normande Giuseppe di Parigi.

Il match di selezione di Vercelli.

L'incontro per la formazione della squadra nazionale italiana ha fatto convenire sul campo della Pro Vercelli un pubblico numeroso nel quale si notavano molti forestieri, i componenti la Federazione del calcio, giornalisti e sportsmen. La gara venne divisa in tre tempi di mezz'ora ciascuno. La nazionale, che vestiva maglia rossa, era formata da Giaccone (Juventus), Novo (Juventus), De Vecchi (Genova), Reinaudi (Novara), Meneghetti (Novara), Lo-

vati (Milano), Calvi (Torino), Balonceri (Alessandria), Brezzi (Genoa), Giori (Juventus), Forlivesi (Modena). — La Pro Vercelli, che mancava del suo ottimo mediano sinistro De-Garu, di Corna e di Bos-



Christophe, che ha vinto la Parigi-Tours.

sola, giocava in questa formazione: Barberis, Rossetta e Pirovano (Legnano), Ara, Parodi, De Bianchi, Rampini II, Gay, Milano III, Rampini IV e Capra (Alessandria).

I tre tempi ebbero ciascuno una fisionomia propria. Il primo vide una prevalenza di attacco dei bianchi. Non erano trascorsi due minuti dall'inizio che i Vercellesi già minacciavano la porta di Giaccone, obbligando De Vecchi a salvare in corner, senza conseguenze. Poscia il giuoco si alterna passando velocissimo dall'uno all'altro campo, ma nessun punto venne marcato. Per il secondo tempo il trainer Milano I portò il terzino Pirovano fra i rossi, sostituendolo con Bruna della Juventus. Fu in questo secondo tempo che si ebbero le fasi più interessanti. I bianchi fanno più frequenti incursioni sul campo avversario. La porta di Giaccone



ESTRATTO DI CARNE
"SOLE"

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE", TORINO

è più volte in pericolo; i rossi si prodigano in difesa, fino a che Capra porta una bella centrata a Milano III, il quale a ridosso di Meneghetti pressa la porta ottiene da questo un auto-goal che segnò il primo punto per i bianchi. Si riscuotono i rossi e dopo infruttuosi tentativi per rompere la difesa avversaria, in una bella discesa in linea Balonceri calca diritto e preciso da dieci metri, ottenendo il pareggio. Il terzo tempo vide le squadre in una nuova formazione: parecchi giocatori vercelles pare non si adattano a lottare contro i loro compagni bianchi. Guidati da Milano III, i bianchi attaccanti non hanno tregua e si impegnano a fondo sostenuti dalla linea mediana, che ha ora al centro Meneghetti. Fu appunto Milano III che poté segnare il secondo punto con un tiro imparabile. I rossi tentano di ottenere il pareggio, e l'ottengono poco dopo per una intempestiva uscita di Barberis Gama, che arbitrò diligentemente, fischio in fine fra un subisso di applausi rivolti a tutti i giocatori.

La Commissione tecnica deliberò che la seconda partita di allenamento abbia luogo a Milano il 9 maggio contro una squadra di giocatori residenti a Milano, per la formazione della quale si dà incarico al Comitato regionale lombardo. La squadra che domenica si allenerà a Milano, tenuto conto dell'infermità dei giocatori Cevenini III e Santa maria, sarà così formata: Giaccone, Pirovano, De Vecchi, Ara, Meneghetti, Lovati, Rampini II, Balonceri, Brezzi, Perini e Forlivesi.

Le vittorie di Verri.

Dopo il suo ritorno dall'America, Verri va riscuotendo vittorie su vittorie al velodromo milanese. Anche domenica scorsa è stata una giornata favorevole al campione mantovano.

«Match» internazionale di velocità (metri 1095) — Finale: 1. Verri, punti 9; 2. Van Kempen, punti 6; 3. Van Bever, punti 5; 4. Bergamini, punti 4



DORANDO
il tacco di vera gomma più ricercato
DORANDO
la migliore crema per calzature

I PNEUMATICI

HUTCHINSON

hanno valso un'ambita vittoria al corridore **Giovanni Roncon**
che nella corsa ciclistica

MILANO-TORINO

..... si è classificato **PRIMO** degli isolati

Alla sua bicicletta **BERETTINI** aveva montato i pneumatici

HUTCHINSON



LA FIAT ha un capitale versato di L. 200.000.000.

LA FIAT copre coi suoi stabilimenti una superficie di 1.300.000 mq.

LA FIAT occupa 25.000 operai e 2.500 impiegati.

LA FIAT fabbrica ogni giorno 100 veicoli automobili (vetture, camions, trattrici agricole).

LA FIAT fabbrica anche aeroplani, motori per aviazione, motori per imbarcazioni, gruppi motori per ogni applicazione, materiale ferroviario, acciai speciali, ecc. ecc.