

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aerostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

*Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate*

*(Conto corrente colla Posta).*

**ABBONAMENTI**

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

**Direttore: GUSTAVO VERONA**

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

**PREZZO DELLE INSERZIONI**

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



IL GIRO.... DI GIRARDENGO. A Merano, Bologna, Perugia e Chieti GIRA giunge primo. Il vincitore tra la folla dopo l'arrivo a MERANO.

# CICLISTI!!

Domandate i Nuovi Prezzi

## RIBASSATI

delle Coperture e Camere

# S.A.L.G.A.

Società Anonima Lavorazione della Gomma ed Affini

Capitale Sociale L. 20.000.000 interamente versato

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

*Stabilimenti:*

TORINO - CASELLE TORINESE

# 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 Rosolino Pilo, 21, 23 - TRIESTE, Via  
Mazzini, 4.

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città

L'Officina **BONINO**

(D.º FILOGAMO Successore)

TORINO — Corso Vittorio Emanuele, 30

con macchinario moderno  
e materiale garentito

**RIPARA** e carica

i Rinomati Accumulatori

# TUDOR

della

Società Italiana Accumulatori Elettrici - MILANO

# OFFICINE

DI

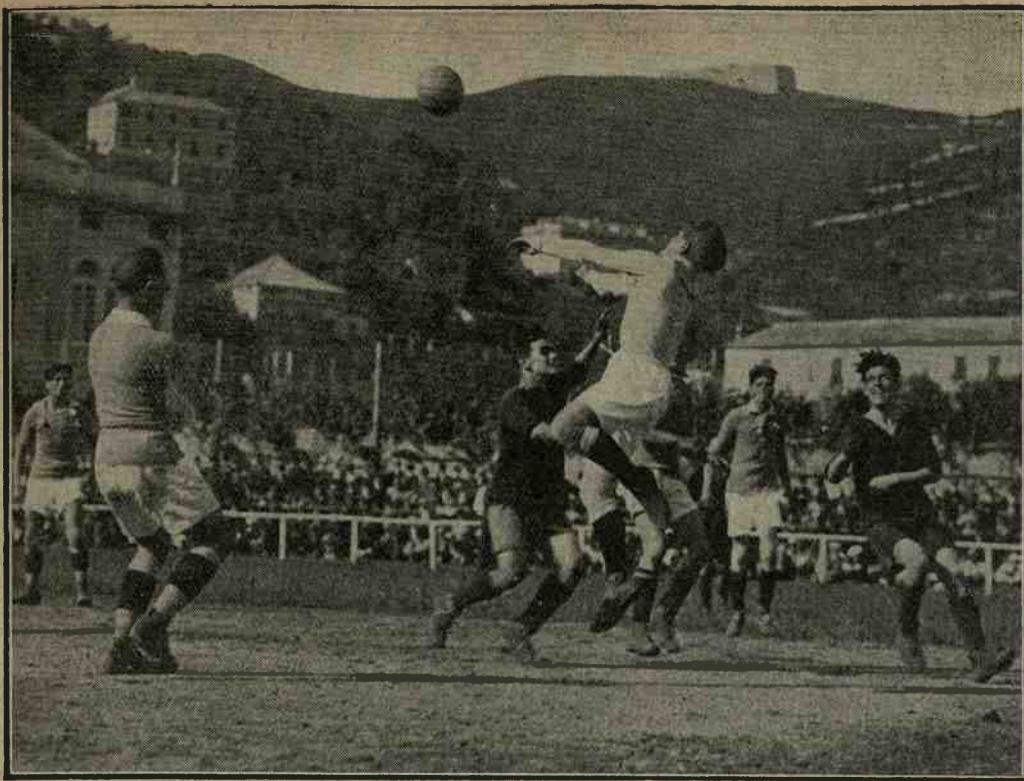
## Villar Perosa

Cuscinetti a sfere  
Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA  
❁❁ (Pinerio) ❁❁

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

Sig. Ing. CELSO CAMI, MILANO, Via Andrea Appiani, 15 — Sig. CARLO  
CAIRE, GENOVA, Via Granello, 20 r. — Sig. Ing. LAURO BER-  
NARDI, VERONA, Via S. Eufemia, 24 — Sig. Rag. PIETRO CON-  
CATO, TRIESTE, Via Udine, 37. — Sig. IGNAZIO ZAPPA, ROMA,  
Via Giubbonari, 25 — Sig. ALMERICO REALFONZO, NAPOLI,  
Piazza Nicola Amore, 6 — Sigg. P. & G. Fli. ZUCO, CATANIA,  
Via Etna, 175.

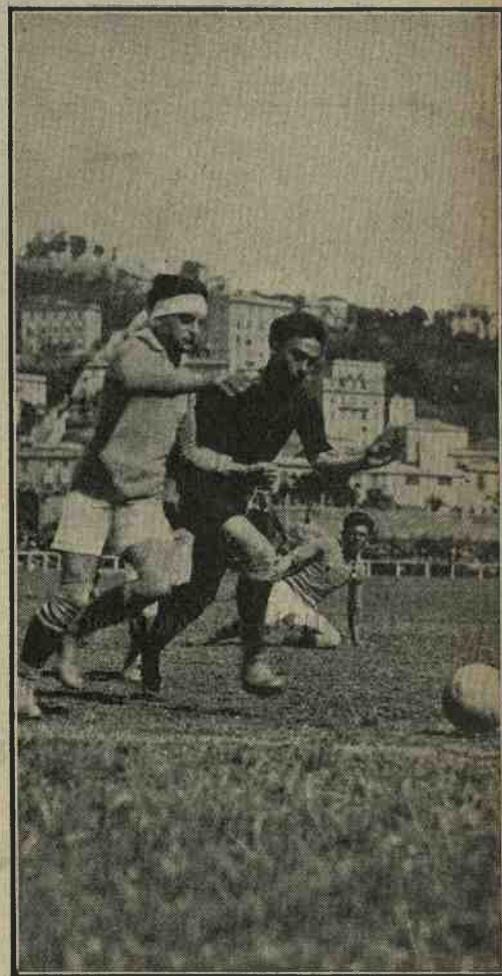


Genoa e Novara fanno match pari 1-1. — Una parata del portiere novarese.

(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

anzi, per dir meglio, la velocità è il requisito più importante per un'ala.

L'avanti che gioca all'ala se possiede notevolissima la velocità, molto facilmente è però minacciato da un grave pericolo: l'egoismo. Difetto gravissimo questo che si riscontra più di quello che non si creda ed al quale spesso hanno contribuito certi *supporters* che promettono regali, ecc., per la segnatura di punti. Tale difetto ha sciupato più di un giocatore ed ha rovinato più di una squadra. Importa quindi moltissimo il saper dominare se stessi per non cadere in peccato di questo genere nelle quali l'avanti che gioca all'ala corre gravissimo pericolo di cadere, perché



Genoa e Novara match pari 1-1.

(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

## Appunti e brevi considerazioni tecnico-sportive sul modo di giocare al foot-ball

### La linea degli Avanti

Il giuoco del calcio, dalla sua ripresa in Italia fino ad oggi, ha subito una notevolissima evoluzione, arrivando ad avere la fisionomia attuale attraverso moltissime modificazioni, talchè ne resta ben poco delle rozze caratteristiche dei suoi primordi. Il progresso più evidente lo si è avuto nella linea degli avanti. Ricordo infatti che un tempo si conducevano gli attacchi senza cognizione alcuna, tutti addosso l'uno all'altro, mentre i difensori avevano perfino (si può dire) il loro terreno d'azione determinato e all'infuori del quale sembrava non dovessero andare. Invero il giuoco di venticinque anni fa e quello che si pratica ora non si assomigliano più e la trasformazione, che pure fu lenta assai, fu però radicale. E' inutile del resto che qui io cerchi di fare la storia del foot-ball italiano nelle sue varie epoche prendendo come punti di riferimento alcune date; credo opportuno invece considerare il risultato al quale siamo pervenuti: l'odierno giuoco d'attacco.

Chi ha in questi ultimi 10 anni seguito con attenzione il giuoco del calcio, avrà certo riscontrato che esistono due metodi d'attacco i quali differiscono sostanzialmente fra di loro. E' difficile dar loro un nome, ma per spiegarci, chiamerò i due sistemi, uno attacco all'inglese, l'altro attacco alla latina. Dei due il secondo è il più rapido. Gli avanti vi si distinguono per la grande velocità, tendendo sempre direttamente allo scopo senza mai tornare indietro, cercando di sorpassare l'avversario colla corsa e di raggiungere la porta colla massima rapidità e per la via più spiccia.

Tale sistema necessita in modo precipuo di una grande abilità nel cosiddetto *dribblare*, ed invero nulla di più piacevole vi è per chi assiste ad una gara di vedere un processo di attacco condotto da abilissimi palleggiatori che si precipitano così verso la porta senza perder tempo sui fianchi e senza tornare indietro.

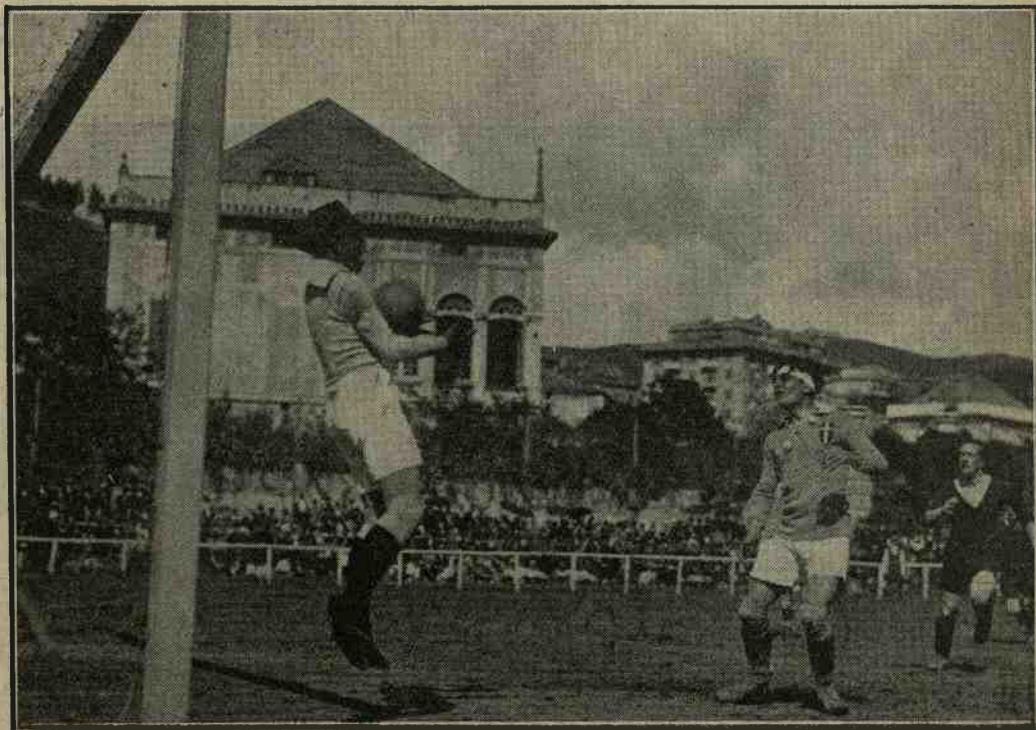
Lo stile preferito invece dagli inglesi, ed in generale dalle razze del nord, è quello che tende a raggiungere la porta non già direttamente, ma a poco a poco. Ottimo sistema questo su un terreno pesante e sdruciolevole. I difensori della squadra avversaria, che si sforzano per impadronirsi della palla, hanno da fare con avversari che mandano invece la palla qua e là con una regolarità che esaurisce l'avversario fino a ridurne le forze agli estremi.

Però se tale sistema di giuoco viene spinto alla esagerazione, esso finisce per aver meno successo

dell'altro, perchè allora la palla erra qua e là con poco vantaggio per la squadra se ai passaggi continui e rapidi non susseguono al momento opportuno rapide risoluzioni dell'azione. Esagerando in tale sistema, accade spesso che dopo tanto giocare gli avanti si ritrovano allo stesso punto di prima. Abbiamo visto infatti molte squadre che amano assai più il giuoco all'inglese che quello alla latina perdere, per mancanza di misura nel saperlo esplicitare, partite che avrebbero potuto vincere facilmente.

Dette queste poche cose sulle due maniere di giocare, vengo ora a parlare dei vari doveri degli attaccanti e mi piace incominciare dalle ali.

L'avanti che gioca l'ala deve anzitutto essere velocissimo. Spesso infatti gli si presenta l'occasione di una lunga corsa, la quale, abilmente eseguita, può recar gran vantaggio alla squadra. Naturalmente l'avanti che gioca all'ala deve anche essere sicuro sulla palla, abile nel fermarla di colpo, nel prenderla al volo, nel dribblare; però, ripeto, ciò che giova più di tutto è la velocità,



Genoa e Novara fanno match pari 1-1. — Una parata del portiere novarese.

(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

# IX Giro d'Italia

≡ 1921 ≡



COSTANTE GIRARDENGO

Le prime quattro tappe segnano quattro vittorie per **Costante Girardengo**.

Al traguardo di Merano, di Bologna, di Perugia, di Chieti egli passa buon primo

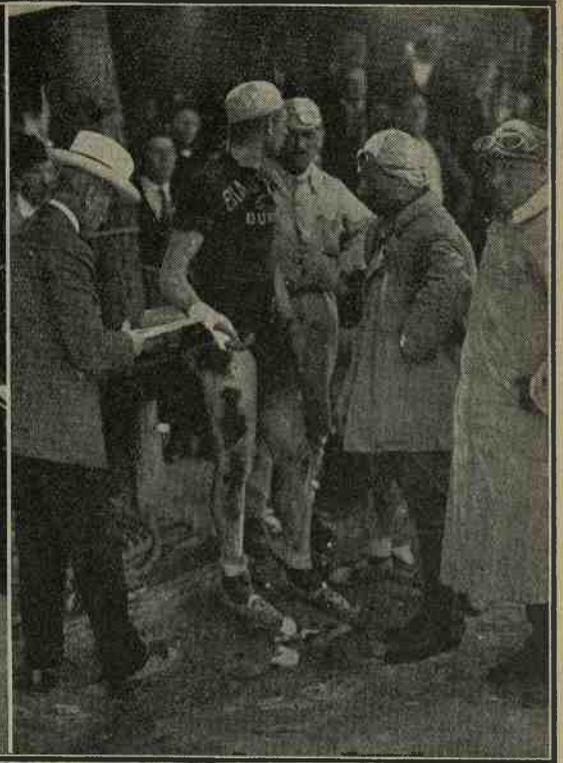
su macchina

# STUCCHI

montata con

# PIRELLI

Milano - Società Italiana PIRELLI - Milano



Giro Ciclistico d'Italia. — A sinistra: L'arrivo a Bologna. — A destra: il concorrente Wan Hever

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

appunto egli deve il posto di ala principalmente alla sua velocità e cerca di far eccessivo sfoggio di questa sua bravura senza pensare che con lui giocano molti altri giocatori. E' vero che egli si trova nella posizione meno favorevole per aver spesso la palla, mentre gli interni ed il centro hanno un maggior campo d'azione, tuttavia il suo gioco deve appunto per questo essere di molto sacrificio.

Ed ora alcuni consigli sul modo più opportuno di giocare. E' facile che un'ala, specie se abile, oltre che essere attaccata dall'avversario di sostegno che direttamente ha contro, sia pure impegnata dal centro-sostegno avversario: le è consigliabile allora, senza tanto sciupio di energia, senza cercare di portare la palla avanti verso il proprio angolo estremo d'attacco, di liberarsi subito della palla passandola possibilmente addirittura al centro dei propri avanti.

ANTONIO SCAMONI.

(Continuerà).

rante condotta passiva di gara potrebbe arrecare. E' il campionissimo sicuro della sua buona stella e della incolumità della sua macchina? E il suo prudente riserbo tattico lungo il percorso è dettato dalla presumibile esatta valutazione dei rivali che non consentono colpi di scena? Non vuole o non può egli staccare? Ecco l'incognita di questo Giro d'Italia che le prossime tappe dovrebbero prepararsi a chiarire. Sembra invero fin qui che lo striscione di partenza da Milano si sia traslocato a Chieti, proteggendo con eccessiva benignità lo stuolo dei migliori corridori. L'apparente uniformità dei risultati prepara, non può essere diversamente, il colpo maestro o fortunato di questo o di quel concorrente: e sarà la giornata campale del Giro. Questo infilare vittorie come i bimbi fanno con le perline nello spago, durerà eterno? Una domanda che Girardengo, allo stato delle cose, ci suggerisce essere squisitamente oziosa. Il campione italiano anche oggi ha fatto i suoi comodi in pianura, in salita e in discesa, senza un attimo di indecisione e di negligenza.

Vinse contro l'eterno rivale Belloni che fu oggi brillante, audace, tenace oltre ogni dire. Brunero chiuse il trio degli assi. Ma il ciriacesse traversò una *défaillance* che solo la rude volontà di proseguire ad ogni costo poté vincere. Luciano Buysse e Aymo Bartolomeo furono le figure più vivaci della tappa. Ecco l'odor di polvere per le prossime battaglie».

## Seguendo il Giro d'Italia

Per accordi presi tra la nostra Direzione e la S. I. P. L. (Società Italiana Pubblicità Luminosa), gli appassionati dello Sport ciclistico potranno tutte le sere nelle quali si svolgeranno le corse, conoscere i risultati dei vincitori in ogni tappa del Giro d'Italia, recandosi in Piazza Castello dove la S. I. P. L. proietterà, a mezzo della sua mostra luminosa, i nomi di tutti i corridori primi arrivati.

## La classifica

### Dopo quattro tappe del Giro d'Italia

Dopo la quarta tappa, il quartetto dei *leaders* si è dimezzato: restano ancora insieme Girardengo e Belloni, con 50 ore 45' 34", seguiti nell'ordine da Sivocci con 50, 45' 37". Azzini G. con 50, 45' 38". Buysse L., con 50, 45' 42". Aymo G. (primo degli *juniores*) con 50, 45' 43". Arduino con 50, 46' 15". Luccotti (1. degli isolati) con 50, 46' 37". Gay, con 50, 46' 40". Brunero con 50, 46' 52".

La nostra prima pagina è dedicata al Giro di... ra. Come intitolare diversamente questa prova? Un collega della stampa, commentando, così scrive di quest'uomo imbattibile:

«Le aspre difficoltà della quarta tappa a cavallo di Forca Canapine sui 1500 metri non sono riuscite a smembrare lo stereotipato gruppo di resta che passa sotto la pioggia, nella calura riarsa del mezzogiorno, lungo le salite più snervanti e i tratti piani più monotoni, sempre compatto, indivisibile ed uguale. Quattro tappe che sono quattro uova in un paniere, dove la sorte sportiva non vuole saperne di fare una frittata: un po' di sconsiglio tutti lo desidererebbero. La classifica generale infatti conta parecchi *routiers* a contatto coi gomiti, o meglio di minuti secondi. Se Girardengo ha la sicura convinzione di mettersi in testa agli avversari sotto lo striscione dell'ultimo chilometro, e sembra non importargli gran che di dare battaglia sui dislivelli per mettere il suo nome al sicuro, egli tuttavia mostra di non valutare in giusta misura la...



Nella Classica Corsa Internazionale della

# Targa Florio

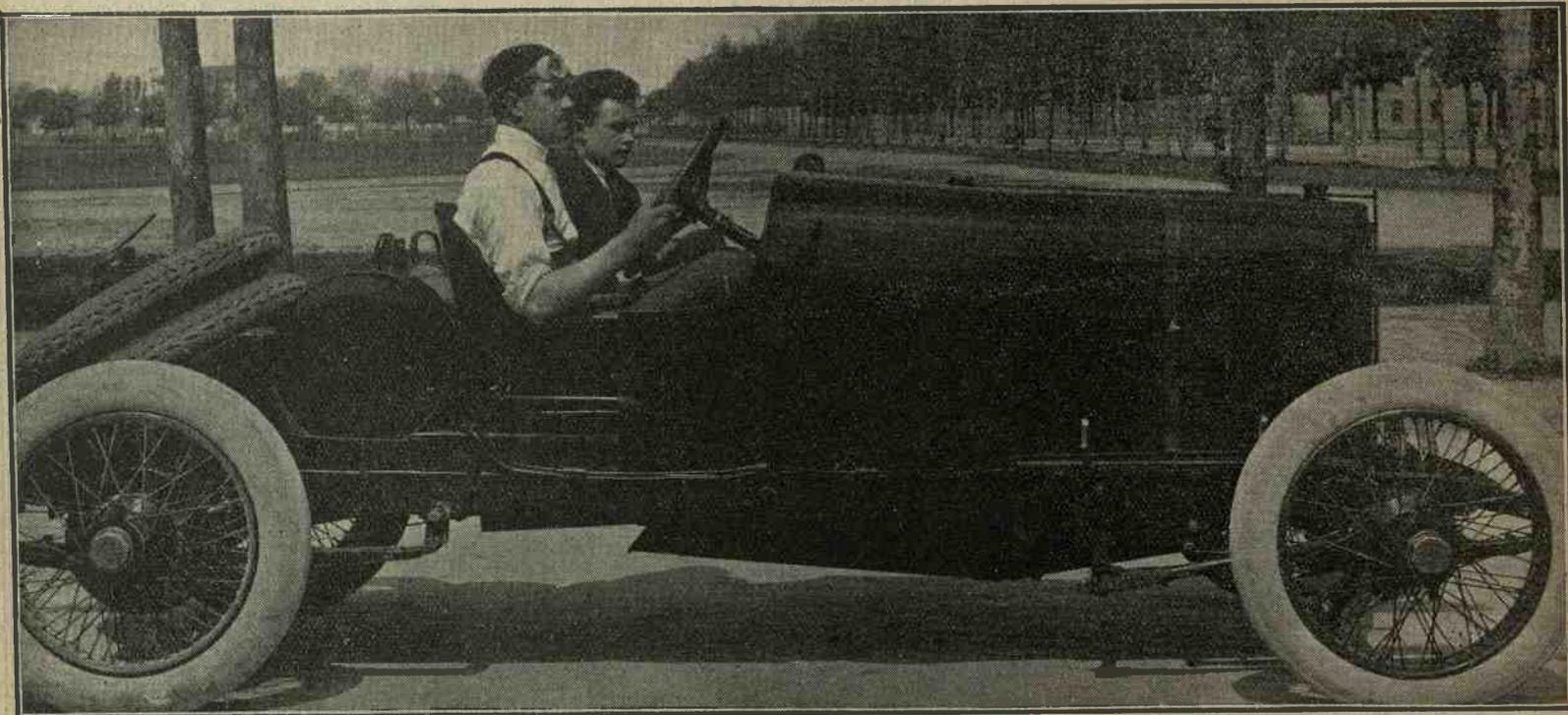
su 12 vetture Categoria 3000 arrivano con

# ITALA

macchine di serie Modello 51 Sport di soli litri 2.800 di cilindrata

1° FORESTI in ore 7 34' 37" - 2° MORIONDO in ore 7 39' 34" - 3° LANDI in ore 7 55' 43"

a 8 minuti dalla grossa vettura da corsa vincitrice, battendo tutte le vetture da corsa e da turismo della categoria 3 litri



Foresti 1° della seconda Categoria.

ITALA - Fabbrica Automobili - Torino



La Targa Florio 1921. — In alto Landi su Itala; in basso Moriondo su Itala, rispettivamente terzo e secondo nella seconda categoria (3000 cmc.). (Fot. Abba - Lastre Gevaert).

5, 39'18"; Moriondo (Itala), 5, 41'0" 4/5; Landi (Itala), 5, 55'17"; Ceirano (Ceirano), 5, 58'43" 1/5; Ghia (Diatto), 6, 30'4"; Morano (Ford), 7, 5'39".

**Categoria cmc. 4500.** — Sivocci (Alfa), in ore 5, 37'31" 1/5; Ferrari (Alfa), 5, 37'37" 1/5.

**Categoria oltre cmc. 4500.** — Sailer (Mercedes), 5, 34'30"; Tagliavia (Itala), 6, 29'49" 2/5.

**Vetture da corsa.** — Masetti G. (Fiat), in ore 5, 33'32"; Campari (Alfa), 5, 40'57" 3/5; Minoia (Fiat), 5, 44'28"; «Ninive» (Itala), 6, 37'16" 4/5.

Dopo il terzo giro la classifica generale era la seguente: Masetti, Sailer, Sivocci, Ferrari, Foresti, Campari, Moriondo, Minoia, Landi, Ceirano. Il tempo migliore su questo giro è stato quello di Moriondo in ore 1, 53'17" 4/5, poi quello di Sailer in 1, 54'22" 1/5, quindi quello di Foresti in 1, 55'28" e di Masetti in ore 1, 55'53" 1/5.

Subito dopo il passaggio di «Ninive», che compie il terzo giro, giunge, magnificamente terminando la corsa, Foresti, accolto da applausi interminabili. Egli non sarà il vincitore della Targa Florio, ma il pubblico gli ha decretato l'ovazione dei vincitori, sia perchè egli è certamente il primo della sua categoria, sia per aver fatto una splendida corsa. Gli arrivi si susseguono: ecco Bergese ed ecco Moriondo, mentre nessuno presta attenzione ai passaggi di Tuccimei, di Fracassi e di Pellegrino, che compiono appena il terzo giro. Dopo Ceirano, Ferrari e Sivocci, ecco Sailer in perfetto orario. Il pubblico vive ora momenti di trepidazione. La vittoria italiana è nelle mani di Masetti, che era partito poco dopo il campione tedesco. Tutti gli occhi sono rivolti laggiù, verso la strada che viene dal mare. Finalmente ecco il campione italiano; il pubblico, prima ancora che la sua classifica sia salita sul quadro segnalatore, intuisce subito che la vittoria è sua e gli fa un'ovazione interminabile.

Molti invadono la strada del Circuito per portare in trionfo il campione italiano ed in un momento la sua macchina è circondata e adornata di mazzi di fiori. Fra continue ovazioni Masetti è accompagnato nei locali del rifornimento, dove si incontra col suo rivale Sailer. Il tedesco, appena lo scorge, gli muove incontro e gli stringe cordialmente la mano.

A tutti i lettori che da ogni parte d'Italia ci richiedono annate passate della **STAMPA SPORTIVA** ricordiamo che l'Amministrazione del giornale tiene in vendita le annate 1902 - 1903 - 1904 - 1905 - 1906 - 1910 - 1911 - 1913 rilegate in volumi. — Prezzo L. 22 per volume franco di porto e di spedizione.

## Come si è svolta la corsa per la Targa Florio

Ecco le classifiche del primo giro:

**Categoria cmc. 2000.** — Bergese (Fiat), ore 1, 58'30" 3/5; Piro (Fiat), in 2, 5'45"; Febo (Fiat) in 2, 5'57" 4/5; Tuccimei (Chiribiri), 2, 20'7" 1/5.

**Categoria cmc. 3000.** — Foresti (Itala), ore 1, 53'2" 4/5; Moriondo (Itala), 1, 55'26"; Lopez (Itala), 1, 57'21" 3/5; Ceirano (Ceirano), ore 1, 58'27" 3/5; Arnone (Ceirano), 1, 59'33" 3/5; Tarabusi (Scat), ore 2, 0'3" 1/5; Landi (Itala) ore 2, 0'59" 3/5; Morano (Ford), 2, 7'55"; Gismondi (Ceirano), 2, 28'59"; Ghia (Diatto), 2, 53'37".

**Categoria cmc. 4500.** — Sivocci (Alfa) ore 1, 49'5" 2/5; Ferrari (Alfa), 1, 51'2"; Baldoni (Alfa), 1, 51'47"; Pellegrino (Fiat), 2, 12'50" 2/5.

**Categoria oltre cmc. 4500.** — Sailer (Mercedes), ore 1, 47'6" 3/5; Tagliavia (Itala), 2, 1'10"; Angelini (Scat), 2, 16'53".

**Vetture da corsa.** — Masetti G. (Fiat), 1, 47'25"; Campari (Alfa), 1, 49'30" 4/5; Minoia (Fiat), ore 1, 55'17" 3/5; «Ninive» (Itala), 2, 0'44"; Trombetta (Fiat), 2, 5'45" 1/5; Romieux (M. R.), ore 2, 5'59" 1/5; Fracassi (Ford), 2, 8'53" 3/5; Caruso (Imera), 2, 19'48" 2/5.

Il miglior tempo sul giro, che non sarà in seguito più abbassato, è quindi quello di Sailer, in 1, 47'6" 3/5, ad una media di chilometri 65,600 all'ora.

Il secondo giro è terminato per primo da Bergese, che mantiene una marcia regolarissima. Seguono Febo, Foresti, Ceirano, Moriondo. Il pubblico commenta intanto il ritardo di Bordino e la splendida prova di Masetti.

Ecco le classifiche del secondo giro:

**Categoria cmc. 2000.** — Bergese (Fiat), ore 4, 0'52"; Febo (Fiat), 4, 9'46"; Tuccimei (Chiribiri), 4, 52'15" 1/5.

**Categoria cmc. 3000.** — Foresti (Itala), in ore 3, 43'50"; Moriondo (Itala), 3, 47'43"; Ceirano (Ceirano), 3, 52'12"; Arnone (Ceirano), 3, 56'17"; Landi (Itala), 3, 57'44" 1/5; Morano (Ford), ore 4, 14'32" 1/5; Ghia (Diatto), 4, 44'18" 2/5.

**Categoria cmc. 4500.** — Sivocci (Alfa), in ore 3, 38'27" 2/5; Ferrari (Alfa), 3, 41'7"; Pellegrino (Fiat), 4, 56'23" 4/5.

**Categoria oltre cmc. 4500.** — Sailer (Mercedes), ore 3, 40'7" 4/5; Tagliavia (Itala), ore 4, 14'24" 1/5.

**Vetture da corsa.** — Masetti G. (Fiat), in ore 3, 37'38" 4/5; Campari (Alfa), 3, 40'9" 2/5; Minoia (Fiat), 3, 45'52"; «Ninive» (Itala), 4, 6'32" e 1/5; Trombetta (Fiat), 4, 12'40"; Caruso (Imera), 4, 47'51" 4/5.

Dopo questo giro la classifica generale sarebbe stata la seguente: 1. Masetti, 2. Sivocci, 3. Sailer, 4. Campari, 5. Ferrari, 6. Foresti, 7. Minoia, 8. Moriondo, 9. Ceirano.

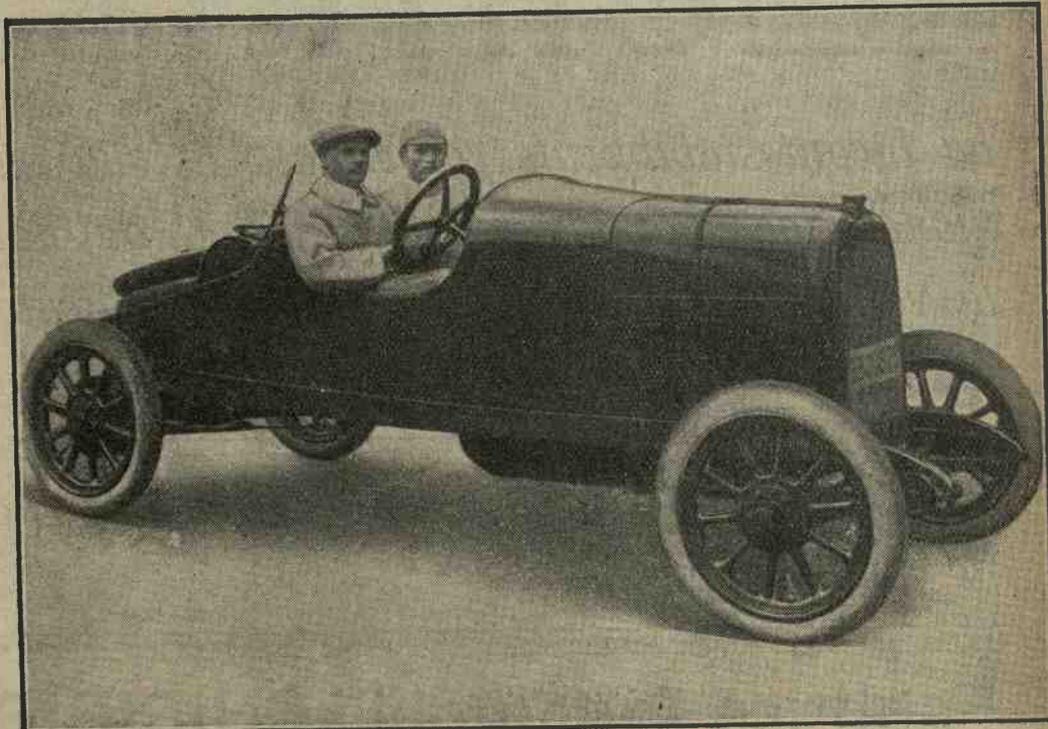
Il tempo migliore su questo giro venne compiuto da Sivocci in ore 1, 49'22", seguito da Ferrari in 1, 50'5" 4/5, da Masetti in ore 1, 50'13" 4/5, da Minoia in 1, 50'34" 2/5, da Campari in 1, 50'38" 3/5, da Foresti in ore 1, 50'47" 1/5; da Moriondo in 1, 52'17", mentre Sailer vi impiegava ben ore 1, 53'1" 1/5.

Sono le 11,30 quando è annunziato il primo corridore che ha compiuto il terzo giro. E' Foresti, seguito poco dopo da Bergese, da Moriondo e da Ceirano.

Ecco le classifiche del terzo giro:

**Categoria cmc. 2000.** — Bergese (Fiat), in ore 6, 5'4" 3/5; Febo (Fiat), 6, 24'37"; Tuccimei (Chiribiri), 7, 54'35".

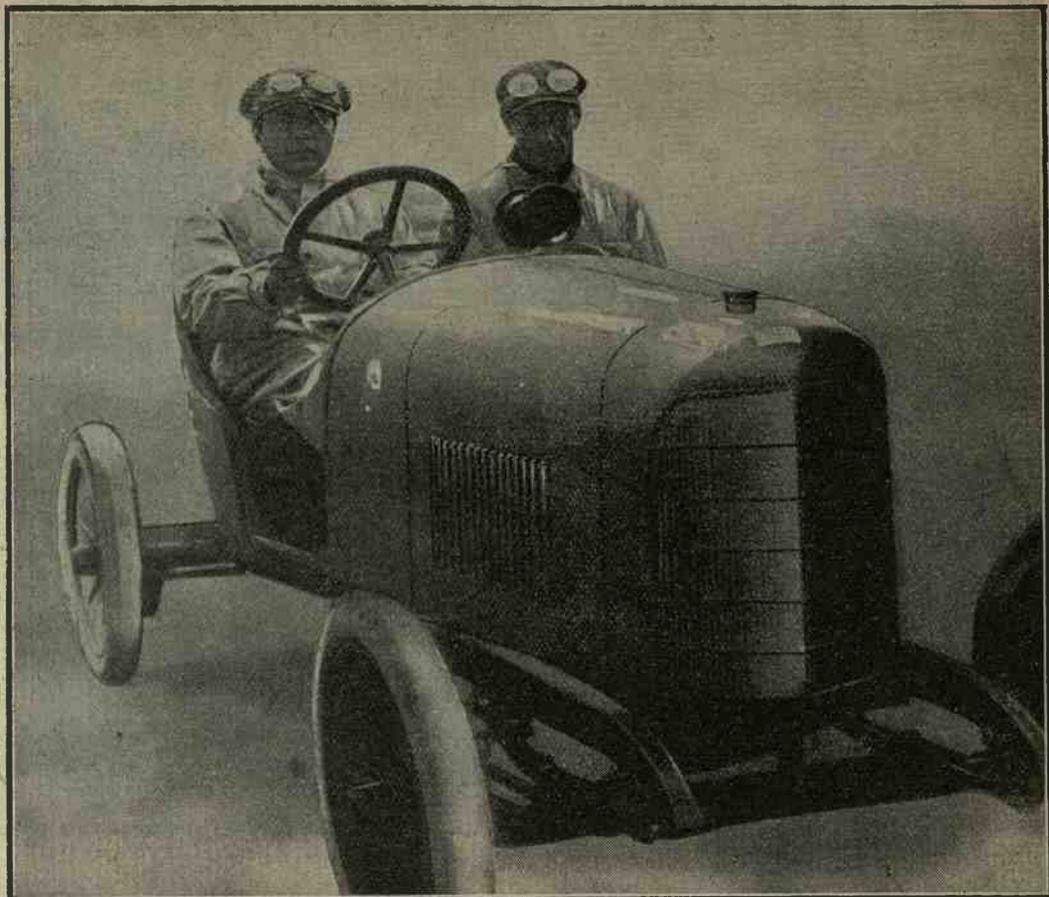
**Categoria cmc. 3000.** — Foresti (Itala), in ore



La Targa Florio 1921. — Bergese su Fiat, primo della prima categoria (2000 cmc.). (Fot. Abba - Lastre Gevaert).

VITTORIE  
SPORTIVE

e  
successi  
industriali



Tuccimei sulla Chiribiri

*Nella classica corsa per la*

## TARGA FLORIO

*sul durissimo percorso dei 432 Km. del Circuito Siciliano la  
macchina*

==== **CHIRIBIRI** =====

*ha incontestabilmente confermata la sua superiorità - per costru-  
zione e per funzionamento. Guidata dal noto sportsman Tuccimei  
la vettura **CHIRIBIRI** è stata classificata la terza della Prima  
Categoria (Vetture di serie 2000 cmc.).*

**Sportsmen!** *La vettura Chiribiri modello 1921 deve essere  
la vostra preferita!*

=====  
**Fabbrica Automobili CHIRIBIRI & C. - TORINO**

# La Targa Florio 1921

## Dopo la prova: Uomini e macchine

La classifica generale è la seguente:

1. MASETTI GIULIO (Fiat), coprendo i 432 km. in ore 7, 25'05'', realizzando una velocità oraria di km. 58,236; 2. Sailer (Mercedes), in ore 7, 27'16'', alla velocità media di km. 57, 952; 3. Campari (Alfa Romeo) in 7, 30'04'' alla velocità media di km. 57, 591; 4. Sivocci (Alfa-Romeo), in 7, 31'43'', alla vel. media di km. 57,381; 5. Ferrari (Alfa-Romeo) in 7, 33'43'' alla velocità media di km. 57,128.

**Le classifiche nelle categorie: Vetture di serie**

**Categoria 2000 cmc.** — 1. BERGESE (Fiat), in ore 8, 6'34'' (vel. media km. 53,053); 2. Febo (Fiat), in ore 8, 36'59''; 3. Tuccimei (Chiribiri), ore 10, 23' 2/5.

**Categoria 3000 cmc.** — 1. FORESTI (Itala), in ore 7, 34'37'' (velocità media km. 57,015); 2. Moriondo (Itala), in ore 7, 39'34''; 3. Landi (Itala), in ore 7, 45'43''; 4. Ceirano (Ceirano) in ore 7, 51'12''; 5. Arnone (X), in ore 8, 11'11''; 6. Ghia (Diatto), in ore 9, 05'15''.

**Categoria 4500 cmc.** — 1. SIVOCCHI (Alfa-Romeo), in 7, 31' 43'', vel. media km. 57,381; 2. Ferrari (Alfa-Romeo), in 7, 33' 43''.

**Categoria oltre 4500 cmc.** — 1. SAILER (Mercedes) in 2, 27'16'' (vel. media km. 57,952).

**Vetture da corsa**

**Categoria unica.** — 1. MASETTI Giulio (Fiat), in 7, 25'05'', vel. media km. 58,236; 2. Campari (Alfa-Romeo) in 7, 30'04''; 3. Minoia (Fiat), in 7, 47'46''; 4. «Ninive» (Itala), in 8, 38'07''; 5. Trombetta (Fiat), in 9, 36'53''.

Questi i risultati ufficiali che dicono già di per se stessi tutto. In ogni modo qualche nota di commento può essere aggiunta. I tempi ottenuti furono eccellenti. Quali furono i fattori principali di tanto successo? Il tempo, l'organizzazione, il percorso. Tutto fu favorevole.

Il comm. Florio ed i suoi collaboratori possono esserne veramente soddisfatti. Se si aggiunge che nessun incidente si ebbe a registrare dalla cronaca, non possiamo che convenire nel successo più completo della gara.

Ed anche coloro che non la favorirono si debbono ricredere. Le corse come le sa studiare Vincenzo Florio, le gare motoristiche che hanno per sede il suolo siciliano, le prove sportive che sono precedute da una giusta e precisa réclame in tutto il mondo, non possono che sortire ottimi risultati. Per buona fortuna non solo degli sports-

men, ma anche i dirigenti di molte fabbriche di automobili si sono a tempo persuasi che il ritorno alle corse (qualora vi sia una preventiva preparazione) è cosa utile, è cosa necessaria allo sviluppo di una industria. Ed il pubblico? L'interesse da esso posto su ogni punto del percorso, sta ad affermare che le gare motoristiche formano sempre la grande attrattiva delle più numerose folle.

**I risultati sportivi?**

Meravigliosi. Siamo all'ultimo giro. Masetti non ha più abbandonato il comando della corsa. E' tornato Sailer all'assalto dopo aver sorpassato Sivocci, mentre Campari perdeva in questo terzo giro tutte le sue probabilità di vittoria. Continuano intanto le corse regolarissime di Ferrari, di Foresti e di Moriondo: questi due ultimi, pilotando una tipo sport, modello 51, a valvole laterali, con una precisione di marcia tale da sembrare che i battiti del motore fossero scanditi sul cronometro.

Nell'ultimo giro tutti i *leaders* hanno chiesto il massimo sforzo alla loro macchina e si ebbe così un ritorno impressionante di Campari, che

pefacenti per regolarità di funzionamento, effetto questo di ottimo materiale e di accurata costruzione. Magnifica costruzione di serie, la vettura Chiribiri ha destato l'ammirazione dei competenti e fra le macchine leggere oggi si presenta fra le più perfette di quante si conoscano.

Tale risultato fa emergere la magnifica posizione dell'industria automobilistica italiana, la quale, dopo di aver difeso il primato sulle strade di Sicilia di fronte ad una concorrente dimostrata temibilissima quale la Mercedes, per il modo con cui hanno corso e si sono piazzate l'Itala, l'Alfa-Romeo, la Fiat, si rivela perfettamente preparata per i cimenti prossimi che dovranno stabilire la media dei valori internazionali.

L'inizio è quanto mai lusinghiero: sulle strade siciliane si è avuto il primo brillante collaudo della concezione automobilistica del dopo guerra, anche se i nuovi tipi di una grande casa, che pure ha mietuto largamente, non hanno forse corrisposto alla grande attesa.

## Il match Piemonte-Lombardia

Al momento di andare in macchina telegrafano da Lecco che il match «Piemonte-Lombardia» si è disputato col favore del tempo e del lago perfettamente calmo che ha permesso una gara della massima regolarità.



Masetti Giulio su Fiat, primo della classifica generale della XII Targa Florio e primo della categoria Vetture da Corsa. (Fot. D. Biondi - Lastre Cappelli).

## Motovelodromo Torinese

### SOCIETÀ ANONIMA

Domenica, 5 Giugno - Ore 15 precise

Leene, Moretti, Mori, Bergamini ed altri  
nel Premio Singrossi

Oliveri, Berthet, Bolzoni  
dietro motori leggeri

Americana 50 giri professionisti

Nazzaro contro Rava  
match motociclistico

Velocità - Traguardi dilettanti

segnava il tempo migliore, ma la partita era ormai definita in favore di Masetti, che riusciva, anzi, a frapporre una nuova distanza fra sé ed il campione tedesco.

Tale la rapida visione della gara. La «Grand Prix» di Giulio Masetti, macchina potente e dotata di ripresa ottima, condotta da un giovane resistente, audace, ma non temerario, ha vinto contro avversari potenti, battendo di gran lunga il record di Boillot. Si ricorderà che Andrea Boillot stabiliva, nel 1919 il record su 432 chilometri del circuito in 7, 51'1'' 1/5, ad una velocità media di chilometri 55,030. Orbene, tale record è stato oggi abbassato e non soltanto dal vincitore, ma anche da una numerosa schiera di altri campioni, Masetti ha stabilito il nuovo record del circuito in ore 7, 25'5'' 2/5. L'onore di aver compiuto un tempo migliore di quello di Boillot spetta però anche a Sailer, a Campari, a Sivocci, a Ferrari, a Foresti, a Moriondo. Occorre, infine, rilevare la corsa della Fiat tipo 501 di Bergese: una corsa meravigliosa di regolarità ed anche di velocità.

E qui non si può lasciare passare inosservata la meravigliosa corsa compiuta dalla vettura Chiribiri della cilindrata di 1500 cmc. affidata alla guida del noto sportsman romano Tuccimei. Questa macchina, dopo la Fiat, ha fornito il migliore risultato. Classificata terza, ha dato risultati stu-

La «Caprera» di Torino ha vinto la gara nel modo più conveniente e può andare meritatamente superba per la prova fornita contro i campioni d'Italia ed i vincitori di Gand.

Nel prossimo numero presenteremo l'equipaggio vincitore.

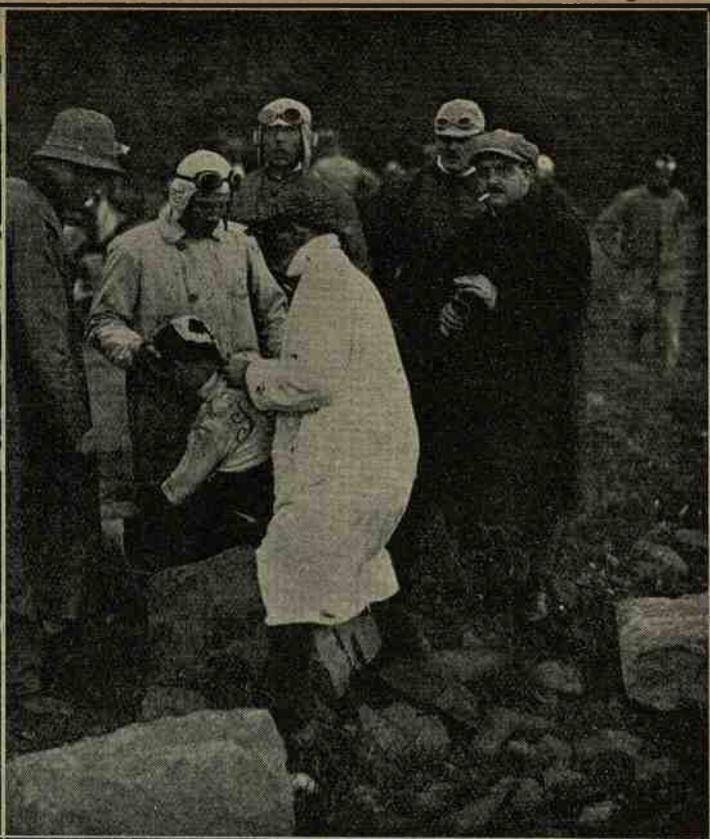
Al momento di andare in macchina ci giunge notizia da Milano della morte del nostro antico ed ottimo collaboratore Raffaele Perrone.

Dopo penosa malattia l'amico nostro è morto, lasciando nel più grande dei dolori la moglie ed i tre suoi adorati figlioletti.

Con la morte di Perrone viene a mancare al giornalismo sportivo italiano un altro fra i migliori scrittori competenti della materia.

Alla famiglia desolata del povero estinto esprimiamo le più sentite condoglianze.

N. d. D.



*Il Giro d'Italia. - 1ª tappa. — A sinistra: Il rifornimento a Riva (Fot. Strazza - Lastre Tensi). — A destra: la caduta di Ferrario A. (Fotografia Strazza - Lastre Tensi).*

## Calendimaggio S.U.C.A.I. 1921

Fiochi giungono sei rintocchi dal campanile di Sant'Ambrogio.

E già i Sucaini assaltano il treno inebriati dal vago profumo di primavera e di libertà che dai monti, profilantisi azzurri sul cielo rosseggiante, scende portato da calme e larghe folate di vento.

Si ride, si canta, si urla; è un vociare assordante, un gridio confuso quando il treno lentamente si muove lasciando dietro di sé la fumosa città, i comignoli ergentisi al cielo quasi immani fantasmi e poi un canto allegro e possente si sprigiona dai petti Sucaini e si diffonde per la piana campagna.

E la campagna accarezzata dal sole non ancora caldo, canta l'inno della soavità, mentre dalle cime severe delle montagne, dai declivi sparsi di villaggi, viene l'inno della forza. Tutti questi canti si uniscono e si fondono nel cuore dei giovani che il treno trasporta in quel bel calendimaggio di fiori.

I giovani sembrano ridestesi a nuova vita: aspirano, assaporano l'aria pura del mattino; vogliono dare sfogo in questo giorno a tutta la loro giovinezza: e sono canzoni liete, vibranti di gioiardia, sono allegri ritornelli, sono stornelli che da prima timidi, poi sempre più forti sgorgano

dagli animi di quelle vite fiorenti, ardenti, che cercano in quel giorno la pace dei monti per innalzare di là il loro canto alla natura che risorge più bella, più radiante a novella vita.

Ecco Laveno.

E la lunga e lieta colonna dei gitanti s'innalza lentamente, quasi plasmandosi alle asperità del monte, sulla bella mulattiera, mentre sempre più in basso il Golfo di Laveno sembra rinchiudersi in una fossa e più lontano il lago si allarga ed Intra, l'industre, e Stresa, la civettuola, vi si specchiano.

Fra i Sucaini v'è un fervore insolito. Alcuni tengono degli importanti conciliaboli per le elezioni regali della giornata; altri si affrettano a



*Il Giro d'Italia. — A sinistra: IIª tappa; il rifornimento a Bassano (Fot. Strazza - Lastre Tensi). — A destra: Iª tappa; il passaggio a Brescia (Fot. Strazza - Lastre Tensi).*

recare offerte di candidature non senza speranza di ricompensa.

E le candidate?

Modestamente nessuna vorrebbe sentire discorrere di elezioni, benchè alcuni malignino che qualche Sucaina sia impaziente... ma sono insinuazioni.

Si continua a salire...

Finalmente compare la prima casa di Vararo, vedetta della valle, e ad essa si avvicinano sempre più i baldi alpinisti, seguendo le volute che la mulattiera descrive, finchè la raggiungono.

Qui un piccolo alt: i sacchi si vuotano di una parte di tutto quel ben di Dio che le mammine premurose vi hanno accumulato.

Si ride, si ride.

D'un tratto tutti s'affollano intorno a un gruppetto, e lì ridono e schiamazzano.

Che c'è?

Ecco: alcuni buoni studenti (di quelli, direbbe un qualsiasi professore, che c'erano solo vent'anni fa) amanti ed anzi studiosi della geografia, avevano cercato e cercato su carte, e sfogliando Atlanti e Dizionari e Memorie geografiche... cosa?

Il Sasso del Goliardo.

E naturalmente non l'avevano trovato. Quindi armati di pacchi di carte e carichi di strumenti speciali (fra l'altro un teodolite) avevano voluto anch'essi venire con noi con l'unico scopo di rintracciare quel nuovo sasso, studiarlo, trarne schizzi, farvi osservazioni, per poi scriverne una lunga memoria!...

E fino allora non erano ancora giunti a capire (chissà da quali astrazioni geografiche erano assorti, i poverini!) dove si fosse quel sasso.

Finalmente hanno... scoperto che il famoso sasso non era altro che il vecchio Sasso del Ferro, ribattezzato, per l'occasione il Sasso del Goliardo. Maggiore disgrazia è poi per loro il non aver saputo contenere la stizza.

Le risa, le grida, i frizzi di cui quei due geografi sfortunati sono l'oggetto, si calmano soltanto quando un'altra novità attrae l'attenzione



L'importante riunione al Motovelodromo Torinese. — La finale del match delle Nazioni: Leene, Moretti, Bergamini e Messori. (Fot. Berra).

Si riprende il cammino sotto la sferza del sole sul brullo sentiero.

Eccoci finalmente, madidi di sudore, ma allegri, in vetta. Ci fanno gli onori di casa i laghetti che ai nostri piedi sorridono graziosamente nella verde vallata.

Tutti si spargono fra i boschetti della vetta in cerca di un buon posticino. E si pranza. E' prima un assalto furioso ai sacchi, poi un masticare affannato nel grave silenzio della solitudine.

La Direzione si è raccolta in un reparto riservato, a macchinare chissà quali sorprese.

«Che cosa faranno quei camorristi?» con irriverenza chiede tra un boccone e l'altro il buon Grampa al gioviale Piccinini.

«Mah...».

Un fischio ben noto fende acutamente l'aria.

Aduzata!

E dai boschetti ospitali a frotte escono allora i Sucaini, a guisa di fauni, e quali fauni!, accompagnando le gentili ninfe dei monti.

Tra gli inni dell'Alpe e gli spari dei mortaretti sale alla vetta il Fauno del Sasso, cavalcando... un grazioso asinello accompagnato da uno stuolo di goliardi.

Piccolo, grasso, dal naso bitorzoluta ed eminente, il Fauno ha baffi folti e spioventi. Un elegante cappello alla pierrot, una lunga casacca impadellata da larghe frittelle, una pipa ed un nodoso bastone ne completano la tipica acconciatura. Tutti si scostano ed egli proce...

Il momento non può essere che solenne! E si reprimono le risate, ed il silenzio diviene sepolcrale.

«Benedico vos omnes!» intona il Fauno con voce nasale, innalzando con gesto magno la mano, impugnante un qualsiasi pennello barbitonsorio, impartendo a tutti la santa benedizione: «In nomine Bacchi, Tabacchi et Veneris».

Indi legge la formola per le elezioni della reginetta e proclama eletta l'egregia puella nostrae sacrae et sanctae familiae Sucinae Josephina Belloni».

Un susbiso di applausi accoglie i nomi e la neo-eletta trionfante intercede benedecendo la turba acclamante, verso il trono, mentre il giovane Mele fa le boccacchie ai vicini, perchè ha ottenuto l'onorifico incarico di tenerne sollevata la coda.

Ecco l'incoronazione; sul capo della reginetta vengono posti i lauri. Intanto i soliti maligni sussurrano che la sacra e regale acqua non riuscì a raggiungere le Sucaine mal vise alla Dea bendata e che si erano nuovamente imboscate. — Verità? — Può darsi!

Torna, dopo canti e schiamazzi ed urli di gioia, il silenzio.

Altro momento solenne.

S'inaugura il gagliardetto.

Un discorso tutto pieno di *vorve* sucaina è l'orazione ufficiale per l'inaugurazione.

Oh! quei soliti maligni! che non la smetteranno? Dicono che l'oratore abbia visto i mughetti dove sono sterpi. E che n'importa? La fantasia sopperisce a tutto. La Reginetta sfodera e spiega il nuovo gagliardetto accolto da frenetici *alalà!*...

«O gagliardetto nostro, che ora sei tenuto da «così gentili manine e sei così bello, fiammante, «sentirai anche tu le rudi carezze della montagna, «tu che ne rappresenti i più rudi figli. Tu, che «solo ora sei spiegato, hai già udito da forti petti «il canto della montagna; ma sentirai ben più «fiero canto, udirai sibilarle i venti sui mille vette, «udirai il mugghio delle valanghe, il fischiare «della tormenta, ma tu avanti sempre e sempre «più in alto con i forti e valorosi giovani che la «S.U.C.A.I. accoglie nelle sue schiere. Tu li «scoterai, i giovani, ed essi saranno degni di te. «Sempre più in alto, attraverso le rupi della «virtù, o gagliardetto stellato!».

La reginetta sale a cavallo del buono asinello e va fra i festosi Sucaini, impugnando il nuovo gagliardetto, che sventola al vento, chiudendosi nervosamente a brevi intervalli, lasciando intravedere cinque candide lettere: «S.U.C.A.I.».

Poi si inizia la discesa.

Sono corse vertiginose, per i pendii erbosi, capitomboli si susseguono a capitomboli su quelle strade frequentate (oh, non da soli muli).

A Vararo nuova sosta. Si estraggono i numeri della lotteria.

Fumagalli recita versi di Dante a proposito ed a sproposito, intramezzandoli con un «Ricordati di me ch'io son la Piva» quando adocchia un magnifico torrione che Mele mangia a quattro palmenti.

Si scende nuovamente fino a Cittiglio, accolti dalla banda del paese.

## SCUOLA PER MECCANICI e Conducenti di Automobili

(Autorizzata dallo Stato)

Via Balbis, n. 1 - Telefono 63-02 - TORINO

Mercoledì, 1° giugno, si inizierà un Corso Teorico-Pratico accelerato di Automobilismo, alla fine del quale la Scuola rilascerà il Legale certificato di abilitazione per l'automobile e la motocicletta.

Il Presidente

Il Direttore

Avv. C. GORIA-GATTI Ing. E. MARENCO



Vanderstuyft vincitore del Premio Mac Farland (handicap Stayers, Km. 10). (Fot. Berra).

generale. Si raccolgono le schede della votazione per le elezioni della reginetta.

In basso il lago sonnolento nella nebbia, poi le montagne spruzzate di neve, poi le pendici rosseggianti, la conca, i tetti rossi di Vararo, quasi fragole fra l'insalata, più in là le brulle pendici del Nudo, poi la Valcuria e la piana di Varese, si distendono e spiccano all'occhio che spazia liberamente.

Dopo

la "PARMA-POGGIO DI BERCETO,, la

# TARGA FLORIO

segna un nuovo trionfo delle vetture

# FIAT

Categoria 2000 cmc.: 1° BERGESE  
su vettura tipo 501

Categoria vetture da corsa: 1° MASETTI

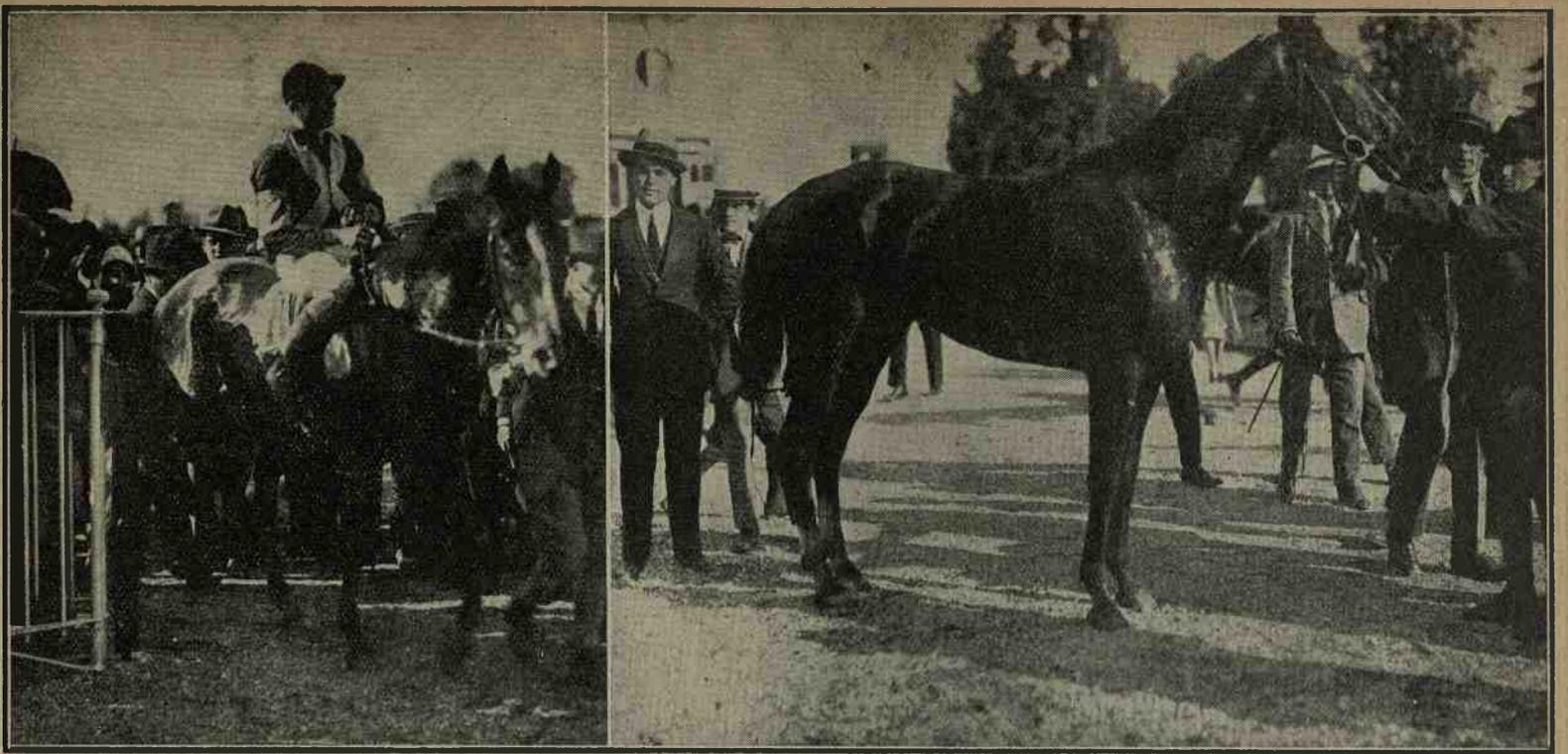
---

MASETTI su FIAT è 1° ASSOLUTO  
della Classifica Generale  
e stabilisce

il nuovo record in ore 7,25' 5" 1/5

---

Le vetture FIAT erano munite di Pneumatici PIRELLI



Il Gran Premio del Commercio a San Siro. — Valerius, di R. Cella, al peso dopo la vittoria.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

Sulla piazza della Stazione si compie l'ultima parte del programma: le corse.

La corsa con le candele e quella con le uova richiamano molti partecipanti, procurando momenti d'ilarità a tutti i presenti, per i grotteschi sforzi fatti onde conservare il moccolo acceso o l'uovo nel cucchiaino.

Dove però i giovani sono magnifici, è nella gara di velocità. Dopo aver marciato tutto il giorno, una numerosa schiera di Sucaini affrontano con scarpe d'alta montagna i cento metri.

Risorse meravigliose della gioventù!

Poi, dopo un vibrante discorso del capo gruppo, che si prende per congratulazioni una scarica di pugni, così per mantenere l'allegria, si parte.

Si lasciano i monti, i quieti paeselli tuffati nel verde, per tornare alla città, alla scuola.

In treno si canta, si canta, si canta...

A Milano l'allegria comitiva si scioglie.

Sarà poi distribuito un ricordo: è inutile.

Certe giornate, non si dimenticano.

*Sunt rupes virtutis iter.*

ROVERSI, della «Sucai»  
Capogruppo di Milano.

## Valerius di G. R. Cella vince il Gran Premio dei Commercio di L. 100.000

La pioggia, caduta quasi incessantemente da ieri e con particolare violenza nella mattinata di oggi, lasciava adito a ben poche speranze, specialmente sul concorso del pubblico, per l'odierna riunione di corse. Verso mezzogiorno, invece, il tempo, inopinatamente, andava man mano rischiarendosi, permettendo agli appassionati di accorrere ancora in gran folla a S. Siro onde assistere alla disputa del Gran Premio del Commercio, la più antica e, forse, anche la più popolare fra le grandi prove istituite dalla ex Società Lombarda per le Corse al galoppo.

Il terreno pesante ha assottigliato il numero

dei partenti in qualche prova, ma non ha influito molto sul regolare svolgimento delle singole corse.

La giornata s'è aperta col Premio Pallanza: L. 10,000, m. 1000 — per cavalli di 2 anni, ridotiosi, ad un match fra Garofano, di R. Oldaniga, e Suardones, di G. R. Cella, che vinceva nettamente per 3/4 di lunghezza.

Nel premio Redefossi, l'andatura è stata sostenuta da Virilist II ai cui fianchi galoppava, per buona parte del percorso, Marcus, di G. R. Cella: dietro ai leaders Pierrefitte e Mordkin. Entrando in dirittura Marcus balzava alla corda resistendo facilmente negli ultimi cento metri, ad un improvviso attacco di Mordkin che gli soccombeva per 3/4 di lunghezza.

Il Premio Bersaglio: L. 15,000, metri 1000 — per cavalli di 3 anni ed oltre di ogni paese, ha offerto un interessantissimo incontro fra i migliori specialisti dei brevi percorsi. Lancio, di Razza Padana, al quale ha giovato indubbiamente il terreno, vinceva con uno spunto finale velocissimo, malgrado il peso di kg. 63; seconda Terentia a 2 lunghezze e mezza, terza Marzaiola. Reine Stana rimaneva al palo.

La partenza nella corsa a vendere Premio Castellanza, venne ritardata dalle irrequietezze del favorito «La Réponse» che non acconsentiva a partire neppure al segnale valido. L'Americana, di G. R. Wenner, meglio montata, aveva ragione di Alalà negli ultimi metri; cattivo terzo Pedal.

Assenti Fléchois e Skarabae, il primo a causa del suo ritorno in Francia dopo il Gran Premio d'Italia, ed il secondo per le note difficoltà di viaggio, e ritirati Cadichette, Prestolonaslednik Boris e Lampo, alle 17 sfilano davanti alle tribune: Kani (Daumen) e La Hatelle (Manchester) del signor G. De Montel; Ribera (F. Regoli) del cav. Tesio; Trade Route (V. Taddei) di Razza Oldaniga; Lord Allan (Kennedy) di Razza Bellotta; Kayoshk (Herald) del cav. Lorenzini; Talaat Basa (Blackburn), Lantorna (Takacs) e Valerius (Varga) di G. R. Cella.

Nel successivo canter, Valerius, la di cui quota di gran favorito ai Bookmakers non superò mai i 4/5, destava la generale ammirazione, pur ap-

parendo piuttosto nervoso. La partenza avveniva sollecita e regolare; Lantorna, avendo il compito dell'andatura, veniva spinto energicamente in testa dal suo fantino; davanti alle Tribune lo seguivano Lord Allan, La Hatelle, Trade Route e Talaat Basa, con Valerius agli ultimi posti.

Nella dirittura di fronte Lantorna, seguito sempre da Lord Allan, portava il distacco dal gruppo ad una diecina di lunghezze non senza destare qualche preoccupazione nel pubblico; nella grande curva il vantaggio andava scemando per scomparire del tutto all'entrata del rettilineo finale, dove La Hatelle assumeva il comando con vicinissimo il compagno di scuderia Kami. Su entrambi però sopraggiungeva prontamente Valerius, il quale non tardava ad apparigliarsi alla vintitrice del «Sempione» dello scorso autunno, mentre Kami retrocedeva; al Parco delle vetture Valerius rispondeva generosamente ad un ultimo appello di Varga e si assicurava il primo posto per due lunghezze su «La Hatelle», terza Trade Route, quarto Talaat Basa. Ribera veniva fermato per emorragia. — Tempo impiegato a coprire 3000 metri 3' 27" 4/5.

La vittoria riportata dalla scuderia Cella veniva accolta con segni della più viva simpatia e meritate applausi e congratulazioni toccarono all'abile trainer F. Butters, nonchè all'ottimo simpatico Varga.

Una sorpresa si è avuta nel successivo Premio Greco. Heddwch, del sig. Vincenzo Corbella, batteva per una lunghezza e mezza il favorito Fulgenzio che, a cento metri dal palo, sembrava ancora padrone della corsa.

Il premio Inverigo, ultima corsa in programma, è stato riportato facilmente da Eylan, della Scuderia S. Giorgio, per due lunghezze e mezza su Rubiana; terzo Falstaff. Sorbita, di R. Oldaniga, seguì la sorte di «Reine Stana» e di «La Réponse» rimanendo anch'essa al palo.

Luigi Mauri.

La STAMPA SPORTIVA costa solo cent. 30 e si acquista in ogni paese d'Italia.

**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.

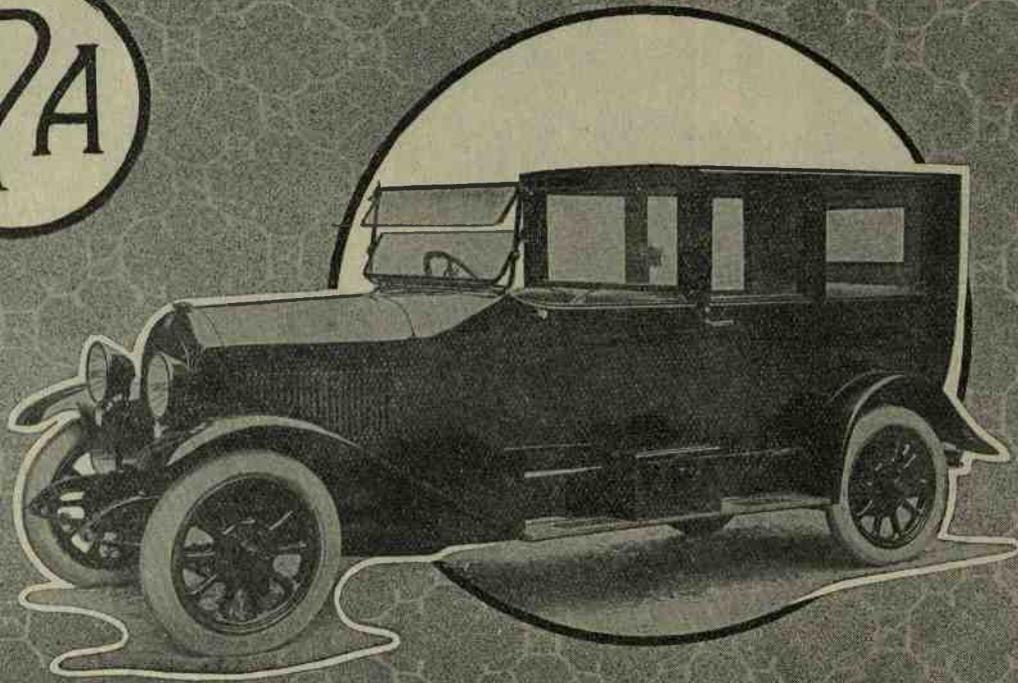



**SPORTSMEN!...**  
adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

Istantanee perfette  
Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque da Esportazione

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



Società Ligure-Piemontese Automobili

La miglior economia

Col

Carburatore ITALIA

qualunque tipo di automobile

può usare una miscela del 50% di Benzina e 50% di Petrolio senza diminuire la velocità od aumentare il consumo di carburante

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

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

« Vidi un Griffon veloce come il vento.... passar rombando su per l'erta via! »

Société Anonyme des Cycles et Motocycles

“ GRIFFON ” PARIS

Agenzia Generale Italiana:

Ditta S. RUSSI

Via Ettore De Sonnaz, 16 - TORINO - Telefono 84-55

Corridori indipendenti!

Per vincere sempre potete scegliere tra 100 macchine, ma dovete montare un tubolare solo!

L. I. G. A. Provatelo!

Chiedete listini e prezzi alla Ditta PELLINI & FERRARIS - Corso Ferruccio, 23 - Torino Rappresentanti della Lavorazione Italiana Gomma Affini - Bovisio

Il match di New Jersey

Punzecchiature americane a G. Carpentier

Mentre l'attenzione del mondo sportivo si concentra nel prossimo incontro fra Dempsey e Carpentier, la «Chicago Tribune» ha pubblicato un lungo articolo consacrato al grande pugilista francese, articolo che, per quanto oltremodo elogiativo, ha punzecchiato l'amor proprio degli sportsmen francesi. «Noi lo chiamiamo Giorgio, scrive infatti il giornale americano. Carpentier è troppo cerimonioso; egli è sbarcato e noi lo amiamo; egli è simile agli eroi dei libri stampati; è l'uomo che ha ucciso i giganti. Giorgio ha la bellezza, l'intelligenza, l'arte. Egli ha la illusione e la fantasia. Ha anche la grazia, la riflessione e il coraggio deciso. E' nobile e forte e se la razza umana ha qualcosa di buono egli ne è il perfetto prodotto». Evidentemente non si potrebbe essere più amabili di così per il campione mondiale. Ma ecco il rovescio della medaglia: «Tutte le nostre illusioni lo hanno accolto quando è sbarcato. Ma la realtà sa che questa bellezza non può durare. Dempsey l'attaccherà; un sol colpo, e sarà finita per questo eroe. L'ideale sarà abbattuto dalla realtà. Giorgio è come il prigioniero Aczeco: esso viene circondato di fiori e di belle ragazze, ma è una preparazione del sacrificio. Ebbene, la nostra natura si rivolta. Questo sacrificio non deve aver luogo. Jack Dempsey vi si opporrà». E' facile immaginare come sono accolte queste parole a Parigi dove nessuno mette in dubbio la vittoria del campione nazionale sul campione americano. «Dempsey — scrive infatti un giornale — non avrà nessun bisogno di opporsi al sacrificio di Carpentier, perché il nostro campione si incaricherà perfettamente di tale cosa. Essi saranno in due sul ring di New Jersey. Sarebbe perciò prematuro fino da oggi dire che il migliore non è Carpentier». Una compagnia francese ha avuto l'idea di noleggiare una nave per quelle persone che vorranno assistere a questa lotta sensazionale. Il prezzo, tutto compreso, è di 4500 franchi. Le iscrizioni furono sì numerose che il numero dei giganti dopo pochi giorni era presso che al completo.

I campioni che andranno a Praga

Lo Sport Club Italia di Milano ha fatto svolgere sul campo sabato e domenica la riunione di selezione per il meeting atletico internazionale che avrà luogo a Praga il prossimo giugno. Si è fatto dell'ottimo sport e tutte le gare indistintamente sono state interessanti, perchè aspramente combattute fino all'ultimo metro. Ecco i risultati:

**Corsa metri 100.** — Finale: 1. Croci Giorgio, dello Sport Club Italia, in 11" 1/5; 2. Bonacina Ernesto, id. id.; 3. Orlandi id. id.; 4. Zucca.

**Corsa metri 200.** — Finale: 1. Orlandi Giovanni, dello Sport Club Italia, in 24" 1/5; 2. Chirelli, in 24" 3/5.

**Corsa metri 110 con ostacoli.** — 1. Contoli Adolfo, della Virtus di Bologna, in 17" 1/5; 2. Arioli Giovanni, di Milano, in 20" 1/5.

**Corsa metri 400 piani.** — Finale: 1. Bonacina Ernesto, dello Sport Club Italia, in 54" 3/5; 2. Marocchi Turiddu, in 55".

**Metri 400 con ostacoli.** — 1. Contoli Adolfo, in 59" 4/5; 2. Ambrosini Ernesto, a 5 metri.

**Corsa metri 800.** — 1. Ambrosini Ernesto, della Forti e Liberi di Monza, in 2'4" 2/5; 2. Bonino Giuseppe, in 2'5"; 3. Porro Arturo, in 2'5" 2/5; 4. Colombo Achille.

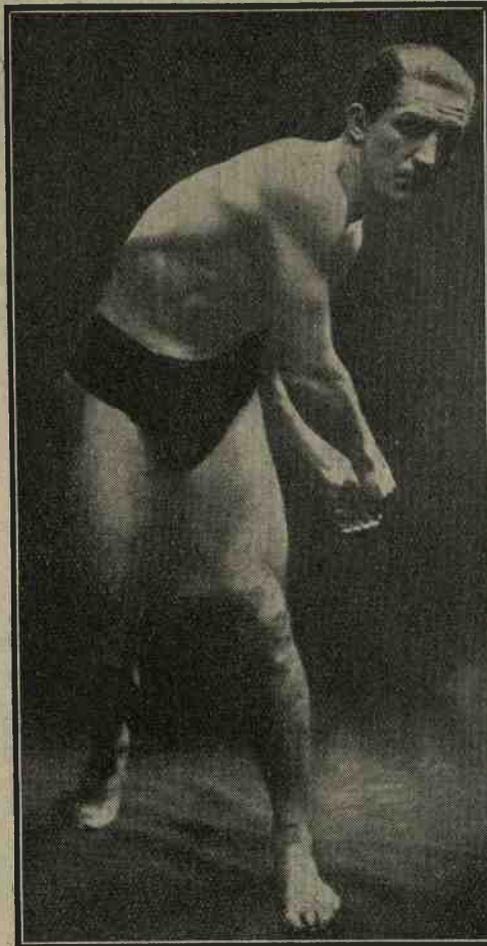
**Corsa metri 1500.** — 1. Ferrario Disma, della Unione Sportiva Milanese, in 4'7" 1/5; 2. Ambrosini Ernesto, a spalla; 3. Negri Antenore.

**Corsa metri 5000.** — 1. Martinenghi Carlo, della Internazionale di Milano, in 15'53" 3/5; 2. Negri Antenore, dello Sport Club Italia, in 15'56" 4/5; 3. Brunelli Amilcare.

**Corsa metri 10 mila.** — 1. Martinenghi Carlo, in 33'10"; 2. Spreafico Giuseppe, dello Sport Club Italia, in 33'57" 1/5; 3. Malvicini Angelo, in 34'11" 2/5.

**Marcia metri 3 mila.** — 1. Frigerio Ugo, della Unione Sportiva Milanese, in 13'26" 2/5; 2. Bossi Vittorio, dello Sport Club Italia, in 13'40"; 3. Valente Armando; 4. Pozzi Paolo.

**Marcia metri 10 mila.** — 1. Frigerio Ugo, in 48'3"; 2. Valente Armando, dell'Ardita Spartana



Giorgio Carpentier, il campione europeo di boxe pesi massimi. (Fot. Strazza - Lastre Cappelli).

di Genova, in 48'50" 2/5; 3. Pavesi Donato, dello Sport Club Italia, in 49'8" 1/5; 4. Pozzi Paolo.

**Corsa studenti metri 1000.** — 1. Vidossich, in 12" 2/5; 2. Treimonn; 3. Gordini.

**Corsa popolare metri 1000.** — 1. Lantini Orlando, dello Sport Club Italia, in 2'49" 4/5; 2. Barazzetta, in 2'51"; 3. Vizzoli; 4. Cornia.

Impeccabile l'organizzazione dello Sport Club Italia non ostante sia stata avversata sabato dal mal tempo. A questa riunione sono mancati fra i migliori Bernardoni, Speroni e Viganì.

Sembra che la Federazione Italiana degli sports Atletici abbia deciso di mandare a Praga otto uomini e probabilmente Frigerio, Croci, Bossi, Martinenghi, Bonacina, Ambrosini, Orlandi e Contoli.

Dei saltatori e dei lanciatori la Federazione ha deliberato di non inviare a Praga alcun nostro rappresentante, inquantochè nessuno di essi dà affidamento di poter difendersi validamente di fronte ai campioni stranieri delle singole specialità.

I campionati regionali di scherma

La classifica generale

Organizzati dalla Società Ginnastica si sono disputati nella grande palestra di via Magenta, gremita di pubblico, i campionati regionali di scherma per le diverse armi.

Gli incontri furono assai movimentati. Nel complesso si è notato una maggiore esplicazione di belle azioni nella gara di fioretto, rispetto a quella di sciabola.

Il campionato di spada da terreno è stato vinto dall'ing. Canova Giovanni, ottimo tempista, elastico e sicuro. Il Canova, come è noto, prese parte alle Olimpiadi di Anversa.

Il primo classificato nella gara di fioretto, che fu molto combattuto, fu il rag. Sormani Aldo, contro il quale però pende un reclamo per violazioni di regolamento.

La finale del campionato di sciabola fu vinta dal generale Dho, ammiratissimo per i suoi attacchi rapidi e decisi.

Precedettero la disputa dei campionati varie gare di incoraggiamento al fioretto e alla sciabola e una gara di principianti. Questi incontri hanno dimostrato nelle giovani reclute una forma più che discreta che, completata da un più severo allenamento, potrà dare dei risultati ottimi. La classifica del campionato giovanetti ha sollevato però qualche malumore, specialmente per la classifica assegnata ai giovani dell'Istituto Sociale, belli come linea ed efficaci nella loro azione.

La riunione si è chiusa con degli incontri accademici, diretti dal presidente del Club di Scherma, marchese di Ventimiglia, che teneva la smarra.

Specialmente degni di nota gli assalti dei due Canova, di Colombetti-Rovel, di Visconti-Minoli, di Canova Giovanni-Bonioli e di Bonioli-Colombetti.

Ottima l'organizzazione della Società Ginnastica. Presenziavano alla riunione il generale Martinengo, comandante della brigata Basilicata, e l'assessore comm. Barberis.

I risultati tecnici della riunione sono i seguenti:

**Gara incoraggiamento fioretto:** 1. Gresy Alessandro, 2. Gresy Paolo, 3. cav. Magistrelli, tutti del Club di Scherma, allievi del maestro Colombetti; 4. Bisazza, della Società Ginnastica.

**Gara incoraggiamento sciabola:** 1. Gresy Paolo, 2. Bisazza, 3. Gresy Alessandro, 4. cavaliere Magistrelli.

**Gara principianti:** 1. Pelissero del Club di Scherma, 2. Freda della Società Ginnastica, 3. Soldati 4. Ceretti, 5. marchese Fracassi di Torre Rossana tutti dell'Istituto Sociale.

**Campionato regionale di spada da terreno:** 1. Canova ing. Giovanni, 2. Canova Lodovico, 3. Sormano rag. Aldo, 4. Turani, tutti del Club di Scherma.

**Campionato regionale di fioretto:** 1. Sormano rag. Aldo, del Club di Scherma; 2. a pari merito cap. Amadio, dell'Accademia militare e avv. Minoli Edgardo del Club di Scherma; 4. tenente Pascini Giorgio, della Scuola di Pinerolo; 5. Mezzalama rag. Ottorino, del Club di Scherma; 6. Abramo Giovanni, della Pro Vercelli.

**Finale campionato di sciabola:** 1. gen.le Dho comandante della brigata bersaglieri; 2. Mossi della Pro Vercelli; 3. rag. Sormano Aldo; 4. tenente Tonia Luigi, del 9° regg. bersaglieri.



Abbonatevi

alla Stampa Sportiva



Ove si presenta  
la  
**PEUGEOT**  
**VINCE**

Il Gran Criterium Secondiglianese - la più importante corsa del Meridionale - disputasi il 26 Maggio su strade durissime segna una nuova vittoria di

**PEUGEOT**

**Ditta G. e C. F<sup>lli</sup> Picena**

DI

**CESARE PICENA**  
TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO



*Gli articoli e gli abbigliamenti*

**SPORTIVI**

*di qualità superiori e più convenienti*

**VOI**

li troverete soltanto da

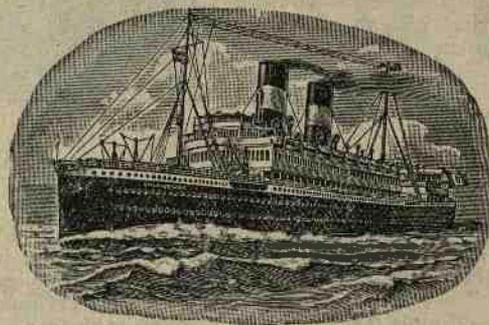
**BOSCO & MARRA - Torino** - Via Roma, 31  
(Entrata via Cavour).

Già **Negozi** VIGO

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

**Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C<sup>o</sup>**

Telefono int.<sup>le</sup> 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.

**FABBRICA RADIATORI BREVETTATI**

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO, DAIMLER, NICO, D'ARL, TUBI, QUADRI, SENZA SALDATURA, RIPARAZIONI

**ACCOTTINO & C**

**FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA**

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

CASA FONDATA  
NEL 1898

# “SNIA”

Società di Navigazione Industria e Commercio

*Capitale Versato L. 200.000.000*

**Sede in TORINO Via Alfieri, 15**

## LA TARGA FLORIO 1921

è stata il successo più significativo

1° GIULIO MASETTI su Fiat - 2° SAILER su Mercedes - 3° CAMPARI su Alfa Romeo  
4° SIVOCCI su Alfa Romeo - 5° FERRARI su Alfa Romeo

Prima categoria: 1° BERGESE su Fiat 501

Terza categoria: 1° SIVOCCI su Alfa Romeo. Quarta categoria: 1° SAILER su Mercedes

tutti usando esclusivamente

# OLIO VEEDOL

**Società Anonima Mercantile Italiana di Genova**

Capitale L. 100.000.000 interamente versato - GENOVA - Via XX Settembre, 29 - GENOVA

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

Casa fondata nel 1835

# VERMOUTH CORRA

TORINO

Vini spumanti  
AMARO CORRA  
Liquori fini



LA MIGLIOR  
CREMA  
PER  
CALZATURE

**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



Rappresentante:

**MERLO CLEMENTE**

Corso Regina Margherita N. 153

:: TORINO ::

Stabilimenti ed Amministrazione

**Società Anonima "FRERA,,**

:: TRADATE ::

## Nuovi allori della "Frera,, con pneus "DUNLOP,,

Dagli Echi di Cronaca del "Corriere della Sera,,:

" Il primo Circuito del Piave (Km. 485) segna un nuovo trionfo della "Frera,, (con Dunlop) ottenendo duplice magnifica vittoria; nella categoria 500 con I° Dall'Oglio, III° Mazzolani, IV° Benaglia, V° Di Palma, VI° Acerboni (seguono Bossi ed altri) e nella categoria 750 con Primo Moretti, che segna il giro più veloce. Quale maggior successo poteva desiderare la "FRERA,, a breve distanza dalla vittoria della Parma-Poggio di Berceto, ove le venne aggiudicata la Coppa Blanc,,.

*L'INDUSTRIA NAZIONALE  
ESCE NUOVAMENTE VITTORIOSA*

contro la minaccia straniera nella

**XII**

# **Targa Florio**

la più importante corsa del dopo guerra

**1° assoluto: MASETTI GIULIO**

su

# **Auto FIAT**

e



**MILANO - Società Italiana PIRELLI**