

# 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

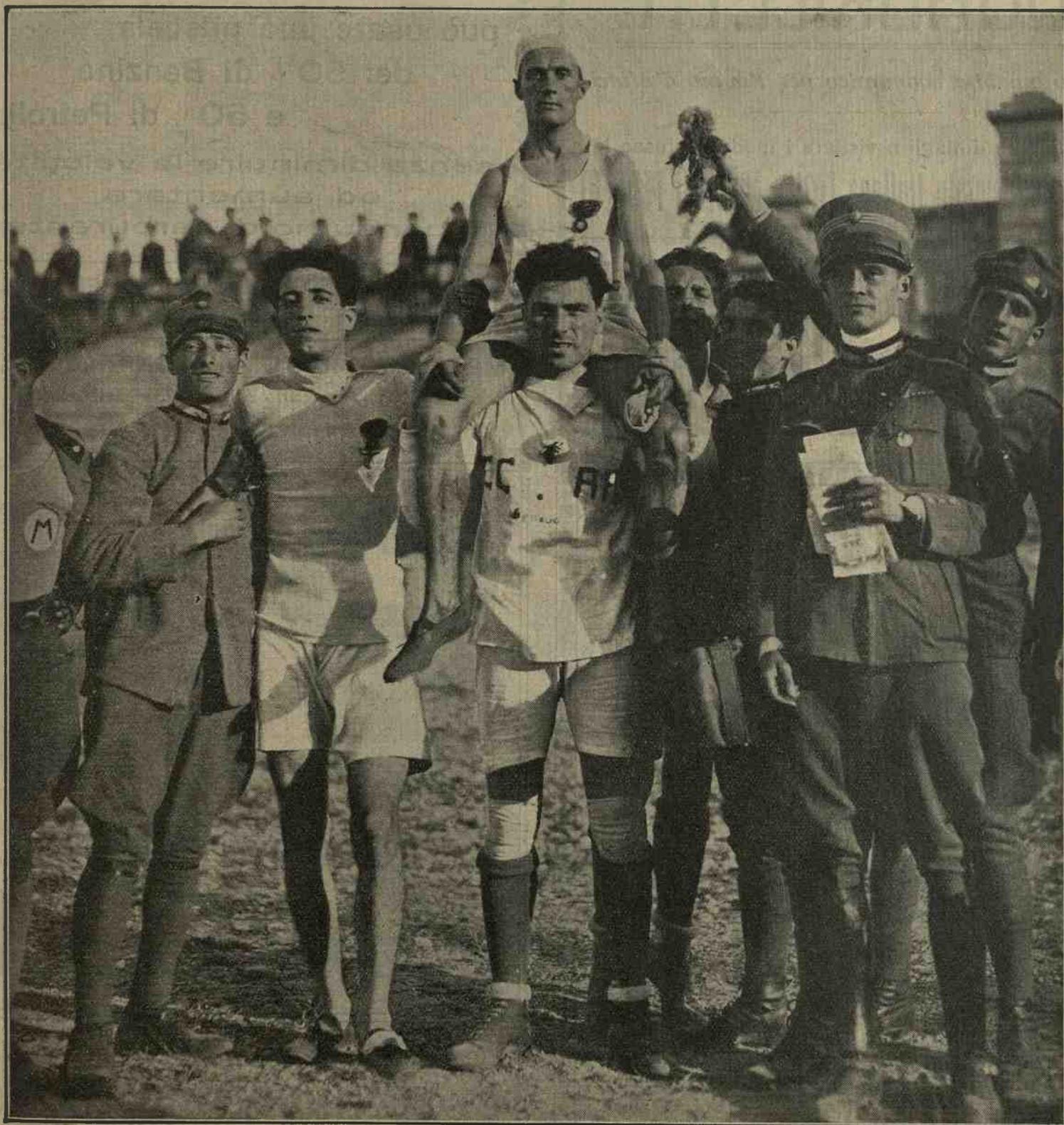
	ITALIA	ESTERO
Anno	L. 15	L. 30
Semestre	» 8	» 16

Direttore: GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

## PREZZO DELLE INSERZIONI

Una pagina	L. 950	Un quarto di pagina	L. 100
Mezza pagina	L. 190	Un ottavo di pagina	L. 60



**Le gare atletiche per il Campionato Militare a Milano  
Lussana il vincitore dei 5000 metri portato in trionfo dai compagni.**

# PEUGEOT

offre sempre delle novità pratiche alla sua clientela

La nuova

## QUADRILETTE

*l'automobile economico per l'uomo d'affari*

Chiedere dettagli e visitare i modelli presso la  
**Agenzia Generale Italiana Cicli e Motocicli PEUGEOT**

*Rappresentante generale per l'Italia:*

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

DI

**CESARE PICENA**

**TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO**

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** - SOCIETÀ  
ANONIMA  
TORINO - Via Carlo Alberto, 23 - Telef. 1-89

# CICLISTI!!

Domandate i Nuovi Prezzi

**RIBASSATI**  
delle Coperture e Camere

# S.A.L.G.A.

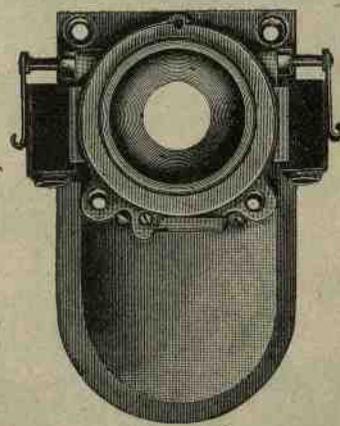
Società Anonima Lavorazione della Gomma ed Affini

Capitale Sociale L. 20.000.000 interamente versato

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

*Stabilimenti:*

**TORINO - CASELLE TORINESE**



Grande  
assortimento  
pezzi  
di  
ricambio



dei rinomati Magneti

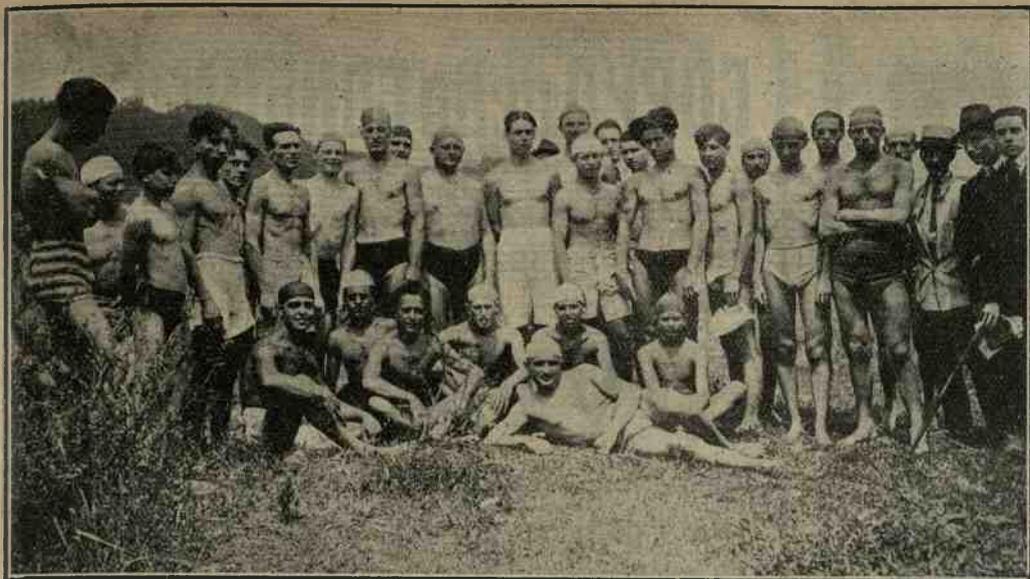
# MARELLI

presso

**DOMENICO FILOGAMO**

Via dei Mille, 24 - TORINO - Via dei Mille, 24

Filiali: Trieste, Milano, Firenze, Roma, Napoli, Palermo



Gruppo di concorrenti partecipanti alla gara di nuoto Coppa del Lazio. (Fot. D. Biondi - Roma).

una forte politica aeronautica praticata dalle nazioni.

La Francia, per esempio, ha firmato una convenzione con la Rumenia ed altri Stati vicini, che le assicura in quel paese il dominio del cielo per venti anni. E di simili esempi se ne potrebbero citare cento.

Unica ragione di tale florida situazione è il sussidio materiale e morale che i governi pongono ad ogni iniziativa, mentre invece da noi, per dirne una, si attende da oltre due anni il concorso per i nuovi apparecchi militari.

Davanti a un tale stato di cose, se vogliamo trovare il modo di rimettere in efficienza la nostra aeronautica e di permettere il suo sviluppo e la sua espansione nazionale ed internazionale, è urgente e necessario provvedere:

1. Approvazione del progetto di legge sulla navigazione aerea italiana;
2. Approvazione del progetto di legge sulle concessioni e sussidi;
3. Approvazione del progetto di legge sull'ordinamento aeronautico;
4. Ratifica della convenzione internazionale sulla navigazione aerea.

Di conseguenza appena approvato il nuovo ordinamento aeronautico si dovrà stabilire senz'altro l'esecuzione:

- a) Concorso per apparecchi militari (caccia, bombardamento e ricognizione);
- b) Concorso per motori d'aviazione;
- c) Organizzazione degli aeroporti, campi e servizi annessi;
- d) Compilazione di una carta aeronautica;
- e) Assunzione e sistemazione del personale necessario per gli aeroporti e campi;
- f) Allenamento e perfezionamento dei piloti.

Il Gruppo parlamentare al di sopra di ogni altra direzione pubblica o privata che ha contatti con l'aeronautica potrà studiare, riferire, proporre, scartando a priori dal suo *entourage* esecutivo ogni elemento che lontanamente potesse avere un qualche particolare interesse. Noi riteniamo che nelle maggiori associazioni aeronautiche italiane si possano trovare i cosiddetti puri (tecnici ed organizzatori) che possano completare l'organo esecutivo del Gruppo parlamentare sportivo.

L'Aereo Club d'Italia ha una serie di commissioni (alcune delle quali anche inutili), e fra i suoi componenti vi sono elementi preziosissimi di cui l'on. Finzi si dovrebbe servire.

In ogni modo noi che appartenemmo al primo gruppo degli organizzatori italiani (ricordare la prima squadriglia di aviatori volontari in Libia promossa dalla *Stampa Sportiva*), siamo a sua disposizione.

G. V.

## Il Gruppo Parlamentare Aeronautico e l'avvenire della nostra aviazione

Il Gruppo parlamentare aeronautico che ha per presidente l'on. Turati e per segretario l'on. Finzi, è messo all'opera e noi speriamo molto e molto in esso. L'on. Finzi ha riassunto lo stato dell'aeronautica passata e presente terminando con l'incitare la discussione e l'approvazione parlamentare su questi quattro punti:

1. Approvazione del progetto di legge sulla navigazione aerea italiana;
2. Approvazione del progetto di legge sulle concessioni e sussidi;
3. Approvazione di un progetto di legge sull'ordinamento aeronautico;
4. Ratifica della convenzione internazionale sulla navigazione aerea.

In questi 4 punti è riassunto tutto un programma vastissimo che l'on. Finzi prospetta al Gruppo come necessità impellente. Uomo pratico, aviatore valoroso, tecnico perfetto, agitatore cosciente di una santa causa, l'on. Finzi, così ha riferito agli onorevoli suoi colleghi:

La necessità di ricorrere alla Francia per ottenere apparecchi da guerra, idrovolanti no, che furono sempre un vano del nostro genio creativo, generò per la nostra aeronautica uno stato di inferiorità, ma ben presto per l'ingegno, e la tenacia, e l'ardimento del personale specializzato (piloti, tecnici e dirigenti), conquistammo il primato assoluto.

Unica manchevolezza: la deficienza di apparecchi da caccia italiani, dovuta però al fatto che in questo campo i nostri tecnici non ebbero aiuti di sorta.

Terminata la guerra, il Governo, per molte cause (i continui trapassi di dicastero, la sospensione dei voli, imposta dal governo Nitti, la nessuna garanzia data al personale smobilitante, ecc.) mancò completamente al suo compito, che doveva essere di inquadramento e di organizzazione, onde iniziare una vera e propria attività aerea commerciale. L'Italia inoltre è la sola nazione firmataria, il cui governo non abbia ratificato la Convenzione internazionale per la navigazione aerea concretata a Parigi nell'ottobre del 1919.

E neppure il progetto Chiesa, basato sulla Convenzione suddetta, venne mai preso in esame dal nostro Governo.

Malgrado ciò, nel gennaio 1920 sorgeva una direzione generale d'aeronautica, dedicata in specie alla sistemazione dell'aeronautica civile.

Orbene; il nuovo gabinetto Giolitti, con un decreto la sopprimeva e ne passava le attribuzioni all'aeronautica militare già in condizioni disastrose.

Quest'ordinanza portava l'ultimo colpo alla nascente organizzazione civile.

Tuttavia in Italia sorgevano frattanto, disposte ad ogni sacrificio diverse ottime iniziative private. E qui non va dimenticata l'opera esplicata dalla S.A.I.A.M. nel suo primo anno di vita e

neppure le altre imprese di Torino-Roma, Firenze-Napoli-Bologna e tanto meno la propaganda svolta dall'ing. Sarri. Altre iniziative sono sorte dietro l'esempio delle prime: la S.I.A.C. e l'Aironi di Ponte S. Pietro.

Perché il Governo anziché aiutare ha sempre ostacolato lo sviluppo di queste energie?

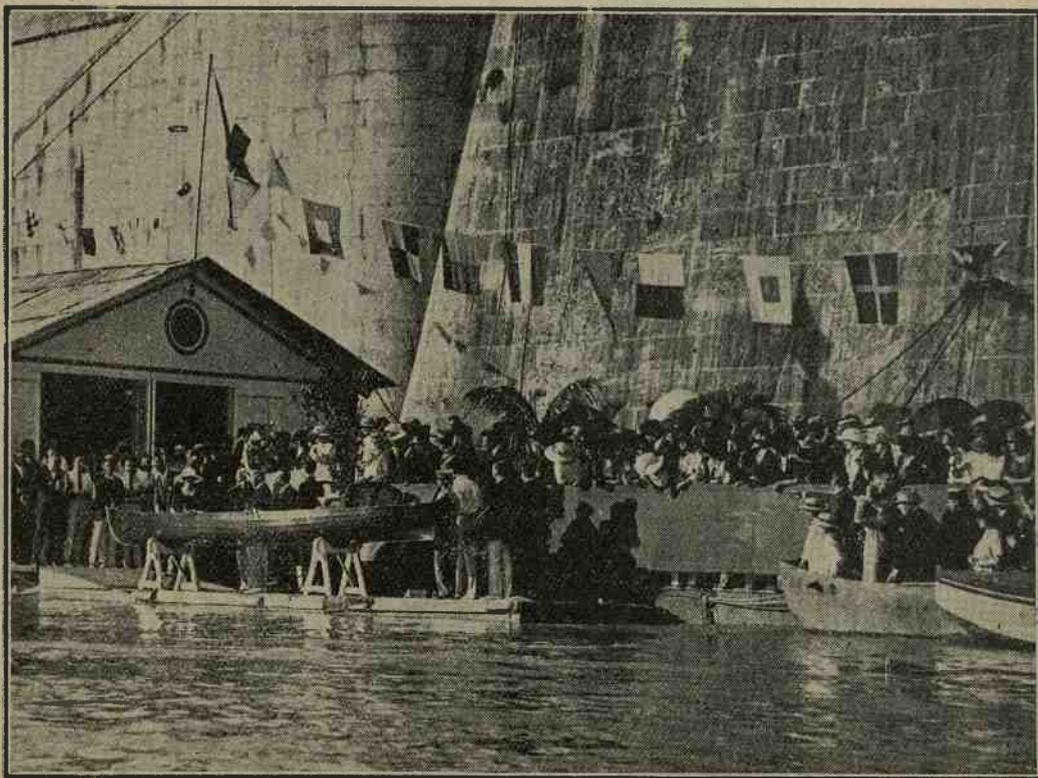
Si è lottato così finché il Ministero del Tesoro si è deciso a concedere un bilancio di 27 milioni per l'aeronautica civile.

Ma, avuti i milioni, mancavano le leggi che autorizzassero ad impiegarli.

Per questo numerosi progetti approvati giacciono inevasi sul tavolo del Ministro della guerra.

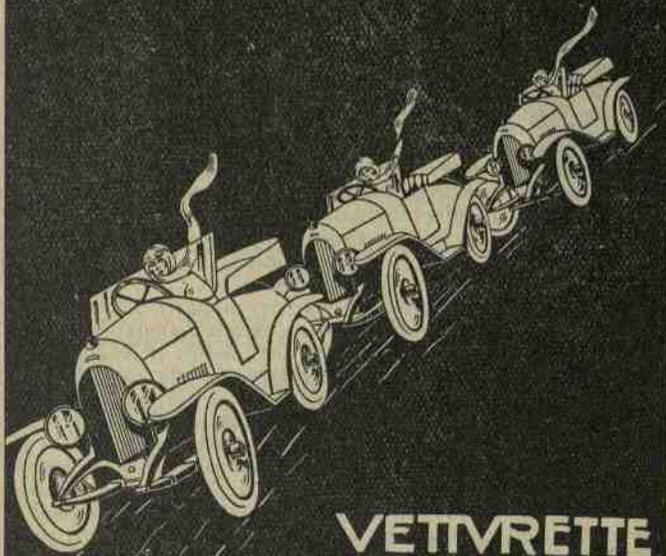
Anche la richiesta di creare una direzione generale per l'aeronautica presso un dicastero civile, ottima proposta, perché concede ai dicasteri della guerra e della marina, la massima autonomia, venne bocciata, senza essere presa in esame.

Ben altra è la situazione all'estero, favorita da



Battesimo di imbarcazioni ai Canottieri Tevere - Remo. S. A. R. La Principessa Mafalda infrange la bottiglia di champagne nell'imbarcazione Doppia-Parigh. Assiste alla festa il Principe Ereditario. (Fot. D. Biondi - Roma).

**AVTOMOBILI  
CHIRIBIRI & C  
TORINO (ITALIA)**



**VETTURRE  
12 HP**

# COPPA della CONSUMA 1921

Dopo la strepitosa vittoria ottenuta nella XII Targa Florio 1921 (tutti i primi cinque assoluti) il lubrificante

## “VEEDOL”

trionfa nuovamente nella COPPA DELLA CONSUMA portando primo assoluto al traguardo

**LUIGI ANGELINI** su “Scat,”

il quale batte tutti i records precedenti mercè l’ottima lubrificazione del

## VEEDOL MOTOR OIL

MERCANTILE ITALIANA S. R. 18 milioni interamente versati  
GENOVA — Via XX Settembre, 29 — GENOVA

*Agenti generali per il Piemonte:*

**CROZZA & BENEDETTO** - Via dei Mille, 16 - TORINO



**PIREUS PIRELLI**

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2



**PROTONI**

# La bicicletta "strumento di lavoro",

La Direzione del Touring Club Italiano si è vivamente preoccupata delle conseguenze delle tasse applicate all'automobile ed alla bicicletta. Ha riunito in un volumetto le sue considerazioni proposte e le ha comunicate al Governo.

Così in detta relazione si parla della bicicletta motocicletta «strumenti di lavoro».

L'elogio tecnico della bicicletta non è più da fare. Il secolo XX l'ha ricevuta come uno dei più belli e perfetti trovati meccanici dello scorcio del XIX e nulla ha saputo aggiungere di veramente importante tranne la ruota libera. Questa macchina permette che nella sola Italia siano percorsi parecchi milioni di chilometri al giorno senza sforzo da centinaia di migliaia di lavoratori, risparmiando una decina di minuti per chilometro. Si può dire così, *grosso modo*, che ogni giorno si risparmiano in Italia per ogni milione di chilometri così percorsi, 10 milioni di minuti, cioè più di 20.000 giornate di 8 ore, che sarebbero state buttate in una più lenta traslazione.

Ma questo risparmio di tempo a cosa serve se non a crescere il lavoro d'ogni giorno? Forse che il ciclo serve ora — salvo eccezioni — ad altro che per recarsi all'opera giornaliera propria? Impiegati e professionisti, operai e contadini sono quasi esclusivamente clienti della bicicletta. Colpire la macchina è colpire classi essenzialmente lavoratrici in uno strumento di lavoro divenuto in molti luoghi una necessità assoluta. L'abitazione del professionista, dell'impiegato, dell'operaio, non può essere contigua al luogo di lavoro. Nelle condizioni attuali di difficoltà di alloggi si è anche acuita la necessità di un più largo raggio di movimento.

L'Emilia, la Venezia, sono superbi esempi di applicazione quasi esclusivamente contadinesca della bicicletta. Il Ferrarese e la Romagna soprattutto mostrano coll'impiego generale anche da parte delle contadine a quale vastità di diffusione può arrivare questo strumento di lavoro, che in quelle regioni è da anni altrettanto abituale al contadino quanto l'aratro, la zappa o il badile.

Una considerazione che non si deve tralasciare s'impone per motivi di sentimento è quella delle regioni devastate dalle operazioni di guerra o dall'occupazione nemica. Ivi il bisogno popolare della bicicletta è ancor più insito nella vita, ha un'acutezza in cui entra spesso una ben dolorosa causa: la distruzione della casa, che obbliga ad andare lontano, a posare dove la tristezza di questi anni ha concesso un ricovero o data una povera baracca. Non si può pensare a spremere denaro da tanta miseria, tassando come oggetto di

lusso il mezzo senza del quale più breve è la giornata di lavoro, più duro il calvario.

Dove mai in tutto ciò il concetto del lusso? E si vorrebbe costringere con un limite di 600 lire tanti lavoratori ad acquistare macchine cattive, mentre da anni, anche presso i più poveri, va facendosi strada l'opinione — faticosamente loro acquisita da errori personali — che siccome è necessario non restare mai a piedi occorre adoperare macchine sicure?

## La motocicletta

Questa macchina mirabile non si è ancora assetata definitivamente come costruzione e come impiego ed è in una continua rapida evoluzione, che condurrà presto alle soluzioni non soltanto tecnicamente perfette (già ormai raggiunte) ma anche praticamente più vicine ai vari scopi cui la moto tende.

Tralasciando quelli sportivi, pur molto interessanti e che spiegano l'enorme numero di macchine circolanti, è certo che già in varie regioni d'Italia la moto è entrata nell'uso di alcune categorie di professionisti, specialmente commessi viaggiatori nei suburbi dei grandi centri, medici, geometri ed ingegneri in campagna, come di frequentatori di mercati, agricoltori e simili.

Inoltre una forma ibrida intermedia fra la moto e l'auto va pure cercando la propria strada. La motocarrozzetta (che rese così spiccati servizi in guerra) si è diffusa come mezzo rapido di comunicazione economica. In parecchie città estere — ora anche in Italia — sono stati istituiti servizi pubblici urbani di motocarrozzette, più economici di quelli delle autovetture e che rispondono a caratteristiche speciali. In Italia varie fabbriche producono questi tipi: alcune di esse stanno specializzandosi con criteri meritevolissimi, diretti cioè a creare il veicolo d'uso economico. Forme di tre ruote, a motore centrale, con una o due ruote motrici ed una direttrice anteriore o posteriore, si adottano per persone e più ancora per furgoncini, servizio quest'ultimo suscettibile di uno sviluppo imponente, di grandissimo valore economico. Però il Fisco anche qui si è fatto subito avanti. Una circolare recente prescrive che nella motocarrozzetta non possono prender posto più di tre persone compreso il conduttore. Se porta quattro persone deve pagare la tassa come vettura!

Vi è perciò un interesse grande a favorire lo sviluppo del motociclismo in genere, da cui l'avvenire, forse imminente, attende vantaggi cer-

tamente importantissimi, fors'anco enormi, mentre capitali, impiegati e maestranze ne fanno già oggetto di lavoro ragguardevole.

Bisogna altresì aggiungere che fino ad ora la fabbricazione nazionale di moto, fu limitata in confronto della importazione estera, perchè all'estero il progresso motociclistico fu più rapido e vi si dedicarono più largamente che da noi gli industriali, qui attratti in modo particolare dalla fabbricazione dell'auto. Ma ora che questa è in così grave crisi, essa potrà trovare una valvola non disprezzabile nel costruire motociclette, respingendo l'importazione. La moto è proporzionalmente ancor più dell'auto, pel minor rendimento del suo motore, depressa dal costo della benzina, per cui per essa stanno tutte le considerazioni già state fatte sul carburante. Che ciò sia da prendere in seria considerazione è chiaro, ma — sempre per citare il monito degli esempi esteri che è tanto probante — lo si può anche arguire dalle preoccupazioni che il prezzo della benzina desta tra i medici francesi la cui associazione capeggia la richiesta di un ribasso speciale per l'uso professionale della motocicletta. Noi non siamo affatto favorevoli in massima ai concetti di ribassi di classe che si risolvono tanto facilmente in ingiustizie, ma segnaliamo il fatto sintomatico e significativo.

## In onore di Brunero e Aymo

Domenica sera all'Hotel della Zecca di Torino ha avuto luogo ottimamente servito dai fratelli Grugnetti un banchetto in onore di Brunero e di Aymo 1° e 3° classificati nel Giro d'Italia 1921.

Allo champagne il collega Verona, quale presidente della A. S. S. I., offrì ad entrambi i festeggiati, in nome degli sportivi torinesi, un ricco *remontoir* d'oro, con dedica, accompagnando l'omaggio con acconce parole.

Parlarono inoltre, inneggiando ai due campioni piemontesi, il sig. Carlo Rosso, il collega Rocca ed il collega Corradini della «Gazzetta dello Sport».



Gare podistiche in Liguria. A sinistra: La gara "24 Giugno", 1° Lussana di Milano, 2° Spreafico, 3° De Benedetti. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). A destra: Gara Orazio Raimondo: 1° Ottolia, 2° Spreafico, 3° Cochetto, 4° Marrella, 5° Drudi, 6° Costa. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

# OFFICINE

DI

## Villar Perosa

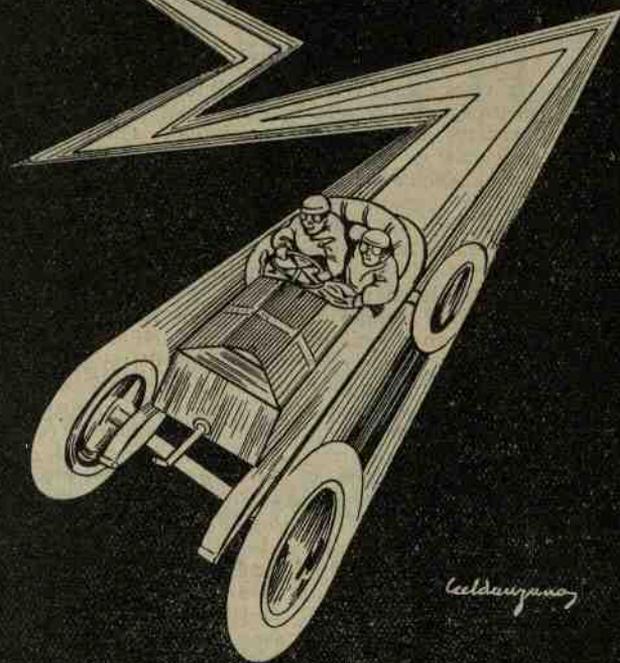
Cuscinetti a sfere  
Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA  
❁❁ (Pinerolo) ❁❁

### RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

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

SOCIETA' ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO  
"LAMPO"  
BENZINA SUPERIORE



FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE  
TIPO DAIMLER RICO D'ARPI TUBI QUADRI SENZA SALDATURA  
RIPARAZIONI

**COTTINO & C.**

CASA FONDATA  
NEL 1896

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA  
TORINO · Via Monti, 24 TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADI

# G. B. BOERO

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

Grande deposito armi da fuoco  
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Casa di fiducia.

# ALPINISTI

per il vostro

## Equipaggiamento da montagna

DA

## BOSCO MARRA & C.

Via Roma, 31 TORINO Neg. Via Cavour  
Telefono 26-20 (già Vigo)

Richiedere Catalogo: Alpinismo - Sport invernale.



L'esposizione internazionale canina a Genova. *A sinistra: Zepfir, di razza S. Bernardo, vince tre primi premi e due secondi* (Fotografia Guarneri - Lastre Cappelli). *Nel centro: Tyras V. M. T.; Barbara V. M.; Nelly V. S. E., del Conte Dott. Carlo Brasarola, vinsero oltre trenta primi premi e premi speciali alle Esposizioni Internazionali e Nazionali e sei Campionati con premio Reale* (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). *A destra: Robinson vince 1° premio* (Fotografia Guarneri - Lastre Cappelli).

## Il Grand Prix di Parigi

Un'ora prima che la campana annunci il lever de rideau il prato e le tribune appaiono ne reggianti di pubblico. Si nota una numerosa rappresentanza di sportmen inglesi fra i quali corre insistente la voce del probabile successo di Lemonora. Dei nostri vediamo Federico Tesio, il leader dei proprietari italiani ed il comm. C. Ranucci. Le prime corse passano quasi inosservate tanta è febbrile l'attesa per il Grand Prix che distoglie l'attenzione anche dal classico Premio d'Ispahan dove una puledra non considerata ha battuto facilmente dei cavalli di classe quali Sourbier, Zagreus Nouvell e Brabant del Re di Spagna.

Alle 16,30 precise i 17 concorrenti entrano al peso seguiti dalla viva curiosità. All'apparire di Czar con in sella Stern (cavallo e fantino popolari a Parigi), scoppia un grande applauso. Ammirata pure Lemonora una puledra saura slanciata, armoniosa e di distinta struttura. Il suo galoppo di prova non soddisfa però: essa sembra legata e incerta nell'indistendersi. Al contrario fa buona impressione Flechois che porta i colori del comm. Mario Perrone.

Compiuta la sfilata il plotone si allinea per la partenza che avviene al primo segnale. Si vedono al comando Polidora e Harpocrate con Czar e Lemonora vicini. Gli altri raggruppati. Al tournant del Molino il treno si accelera intanto che al gruppo di testa si sono aggiunti Doniazade e Tacite. Alla salita la giubba orange del favorito appare al comando e già il pubblico grida alla vittoria di Czar che è ancora lontano dal palo. Nella discesa l'ordine cambia e sembra decisa la corsa a favore di Harpocrate attaccato da Tacite e da Flechois, che si fa luce al largo. Czar, ormai sotto la frusta, cede ed il suo fantino sente di non aver più nulla da chiedergli. Alle prime tribune Flechois che ha superato Har-

pocrate dà l'illusione di avere il Grand Prix a sua disposizione quando come un bolide Lemonora esce dal gruppo, raggiunge il cavallo di testa, lo domina e passa il palo con due lunghezze di vantaggio, dimostrando una netta superiorità. Flechois è secondo, 3.0 Harpocrate del duca di Decazes, 4.0 Tacite del barone E. Di Rotschild. La distanza di 3 mila metri è stata coperta in tre minuti e 12". Per tre anni consecutivi il Grand Prix con vivo dispiacere degli sportmen parigini passa la Manica. L'ammontare complessivo del premio supera i 550 mila franchi dei quali 477 al primo, 50 mila al 2.0 e 25 mila al terzo.

Conclusione amara e spiacevole. Senza la presenza del concorrente inglese i colori italiani del commendatore Mario Perrone avrebbero riportato il più ambito trofeo sportivo.

Flechois apparteneva al commendatore Ranucci che lo vendette un mese fa al Perrone. In un col-

loquio che ebbi poche ore prima della corsa questi mi disse: «Flechois è un buon cavallo di gran fondo che vincerà in autunno qualche corsa classica. Non credo di vederlo oggi all'arrivo ma ho la certezza che farà una corsa delle più onorevoli. Jennings lo ha montato alla perfezione cercando in ultimo di resistere al violento attacco di Lemonora, che ha finito con un rush impressionante da vero crack».

### La rubrica per tutti

- Bologna, Mingozzi. — Saluti. Grazie.
- Catania, Scalia. — Fotografie inviate troppo scure.
- Napoli, Carbone. — Troppo tardi, in questo numero. Certo nel prossimo.
- Cosenza, Cavalcanti. — Troppo piccola e troppo scura.



Lemonora vincitrice del Grand Prix di Parigi 1921.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).





LA MIGLIOR  
CREMA  
PER  
CALZATURE

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

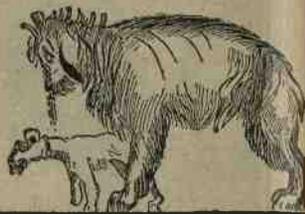
**Brill** senza acidi preserva e mantiene morbido il cuoio delle scarpe.

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

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

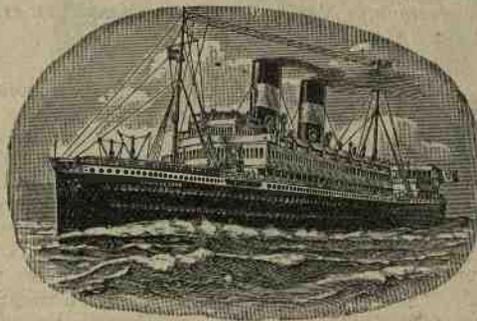


IMPERMEABILI  
**PIRELLI**



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

Telefono int.<sup>o</sup> N. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2

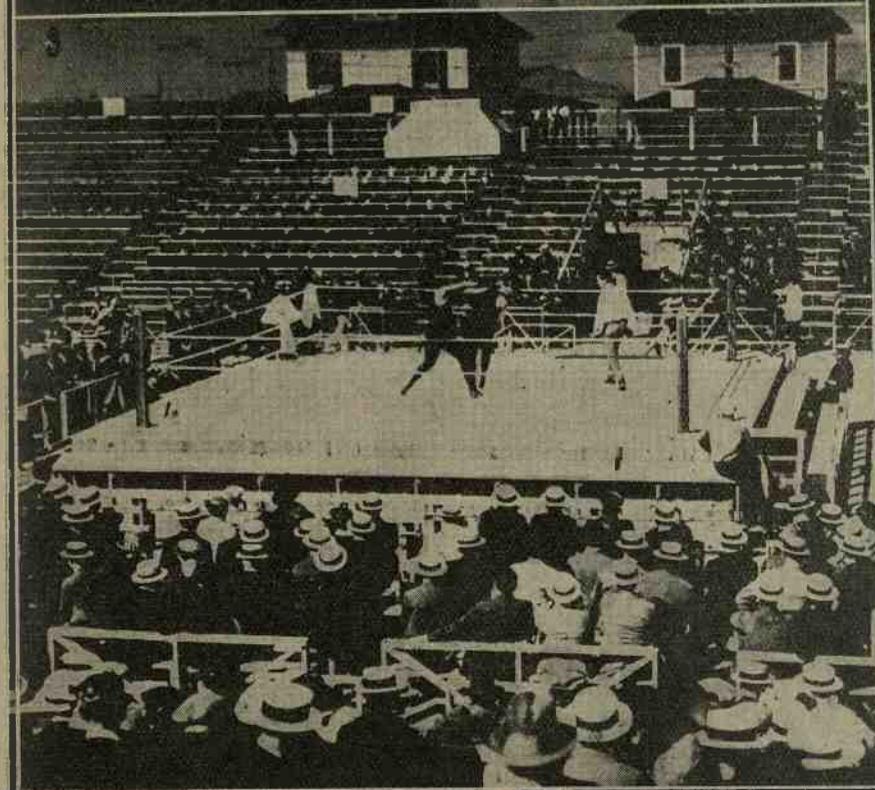


**Agenzia delle Società:**  
*Navigazione Generale Italiana - La Veloce - Transoceanica - Sittmar - Marittima Italiana - Sicilia - Nord, Centro, Sud America, Australia, Estremo Oriente, Egitto, etc.*

Listino partenze, prezzi informazioni a richiesta.

ANZITUTTO UN

**Cinzano**



I protagonisti del più grande match pugilistico: 1. Carpentier col suo allenatore Descamps; 2. Dempsey si esercita nel tiro degli elastici; 3. Dempsey in un match di allenamento nel luogo dove si incontrò con Carpentier; 4. Roberto H. Doherty l'arbitro per il grande match Carpentier-Dempsey. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

## IL PUGNO PIÙ FORTE

non teme rivali, in qualunque ramo sportivo, la sintesi più pura e squisita di un popolo grande, forte, tenace.

Carpentier aveva sfidato. Si era creduto capace e degno di misurarsi col campione del mondo. Si trattava per il biondo pugilatore francese di raggiungere il più alto gradino di una mirabile marcia ascensionale, in cui ogni tappa era stata un progresso. La vittoria era la conclusione culminante di una carriera prodigiosa che mai aveva subito un minuto d'arresto ma era sempre stata un continuo irresistibile salire. Abbattere Dempsey, conquistare quel campionato del mondo, che da quando è stato creato non è mai stato portato al di qua dell'Atlantico: sogno supremo di Carpentier e di tutta la Francia. Nella loro fremente visione, i connazionali che avevano seguito l'idolo attraverso i sempre più luminosi trionfi, credevano fermamente che anche la prova più ardua sarebbe stata superata. Carpentier aveva ormai assuefatto i francesi a tutti i prodigi. Egli avrebbe conseguito la grande vittoria: da prima era stata una ferma speranza, poi si era fatta una

Sul ring piccolo nel centro dell'immenso anfiteatro, davanti a centomila spettatori assillati dall'estremo tumulto di una febbre ansiosa, nell'attesa di migliaia e migliaia di persone sparse per tutto il mondo e assorto nella grandiosità terribile dell'avvenimento, sono stati opposti due uomini esprimenti un contrasto irriducibile ed assoluto.

In tutto erano avversari Dempsey e Carpentier. E la lotta non era soltanto quella pure tremenda e imponente dei due uomini, ma si estendeva entro più alti confini, assurgeva a più vibranti intensità. Era un antagonismo di scuole e di razze, era un cozzo di orgogli e di ambizioni, era un mondo contro un altro.

Dempsey aveva temprato alla sferza dell'aria libera la poderosa struttura muscolare, aveva rinsaldato i nervi e centuplicato le energie della sua indole combattiva in esercizi violenti. Era così un esemplare magnifico di forza selvaggia e di

resistenza incrollabile, un organismo corazzato e insensibile contro tutti gli sforzi e tutti i dolori, una macchina formidabile per l'offesa e la difesa.

Carpentier era nel plastico corpo educato con le più sapienti arti della ginnastica, un miracolo vivente di euritmia fisica. Armonioso complesso di agilità e di forza, integrava le doti acquisite con una scienza vivida e profonda.

Nell'americano ferveva una poderosità naturale libera, violenta. Il francese era il prodotto sublime di una scuola metodica, paziente, scientifica.

Dempsey era già campione del mondo. Doveva difendersi, doveva dare a se stesso e al suo popolo la controllata sicurezza di una superiorità ancora impostasi. Raccoglieva perciò una fiducia cosciente e riposante come quella che sorge da una cognizione esatta ed ha una base ferma. Dempsey era l'orgoglio vivente di tutta l'America, la gloria più venerata di una nazione che

# Camere d'aria SPIGA

per velo ed auto  
Le migliori e le più convenienti

In vendita

Presso i primari Negozianti e Garages



PNEUS DUNLOP

certezza incrollabile. Carpentier doveva vincere perchè era il simbolo sintetico del genio francese, in ogni sua virtù, in ogni sua prodezza.

Chi ha seguito le cronache della lunghissima vigilia sempre fervida e agitata, è stato colpito da questo crescendo irresistibile. Carpentier era stato installato sopra un piedestallo altissimo di gloria nazionale. Ai suoi pugni era stata affidata la fortuna della Francia intera. Si era fatta una questione d'onore del *match* pugilistico.

Ed ora... Tutto è crollato davanti alla realtà brutale, come è quella della sconfitta in un duello aperto, quando un uomo cede ad un altro, nettamente, senza che siano intervenute cause estranee, senza che possa essere addotta un'attenuante qualsiasi.

Poichè questo dicono le risultanze del *match*: Dempsey ha vinto di forza, regolarmente, non con un colpo di sorpresa, nè in una fase improvvisa, ma per un predominio costante imposto duramente e subito pure attraverso una coraggiosa resistenza e valide reazioni.

Pieno e completo si è potuto avere il confronto tra i due uomini, cosicchè nessun dubbio può sussistere dopo che essi si sono misurati nelle condizioni più favorevoli per dare un risultato esatto.

Dempsey aveva su Carpentier una notevole superiorità di peso e di potenza muscolare: questi sono stati gli elementi che hanno fatto risolvere la battaglia in favore dell'americano. Egli si è potuto assicurare la vittoria semplicemente colpendo l'avversario e facendo sempre più pesare la poderosità dei pugni. Il francese non ha potuto nè con la più raffinata scienza nè con la maggiore velocità sfuggire al martellamento estenuante ed infine è stato schiantato.

Spesso e duramente Carpentier aveva colpito l'americano, ma questi non era mai stato messo in difficoltà. Sempre aveva resistito saldo, incrollabile. E già dopo che nei due primi *rounds* si erano alternate fasi in favore dell'uno e dell'altro, al terzo la vittoria di Dempsey apparve sicura. Il francese tentò di opporsi con ostinato coraggio all'inevitabile sconfitta. Fu allora che una dote di Dempsey, ignorata o svalutata nei pronostici della vigilia, emerse chiaramente: la

rapidità. Il campione era tanto poderoso quanto veloce. Dopo aver fatto sfoggio di una prodigiosa resistenza subendo senza essere scosso la energica offensiva del francese, Dempsey si rivelava così atleta superbamente completo.

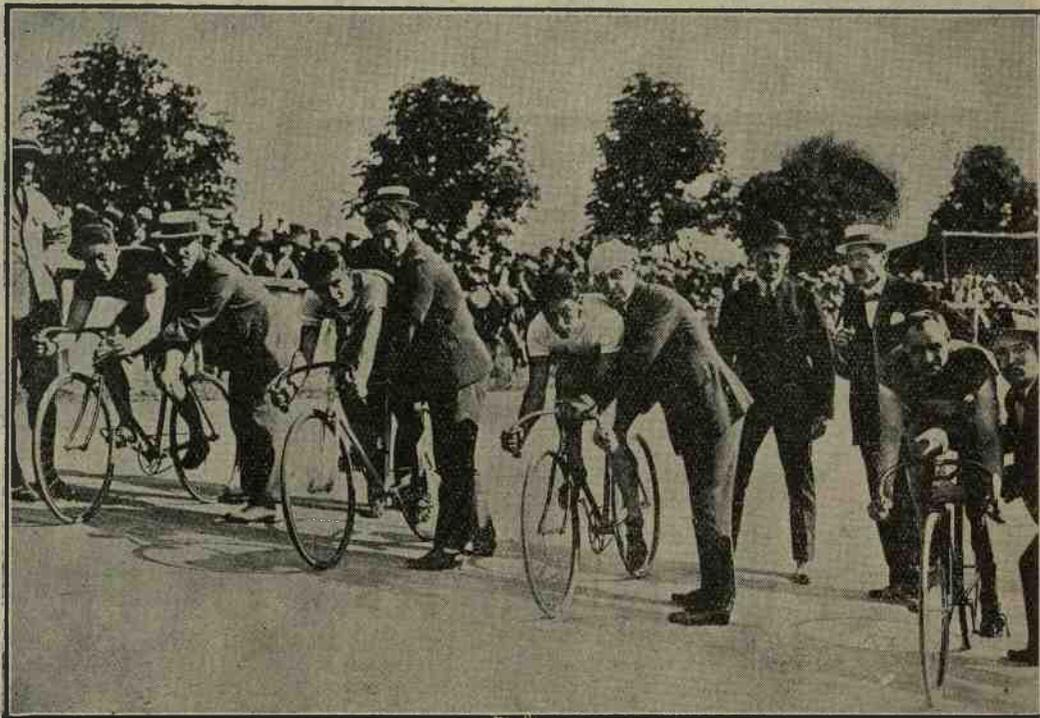
Carpentier al principio del quarto *round* era abbattuto con uno dei colpi più classici per il *knock-out*: il diretto al plesso solare. Egli si era comportato con un coraggio superiore, continuando a combattere pur dopo aver subito i più fieri e dolorosi colpi e dopo aver perso ogni probabilità di vittoria, ma non aveva potuto evitare la sorte fatale.

Quindici minuti di lotta avevano così distrutto mesi e mesi di ardite speranze, di pazienti studi e di sforzi tenaci! Carpentier è a terra e la Francia piange sull'amara delusione!

IO.

## Dopo la sconfitta dei francesi la voce degli inglesi

Tutti i giornali londinesi pubblicano oggi lunghe e spesso interminabili descrizioni del *match* pugilistico di New Jersey. Tutti i corrispondenti indistintamente tessono elogi entusiastici del campione francese, e dichiarano che la sconfitta da lui subita lo fa apparire, agli occhi d'una parte del pubblico americano, come un eroe superuomo. Indistintamente poi, quantunque in forma più o meno garbata, i corrispondenti rivolgono salaci critiche alla persona di Descamps, che si è reso in certo qual modo responsabile della sconfitta del suo protetto. I più spietati critici di Descamps non sono i corrispondenti sportivi, ma gli specialisti del ring, i quali gli rimproverano di aver svalutato sistematicamente la forza del campione americano; di avere avvolto Carpentier in una atmosfera di fantasterie e di illusioni sulla inferiorità di Dempsey. Il campione francese rimase fino all'ultimo momento convintissimo che la forza muscolare del gigante americano fosse un mito e che la sua abilità strategica fosse al di sotto di quella di uno scolarotto. Descamps invece sa-



La partenza della finale del Campionato di Francia di velocità. Da sinistra a destra: Guyot - Louet - Sergent - Dupuy. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

## Motovelodromo Torinese

CORSO CA SALE

SOCIETÀ ANONIMA

Sabato 9 luglio 1921 - ore 21

Gran premio della notte

Stayer in tre prove

BORDONI - FERRARI - HUMAN - VAY

Match internazionale di velocità

Metodo americano

OLIVERI - VERRI - SENNEKE - BERGAMINI

Handicap e corsa a punti con

BOLZONI - CROCE - GIORGETTI - FERRARIO

MERGIANI - BOSCO - POLANO

TURRI - MORISSETTI - DEMICHEL - ecc.

Due altre grandi corse

Al termine dello spettacolo oltre al tramway intercomunale diretto a Piazza Castello fanno servizio le linee C - H - P - N. 3 - N. 5.

E. PASTEUR & C.

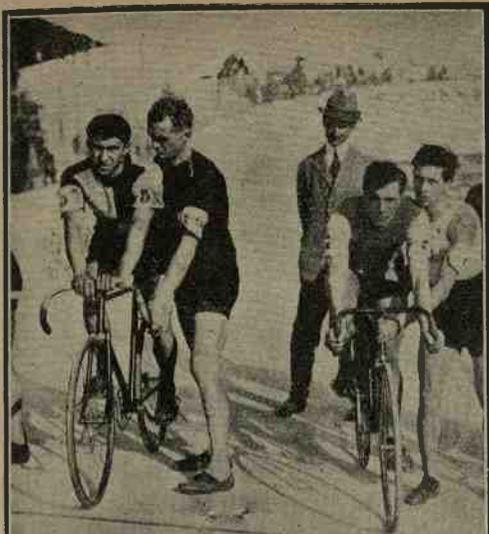
Salita S. Caterina, 10 - GENOVA - Salita S. Caterina, 10

Ditta specializzata in Articoli per FOOT-BALL

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

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





Sulla pista bolognese.

In alto: Due ottimi sprinters dilettanti. A sinistra Carli, a destra Guasco. Quest'ultimo domenica scorsa batteva nettamente il milanese al Velodromo del Sempione. In basso: la formidabile coppia Girardengo-Azzini vincitrice dell'americana di Bologna.

(Fot. A. Mingozzi - Bologna).

peva benissimo chi fosse Dempsey ed era stato da specialisti e da persone che si erano misurate con l'americano informato circa la colossale forza di quest'ultimo e circa l'enorme sua superiorità di fronte a Carpentier. Uno dei massimi esperti pugilisti americani, Eugenio Corri, dice oggi che gli organizzatori della lotta mandarono un fanciulletto a misurarsi in pubblico contro un uomo, anzi contro un gigante.

Oggi Carpentier sconfitto è più che mai l'idolo d'una quantità di americane. L'ebbrezza che invade tutta l'America nei giorni che precedettero lo scontro, sta passando. Col ritorno al buon senso e alla misura si incomincia però a creare una leggenda attorno al campione francese, leggenda in cui l'eroismo, il coraggio e l'ingegno appaiono sotto una luce sovrumana!... Le donne americane in gran parte sono le prime vittime di questa deformazione romanzesca della lotta, e vedono in Carpentier il padre esemplare, la vittima pura ed innocente, scagliata per forza da abili speculatori, contro il colosso americano. Dempsey, il vincitore, viene perfino descritto come in preda alla depressione per la popolarità che il vinto continua a cattivarsi.

## 1000 chilometri in motocicletta

Le gare motociclistiche si susseguono con un crescendo di interesse. E' la volta oggi della Coppa Ravelli, prova di 1000 km., organizzata dall'Unione Sportiva Ravelli di Brescia.

Questa marcia motociclistica di resistenza svolta attraverso ad un difficile percorso (Brescia, Verona, Vicenza, Treviso, Udine, Palmanova, Monfalcone, Opicina, Trieste, Prosecco, Monfalcone, Portogruaro, Treviso, Noale, Padova, Rovigo, Ferrara, Bologna, Modena, Reggio, Parma, Piacenza, Milano, Treviglio, Brescia (km. 1000), per quanto funestata da numerosi incidenti, alcuni disgraziatamente gravi, ha ottenuto un successo abbastanza lusinghiero.

Ecco le classifiche:

Categoria 1000 cmc. — 1. SANTANTONIO

Angelo (Indian) coprendo i 1015 km. del percorso in ore 18.29'7''<sup>2</sup>/<sub>5</sub> alla media oraria di chilometri 54.860. Agli effetti della classifica, dichiarato vincitore per aver solo raggiunta la media massima di 50 orari.

2. Martinengo Ferdinando (Gilera) in 22 ore 16'26'', vincendo il premio speciale per il primo classificato con macchina di 750 cmc.

3. Bagnara Antonio (Harley-Davidson) in ore 22.35'.

4. Masetti (Indian).

Categoria 500 cmc. — 1. DE LEONARDIS Gaetano (Sarolea) in ore 20.16'34'', alla media oraria di km. 50.060. Agli effetti della classifica dichiarato vincitore per aver solo raggiunta la media massima di 50 orari.

2. Castagneto Renzo (Indian) in ore 20.27'04''

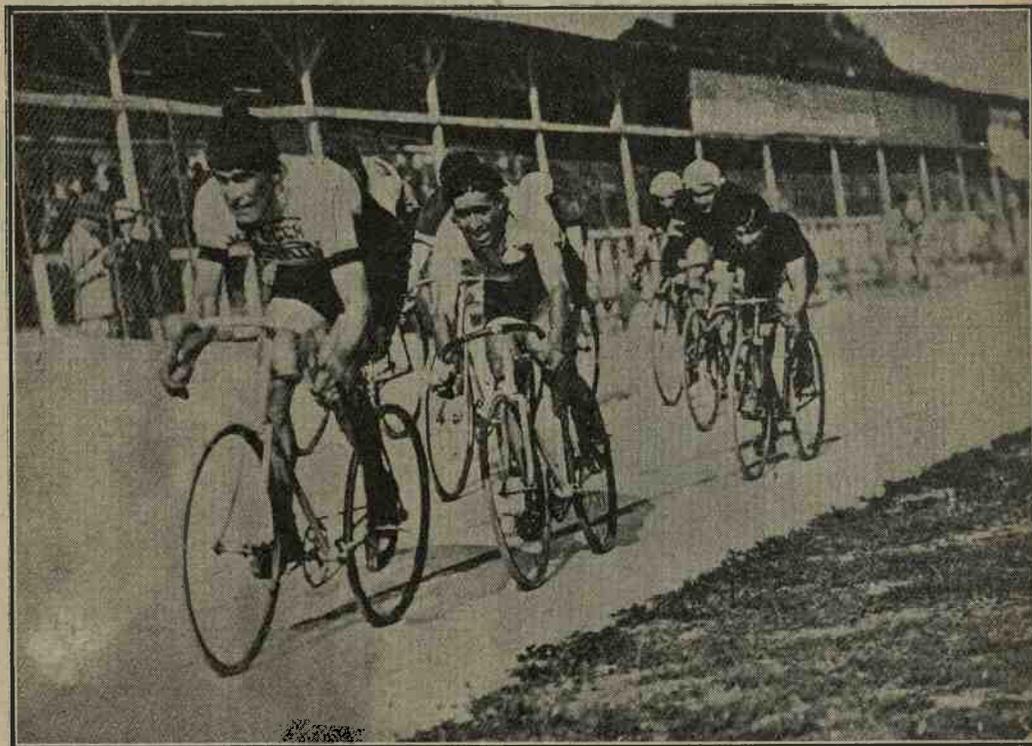
3. Pernice Carlo (Ariel) in ore 21.37'14''.

4. Benaglia Egidio (Frera) in ore 21.50'46''.

Lunedì alle 14, sullo stradale di Montichiari, davanti a numerosissimo pubblico si sono svolte le prove del km. lanciato, riservate ai superstiti della 1000 km.: cronometristi ing. Schleider e ragioniere Delgrano. Ecco le classifiche:

Cat. 1000 cmc.: 1. SANTANTONIO (Indian) 32''<sup>2</sup>/<sub>5</sub> alla media di chilometri 111,111; 2. Bagnara (Harley-Davidson) 38''<sup>9</sup>/<sub>10</sub>, media 92.520; 3. Martinengo (Gilera) 41''<sup>9</sup>/<sub>10</sub>, media 85.806; 4. Gregoris (Indian) 43''<sup>1</sup>/<sub>5</sub> media 83.333; 5. Masetti (Indian) 46''<sup>3</sup>/<sub>10</sub>.

Cat. 500 cmc.: 1. CASTAGNETO (Indian) in 42''<sup>2</sup>/<sub>5</sub>, media 84.905; 2. Benaglia (Frera) 45''<sup>2</sup>/<sub>5</sub>, media 79.295; 3. Pernice (Ariel) 46'', media 78.270. De Leonardis non ha preso il «via».



Sulla Pista Bolognese: Americana di Km. 100 - Per la disputa del terzo traguardo: Azzini scatta ai duecento metri, Belloni si attacca alla sua ruota e invano tenterà rimontarlo nel rettilineo.

(Fot. Angelo Mingozzi - Bologna).

# LA TRACTION AÉRIENNE

45, Rue de Villiers — PARIS-NEUILLY

NUOVE VETTURE AUTOMOBILI A TRAZIONE AEREA

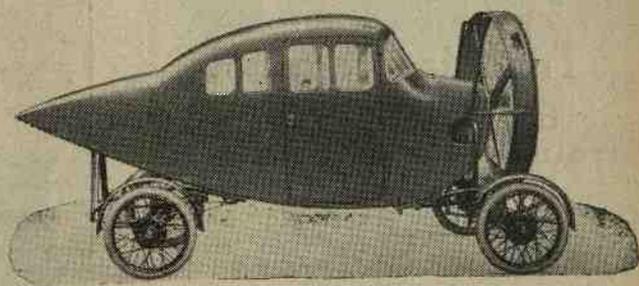
MOTORE A DUE CILINDRI CON RAFFREDDAMENTO AD ARIA

Velocità: 80 km. all'ora - Consumo da 4 a 5 litri ogni 100 km. - Carrozzeria tipo torpedo con guida interna: due posti - Peso generale in ordine di marcia: 225 kg. - Freni sulle 4 ruote.

Le vetture a trazione aerea non consumano né il pneumatico né danneggiano la strada. Esse costituiscono l'ultima novità della costruzione francese

Si ricercano ottimi agenti per la Spagna

Per trattative rivolgersi direttamente a Parigi alla direzione del giornale



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.

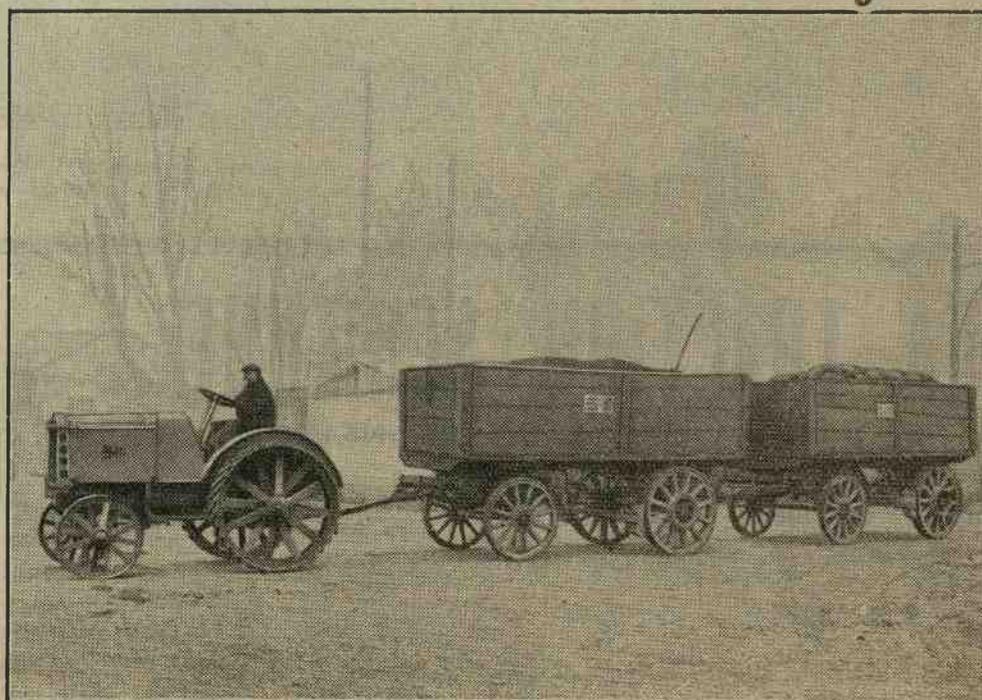
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

## Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

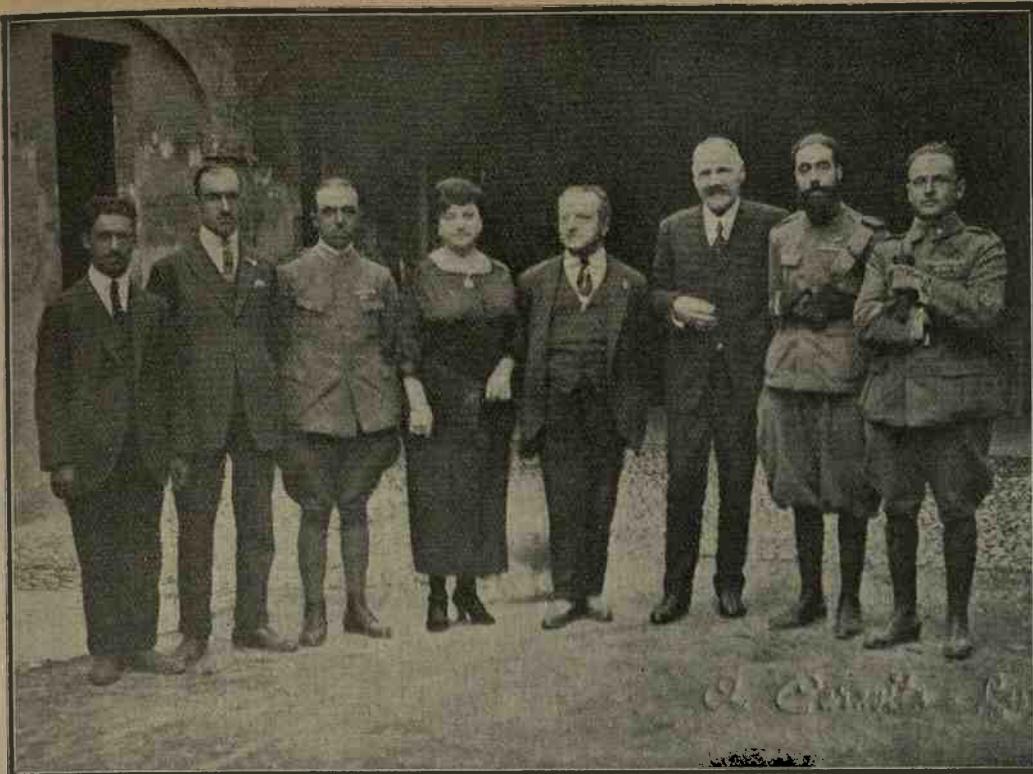
Telegrammi: LANCIAUTO - Telefoni: 27-75 - 59-52

### AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP



**Trattrice Agricola**

che rimorchia un  
traino di 20 tonnellate



Un ricordo del raid F. Baracca. Da sinistra a destra: 1. Mario d'Urso - 2. Brack-Papa Francesco - 3. Bin Pino - 4. Contessa Paolina Baracca-Biancoli - 5. Valli Rag. Giacomo - 6. Comm. Enrico Baracca - 7. Ten. Magliocco Enzo - 8. Ten. Guglielmotti Enrico.

## Dalla classifica del raid Baracca alle grandi prove internazionali del 1921

Abbiamo prima di ogni altro largamente illustrato il raid Baracca. La classifica finale è riuscita la seguente che pubblichiamo senza commenti. Essa se viene a spostare il nome del vincitore morale della prova, il cav. Brack Papa, non ne sminuisce per nulla il valore. Negli ambienti aviatori questa classifica ha dato luogo a svariatissime discussioni.

In ogni modo noi l'accettiamo come viene resa pubblica, fedeli alle discipline sportive che insegnano soprattutto a riconoscere il verdetto di una giuria. Ecco la classifica:

1. Apparecchio S. A. M. L. N. 16, pilota Bin, Osserv. ten. Magliocco, partito ore 7,33'31", arrivato ore 18,16'23".
2. Apparecchio B. R. N. N. 9, pilota Brack-Papa; Osserv. ing. Fossati, partito ore 8,2'37", arrivato ore 15,11'4".
3. Apparecchio S. V. A. N. 5, pilota tenente Guglielmotti, partito ore 7,58'12", arrivato ore 17,26'50".
4. Apparecchio A-I (Balilla) N. 1, pilota Mario D'Urso, partito ore 8,12'14", arrivato ore 19,35'2".

Ed ora qualche buona informazione sul programma futuro:

La *Coppa Schneider di Aviazione Marittima*. Verrà disputata nei giorni 6 e 7 agosto p. v.

Vi sono iscritti la Francia, con un apparecchio (Nieuport-Delage) e l'Italia con tre apparecchi (numero massimo ammesso) da destinarsi dopo che saranno state eseguite le eliminatorie italiane.

I concorrenti alle eliminatorie italiane sono in totale 10 e precisamente i seguenti: Sei apparecchi S. 13 della R. Marina; un apparecchio S. 21 della Società Idrovolanti Alta Italia; uno S. 22 della stessa Ditta; due della Nieuport Macchi.

Le eliminatorie italiane avranno pure luogo a Venezia, con le stesse norme dettate per la prova di velocità regolare per la Coppa, nel giorno 3 agosto prossimo venturo. Gli apparecchi che prenderanno parte a tale eliminatoria dovranno tro-

varsi a Venezia, Stazione Idrovolanti della R. Marina a S. Andrea, al più tardi il 2 agosto alle ore 17.

*Coppa Michelin.* — La Commissione di Aviazione dell'Aero Club di Francia, alla quale spettava per competenza di approvare il circuito italiano progettato per la Coppa Michelin 1921 ha approvato il seguente tracciato: Mirafiori-Gallarate-Ghedo-Aviana-Aiello-Poggio-Renatico-Milano-Ravenna-Foggia con controllo ad Ancona e Pescara-Brindisi-Foggia-Capua-Roma-Pisa con controllo a Campiglia-Milano con controllo a Bologna-Mirafiori.

E' allo studio anche il percorso marittimo perchè possano concorrere alla gara anche i nostri idrovolanti.

Si ricorda che la gara può essere corsa durante tutta l'annata e che il premio spetterà a quell'aviatore che nei vari paesi del mondo ove verrà corsa la Coppa avrà coperto il percorso (circa 3000 km.) con la velocità oraria commerciale più alta. Tale velocità dovrà nel complesso essere almeno uguale a 75 km. l'ora.

Gli scali obbligatori sono 15, designati dall'itinerario, ma sono ammessi altri scali intermedi, i rifornimenti e le riparazioni. La tassa d'iscrizione è di 100 franchi per la prima iscrizione. Poichè peraltro il pilota potrà ripetere la prova tante volte quante vorrà, la tassa delle iscrizioni successive è fissata in franchi 25.

Il pilota concorrente potrà partire da uno qualsiasi dei 15 scali obbligatori purchè lo indichi all'atto della iscrizione.

I piloti devono essere muniti della licenza dell'Aero Club d'Italia per il 1921, e dovranno far pervenire la loro iscrizione alla Federazione Aeronautica Nazionale Italiana in Roma, Via Tor de' Specchi, 24, l'antivigilia del giorno scelto per la partenza. L'iscrizione è valevole per prendere la partenza durante quattro giorni consecutivi da quello indicato e il pilota potrà in questi giorni prendere tante partenze quante vorrà purchè avvengano sempre dallo stesso campo.

SPORTSMEN!...

adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

Istantanee perfette  
Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque **44** Esportazione

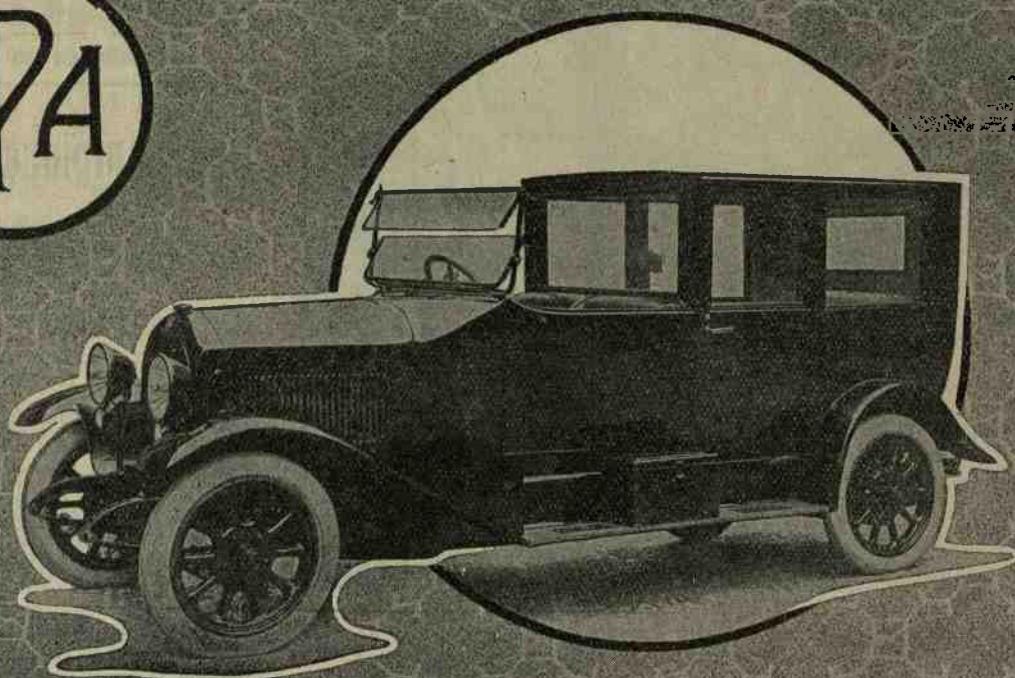
Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano

## Due Campionati del Ciclismo

Sul percorso Novi-Pozolo-Tortona-Serravalle-Novio-Ovada-Turchino-Voltri-Savona-Colle di Cadibona-San Giuseppe-Cairo Montenotte-Acqui-Alessandria-Novio (Km. 270), si è corsa la annunciata gara ciclistica per l'assegnazione del campionato italiano «juniores», organizzata dall'U. S. Novese. 27 corridori partono da Novi alle 5,39. Fino ad Ovada il gruppo si mantiene compatto e ad andatura veloce, superiore certamente ai 35 km. Il traguardo di Tortona è tagliato dal novese Cesare Rossi e quello di Novi (1. passaggio) da Tonani. Ad Ovada 23 corridori iniziano la faticosa salita del Turchino, che dovrà ben presto eliminare i più deboli. Infatti, Kossi si ritira insieme a qualche altro. La vetta del colle saluta un gruppo assottigliato di molto. Viceversa Gordini, che a Serravalle Scrivia aveva rotto un pedale si ricongiunge sul Turchino e si mette nel gruppo. I bianco-celesti tirano e tengono la testa. I bianco-rossi si preparano alla discesa verso Voltri, ma la vetta del Turchino trova i secondi davanti con Annoni, Bonani e Zoni. A Rossiglione i corridori sono ancora 21. Ad Arenzano diminuiscono ancora di numero, a Cogoleto si riducono a 12. Sui piani di Invrea e verso il colle di Cadibona il plotone si assottiglia. Non sono più che 10 uomini che puntano verso Savona. La lotta qui si fa accanita. A Varazze rientrano in gruppo Annoni, Ferrario e Bassi. A Savona festante arrivano 9 corridori in gruppo, che tagliano il traguardo: Annoni è in testa. Il traguardo della Bocchetta è vinto dal torinese Federico Gay. A Savona il corridore Rognoni di Milano rimane investito da un'automobile e riporta una ferita alla spalla destra ed al capo. Viene caricato su di una automobile e condotto a Novi. Ad Alta-



L'on. Italo Capanni, Segretario del Gruppo Parlamentare Sportivo, mentre esce da Montecitorio. (fot. D. Biondi - Roma).



Società Ligure-Piemontese Automobili

**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

*Casa fondata nel 1835*

**VERMOUTH  
CORA**

TORINO

*Vini spumanti*

**AMARO • CORA**

*Liquori fini*

re, poco dopo la Bocchetta, accade una seconda disgrazia assai più grave della prima. Il notissimo corridore Annoni Luigi di Novate di Milano, mentre sta per cambiare il rapporto della propria macchina insieme a Gay, è investito di fianco dall'automobile della sua Casa ed è fatto stramazzone a terra. Il disgraziato si frattura gravemente la gamba destra ed è portato sanguinante all'ospedale, mentre la sua bicicletta è fracassata. In serata è stato trasportato a Novi e le sue condizioni sembrano migliori. A Carlo Montenotte il primo gruppo arriva selezionato oltre misura. È composto da Gay, Zoni, Scaioni, Tonani, e poiché Gordini è riuscito a ricongiungersi, soltanto 5 uomini filano verso Acqui a tutta velocità. Ben presto Tonani si ritira, e Zoni con terreno. Gay prosegue per un po' di tempo con Gordini, suo compagno di «équipe», poi lo abbandona e marcia veloce verso Acqui, dove due fitte ali di popolo lo acclamano. Ad Alessandria altre acclamazioni lo salutano. Ormai la vittoria è sua. Gli avversari sono indietro e vano riuscirà ogni inseguimento. Da Alessandria a Novi il neocampione appare stanco e si lamenta, ma ogni tanto teme che gli avversari lo raggiungano ed accelera il passo, sicché, solo, taglia il traguardo alle 15,2, fra le acclamazioni del popolo di Novi. Ecco l'ordine d'arrivo:

1. GAY FEDERICO, di Torino, alle 15,21; 2. Bordini Michele, alle 15,42; 3. Cerutti Francesco, a ruota; 4. Bassi Giovanni, alle 15,43; 5. Schiavano Luigi, a mezza macchina; 6. Zoni Luigi, ad una lunghezza; 7. Ferrario Arturo, a ruota; 8. Aymo Pietro, alle 15,55; 9. Petiva Edoardo, a mezza ruota; 10. Scaioni Giovanni, alle 16.

\*

Sul percorso Firenze-Empoli-Siena-Poggibonsi-Firenze (Km. 194) si è disputato ieri il campionato italiano dei dilettanti. Il via venne dato alle 6,22 dalla barriera di Legnana a 84 corridori.

Il plotone si slancia subito a forte andatura acclamato entusiasticamente dalla folla che assiste alla partenza. L'andatura però rallenta immediatamente e diviene moderata in seguito, a causa del pessimo stato delle strade. A Signa, Cecchini rompe un pedale ed è costretto a ritirarsi; all'uscita di Signa il ferrarese Scapoli fora insieme ad altri, Biasini che ha spezzato un pedale si ritira. Ad Empoli il gruppo di testa guidato da Giaraldi arriva alle 7,22. Le forature si susseguono ininterrottamente. Andando verso Castel Fiorentino, le strade sono migliori ed il gruppo di testa che rimane forte di una sessantina di corridori accelera l'andatura. Medolago, dopo un inseguimento di vari chilometri, rientra in gruppo e vince il traguardo a premio di Certaldo, seguito a ruota dal triestino Scherl. Poco dopo, forano Romagnoli, Lombardi, Zemini che però si ricongiungono più tardi al plotone di testa. Colle Val d'Elsa è passato alle 9,5. Entrando in provincia di Siena le strade sono di nuovo pessime ed il polverone grandissimo. Ciò è causa di varie cadute: Scrivatti si ferisce e rompe il perno della ruota anteriore. Altri si producono qualche scalfittura. In cima alla breve salita di Colonna di Montarrenti (km. 104), passa in testa Candini alle 10,3, seguito da una quarantina di corridori. Poco dopo Gabrielli cade spezzando una ruota. Ermini fa un pauroso capotombolo e si ferisce alla faccia, ma prosegue inseguendo con energia. A Siena

ove è il posto di controllo il primo gruppo composto di 11 corridori arriva alle 10,49'57" guidato da Ginatta di Savona. Segue alle 10,55'40" il secondo gruppo con Malinverni alla testa. Dopo tre minuti di neutralizzazione i corridori riprendono la corsa. Abellonio, ferito ad una gamba, si ritira. Poco dopo Siena il secondo gruppo si ricongiunge al primo e così si ha un plotone di circa 25 corridori. Ginatta buca, ripara e riprende subito. Sulla salita di Barberino, lunga 9 km., la corsa presenta una fase movimentata. Romagnoli si stacca e riesce a guadagnare un centinaio di metri sugli avversari. Egli persevera fino all'esaurimento nel suo sforzo riuscendo ad acquistare un minuto di vantaggio. Ma sulla salita del Romita è raggiunto.

La corsa è ora al suo epilogo: sette uomini passano insieme a San Casciano, e cioè Romagnoli, Luciani, Salassi, Ginatta, Giralardi, Vigna e Zanaga. Questi fora, cambia in fretta e rientra dopo un bellissimo inseguimento in gruppo insieme ad altri che si sono attaccati alla sua ruota. Ecco l'ultimo chilometro. A 800 metri Romagnoli parte velocissimo trascinandosi dietro Luciani, Zanaga risponde prontamente, riuscendo ad interporli tra i due. A duecento metri Romagnoli sfinito cede mentre Giralardi avanza minaccioso. Zanaga con un ultimo disperato strappo riesce a rimontare Luciani ed a batterlo per tre macchine.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Zanaga Adriano, dei Ciclisti Padovani, in ore 7,7'30", coprendo i 194 km. del percorso ad una media oraria di Km. 27,245; 2. Luciani Carlo, dello Sport Club di Carrara, a tre macchine; 3. Giaraldi Biagio, dell'Ausonia di Torino, a mezza macchina; 4. Romagnoli, dello Sport Club di Ferrara a mezza ruota; 5. Vigna, dello Sport Club Genova di Milano; 6. Ginatta, della Fulgor di Savona; 7. Polaschi; 8. Terreni; 9. Tracolla; 10. Martinetti. Seguono altri 25 in tempo massimo.

## Le riunioni ciclistiche serali

Si sono iniziate a Bologna, Milano e Torino. Sabato sera al Motovelodromo di Corso Casale il pubblico sportivo torinese accorrendovi in massa dimostrava tutta la sua soddisfazione per assistere ad uno spettacolo ciclistico serale di primo ordine.

Ad onore del vero, ed a tutto merito di chi quest'anno dirige le sorti del Motovelodromo torinese, dobbiamo affermare che il programma di ogni riunione serale è stato preparato senza economie ed i più forti campioni d'Italia e dell'estero ne sono gli attori.

Così sabato 9 corrente avremo la seconda riunione notturna del cui provento una parte sarà devoluta alla Cassa di Previdenza del Comitato Regionale Piemontese dell'ASSI.

### Per chi desidera le annate passate

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 - 1911 - 1913 rilegate in volumi. — Prezzo L. 22 per volume franco di porto e di spedizione.

ESIGETE OVUNQUE

IL

**LION**

**NOIR**

CREMA PER CALZATURE



La GRAN MARCA

MILANO - Via Trivulzio 18



Pastiglia

**SIA**

contro la TOSSE

L. 4,40 la scatola in tutte le Farmacie

STABILIMENTI FARMACEUTICI "SIA" Corso Orbassano, 14 TORINO

# Agricoltori!

*Volete la sicurezza del lavoro continuo delle vostre motoaratrici?*

*Munitele tutti dei*



Fabbrica Italiana Magneti Marelli

MILANO - Casella 10-32

Una nuova vittoria dell'industria italiana all'estero!

# MEETING AUTOMOBILISTICO DI BOULOGNE-SUR-MER

Categoria 3000

1.° RIGAL su PANHARD

Categoria 4500

1.° TAILLANDIER su PANHARD

Premio Speciale

1.° ANTHONY su FIAT

Vetture da corsa

1.° GOUX su BALLOT

battendo tutti i records precedenti

Tutti su

**P**  
NEUMATICI **P**  
**IRELLI**

Milano - Società Italiana PIRELLI - Milano