

# LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aerostatica  
Nuoto — Canottaggio — Yachting

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Conto corrente colla Posta)

## ABBONAMENTI

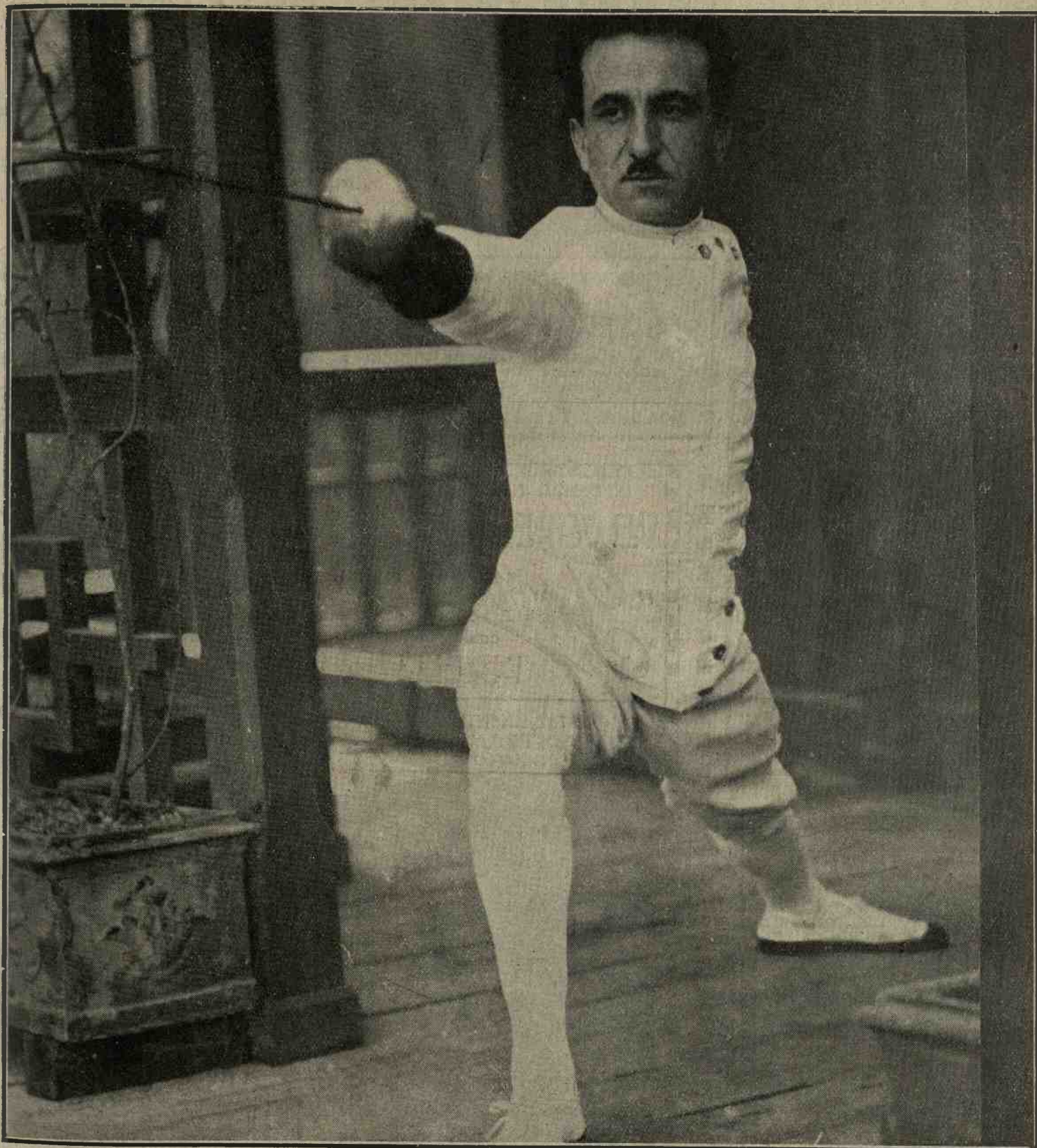
	ITALIA	ESTERO
Anno	L. 15	L. 30
Semestre	» 8	» 16

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 piemontese maestro CANDIDO SASSONE ha battuto l'olimpionico ALDO NADI con venti botte a tredici (Fot. Biondi).





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

Camere d'aria  
**S P I G A**

per velo ed auto  
Le migliori e le più convenienti

In vendita

Presso i primari Negozianti e Garages

Gran Premio  
**GAIA** Bergognan  
& Tedeschi

20 Settembre 1922

Premi valore L. 10.000

- Libera a tutti i Dilettanti -

Ricchi premi ai corridori che acquistano Ciclo

**GAIA** Gomme Bergognan & Tedeschi

Maglia ed iscrizione GRATIS

ESPOSIZIONE: VIA ROMA, 42  
VENDITA: CORSO PALESTRO, 2 **TORINO**

Preferite  
la birra

**BORINGHIERI**

SPORTSMEN!...

adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

Istantanee perfette  
Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque 44 Esportazione

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

INDUSTRIA NAZIONALE

**VELOCIPEDI**

*"Invicta"*  
CON PNEUMATICI  
**PIRELLI**

STABILIMENTI  
C. MANTOVANI & C.  
TORINO

**PNEU-CICLO  
DUNLOP**



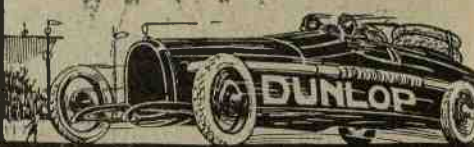
**EMILIO ROGGERI TORINO**  
PIAZZA MARTINO 3 - PORTA S/A

**PNEU-MOTO  
DUNLOP**



**EMILIO ROGGERI TORINO**  
PIAZZA MARTINO 3 - PORTA S/A

**PNEU-AUTO  
DUNLOP**



**EMILIO ROGGERI TORINO**  
PIAZZA MARTINO 3 - PORTA S/A

**GOMME-PIENE  
DUNLOP**



**EMILIO ROGGERI TORINO**  
PIAZZA MARTINO 3 - PORTA S/A

Stabilimenti

**"LAFLEUR,"**

di A. GORETTA

UFFICI: Corso Regina Margherita, N. 125

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

VETTURE DI RIMESSA

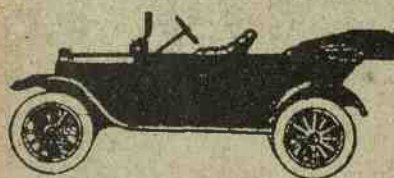
Rimessa: Corso Reg. Margherita, 125  
Telefono 7-26

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

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

**VETTURE FIAT**  
SERVIZI DI GRAN LUSSO

**Ford**



- MESSA IN MARCIA ELETTRICA -  
TORPEDO - CAMIONS - LANDAULETS  
GUIDE INTERNE - SEMPRE PRONTI

**.NAGAS & RAY.**

MILANO, V. Legnano, 32 - TORINO, C.S. Maurizio, 55  
Cerchiamo Agenti per le zone ancora libere.

MERLO CLEMENTE, Rappresentante  
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP

SONO PRONTI i Nuovissimi Modelli.

L'Abbonamento annuo  
alla "Stampa Sportiva,, costa L. 15





Il più piccolo dirigibile del mondo testé collaudato a Roma alla presenza delle Autorità civili e militari. L'ing. Caproni a bordo del dirigibile mentre la piccola nave sta per prendere il volo. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

## L'aeroplano e il dirigibile nei servizi di trasporto

### La regolarità nei trasporti aerei.

Per un servizio pubblico di trasporti *regolarità* vuol dire essenzialmente *puntualità negli arrivi e nelle partenze*. Da questo punto di vista riconosciamo subito, francamente, che la regolarità di un servizio aereo è seriamente compromessa dalla soggezione alle condizioni atmosferiche, soggezione che si traduce nel fatto che la navigazione è possibile solo in un certo numero di giorni nell'anno, numero variabile secondo le caratteristiche dell'apparecchio, secondo la regione dove si sviluppa il servizio, secondo la durata del viaggio.

Ci affrettiamo a soggiungere che tale soggezione per il dirigibile è attualmente molto maggiore che per l'aeroplano, benchè sostanzialmente ciò provenga non dalla difficoltà di mantenere l'aria anche con forti venti contrastanti la marcia, ma subbene dalla difficoltà di entrare ed uscire dall'hangar con forti venti a traverso. Ecco dunque un problema d'importanza fondamentale per l'avvenire civile dei dirigibili: poter partire ed atterrare anche con venti molto forti, senza impiegare per la manovra un numero spropositato di uomini, e senza cimentare eccessivamente le strutture del dirigibile. Il problema, sia che voglia risolversi con particolari forme o disposizioni di hangar, ad esempio con hangar orientali, come già venne fatto in Germania, o munendo gli hangar attuali di due ali paravento che partendo dall'estremità delle pareti dell'hangar divergono verso il campo di atterraggio in maniera tale da permettere l'entrata del dirigibile fra dette ali anche mantenendo l'asse del dirigibile normale all'asse dell'hangar, sia infine che voglia risolversi con particolari dispositivi meccanici (rotaie, piattaforma girevole Crocco), si riduce in sostanza ad una questione di spesa d'impianto. Però si osserva subito che questa maggiore spesa verrebbe largamente compensata non solo dalla maggior regolarità del servizio, ma anche dalla diminuzione della spesa di manovalanza, e soprattutto poi dall'aumento dei trasporti, cosicchè in definitiva si risolverebbe, pur tenendo conto dei maggiori ammortamenti ed interessi sul capitale d'impianto, in una notevole diminuzione del costo del viaggiatore-chilometro.

C'è infine chi pensa che la questione possa risolversi radicalmente con l'abolizione degli hangar, ai quali verrebbero sostituiti particolari sistemi di ormeggio sia su terraferma sia sull'acqua. Senza negare la dovuta importanza a questi sistemi, che serviranno assai bene nelle soste di

breve durata sia per rifornimenti che per carico e scarico di viaggiatori, riteniamo assai poco probabile che in un avvenire anche lontano si voglia rinunciare, *almeno per i grandi dirigibili*, a quel comodo e sicuro ricovero che è l'hangar, che solo può preservare efficacemente il dirigibile dalle furie di un temporale ed assicurargli una lunga vita, mentre d'altra parte esso sembra non meno indispensabile per l'esecuzione dei lavori anche di ordinaria manutenzione.

Tuttavia, qualunque siano per essere gli ulteriori perfezionamenti nella tecnica costruttiva degli apparecchi o nelle installazioni fisse degli aerostati o infine nelle manovre, è innegabile che un servizio aereo non potrebbe mai raggiungere un grado di regolarità comparabile a quello dei servizi ferroviari o marittimi, qualora ci ostinassimo a voler estendere il servizio a tutta la durata dell'anno. Pertanto fin dal 1918, in un primo studio sul costo dei trasporti aerei con dirigibili, affermavo l'opportunità, direi anzi la necessità, di limitare il servizio alla stagione più favorevole, perchè solo garantendo che le partenze e gli arrivi avvengano puntualmente almeno 9 volte su 10,

sarà possibile accreditare il servizio non solo fra i turisti ma anche fra gli uomini di affari. Una minore puntualità è tollerabile solo per i grandi servizi transoceanici. Con ciò non è detto che gli impianti, le aeronavi, il personale non possano venir convenientemente utilizzati anche nei saltuari periodi di bel tempo delle altre stagioni dell'anno; chè anzi ritengo assai opportuno, anche per considerazioni d'indole economica, che là dove esiste un considerevole movimento di forestieri, si utilizzino tali periodi per gestire servizi turistici, ai quali per la loro stessa natura la saltuarietà non nuoce, e che comunque non hanno le esigenze di regolarità di un servizio pubblico. Ciò è tanto più conveniente in Italia, dove per una felice coincidenza il movimento turistico dei forestieri si verifica specialmente nei mesi invernali e primaverili, che sono precisamente i meno adatti per un servizio regolare di trasporti aerei.

### In conforto del viaggio aereo.

Se la sicurezza e la regolarità sono requisiti indispensabili per un servizio pubblico, tuttavia anche la comodità del viaggio ha un'importanza pratica considerevole. Anche da questo punto di vista la superiorità del dirigibile sull'aeroplano è manifesta. Il grande spazio ed il grande carico utile, di cui può disporsi nei dirigibili, consentono di provvedere, pur senza superare un limite conveniente di peso, a tutte quelle comodità che sono desiderabili, o quanto meno necessarie, in un lungo viaggio: comodi posti a sedere, cabine a letti, gabinetti di toilette, sala di lettura o di trattenimento, cucina, ecc. In altri termini sia pure in forma rudimentale, e per un numero limitato di viaggiatori si potranno nel dirigibile realizzare la maggior parte di quelle comodità che offrono oggi i treni ferroviari o le navi transatlantiche. Naturalmente, ovvie considerazioni di economia di peso ed esigenze relative alla distribuzione dei carichi imporranno delle tollerabili restrizioni, ma in compenso il viaggiatore non soffrirà il mal di mare. Così stando le cose non deve apparire esagerato l'affermare che il dirigibile sarà uno dei più comodi e dilettevoli mezzi di viaggio; forse il più comodo, avendo sulla nave il vantaggio non trascurabile dell'assenza del mal di mare, e sulla ferrovia l'assenza di urti, di scosse, di vibrazioni, di rumori molesti.

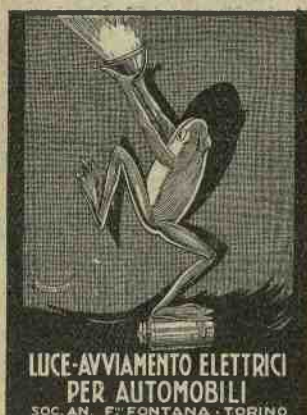
Naturalmente non può affermarsi la medesima cosa per l'aeroplano attuale. La limitazione dello spazio e del carico utile si riflettono in una limitazione, forse eccessiva, delle comodità. Gli urti, le scosse, le vibrazioni sono assai difficilmente eliminabili. Infine anche per questo riguardo sembra di dover concludere che l'aeroplano, quale è oggi, se è adattissimo per lo sport ed in genere per il trasporto di persone desiderose di piacevoli emozioni, non ancora è adatto per un trasporto di viaggiatori *normali*.

Ing. V. Nobile.



Il grande disastro avvenuto al dirigibile *Italia* che era stato venduto all'America. Veduta del dirigibile dopo il disastro (Fot. Strazza - Lastre Tensi).



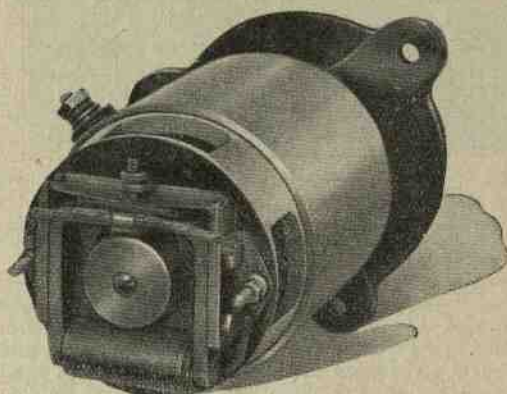


# Fontana

## LUCE AVVIAMENTO PER AUTO



*Bottone elettrico  
al cruscotto  
per l'avviamento*



S. A. FRATELLI FONTANA

TORINO

Capitale versato Lire 3.000.000

Ufficio Commerciale Vettrine - Galleria Natta

:: Telefono 13-51 ::  
Telegrammi SAFFONT



NOVISSIMO - INFALLIBILE



# Peugeot

La gran marca

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA

Ditta

G. C. FRATELLI PICENA

di CESARE PICENA

TORINO - CORSO INGHILTERRA, 17 - TORINO

Cicli

Motocicli

Automobili

Per imparare la

# BOXE

Nuovissima pubblicazione riccamente illustrata

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

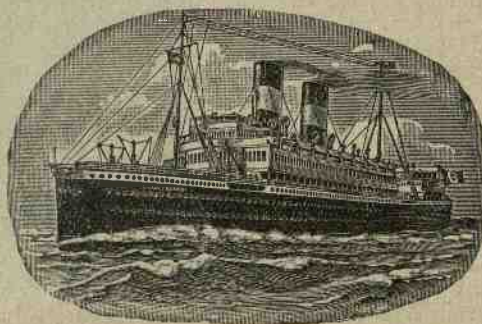
Indirizzare:

BOSCO MARRA & C.

Via Roma, 31 - TORINO

## 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 - Sit-  
mar - Marittima ita-  
liana - Sicilia - Nord,  
Centro, Sud America,  
Australia, Estremo  
Oriente, Egitto, etc.

Listino partenze, prezzi  
informazioni a richiesta.





Genoa batte Legnano (2-0). — A sinistra: Sardi alle prese con la difesa legnanese (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). — A destra: Una parata del portiere legnanese (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

## GIUOCO DEL CALCIO

### Il Campionato Confederale

Il grande match di Novara: La vittoria della Pro Vercelli. — A Novara chi ha vinto? Vercelli! Vercelli il nome della bianca squadra corre sui telefoni da una città all'altra. Sempre Vercelli! Onore a voi o giovani continuatori del bel gioco degli Ara, dei Milano, dei Leone. Così si vince: con la costanza, con la passione, con la ferma volontà di vincere. Certo all'inizio della presente stagione, ed anche dopo, la squadra vercellese, se pur affermata attraverso ai facili matches, non dava molto affidamento, specie per la discutibile efficienza della linea di attacco. Ebbene, quei giovani chissà quali sofferenze avranno provato per le unanimi critiche! Pure hanno voluto giocare bene: a grado a grado la loro compagine si è fusa, a grado a grado il loro gioco ha assunto una fisionomia e, checchè si dica, le ultime vittorie stanno a dimostrare appunto che la prima linea vercellese vale ora le altre linee della propria squadra. Così il colosso di un tempo sta risorgendo e noi non dubitiamo che la Pro Vercelli anche quest'anno riuscirà a prendere il campionato. Fenomeno più unico che raro questo di una città che fornisce quasi costantemente, da tanti anni, la squadra campione.

La fiducia in Vercelli ne viene dal fatto stesso che quei giocatori hanno fiducia e volontà. I bianchi, perdenti anche con qualche goal di scarto ad un quarto d'ora dalla fine non sono battuti finchè non scocchi l'ultimo secondo. Neppure si può dire che in casi simili essi s'ingannano di forza. Sono giovani ben piantati, atletici quasi tutti nel vero senso della parola, ed hanno un sistema di gioco che non è dei più leggeri. Ma non fanno eccessivo sfoggio di gioco duro e violento. Se un'impressione di violenza possono avere certe calate dei bianchi, noi riteniamo ciò

si debba alla perfetta loro intesa nei rapidi passaggi che li fan piombare sulla difesa avversaria con due o tre colpi, velocemente, per risolvere poscia con un rapido serrate l'azione in corso. La decisione che caratterizza in tal modo il gioco dei bianchi campioni non si può chiamare violenza, quando effettivamente ad atti violenti particolarmente non dia luogo.

A Novara, oggi, ancora una volta, i vercellesi hanno vinto per la ferma volontà che era in loro di vincere. La vittoria fu ben meritata se pure nei supporters del Novara vi è stata una sicura ammirazione per il miglior gioco delle file bianche.

La partita è stata movimentatissima, strenuamente combattuta anche dagli azzurri. Ma a questi è mancata in gran parte la prima linea, o, quanto meno, essa non è stata così ben sostenuta dagli halves in modo da condurre attacchi nutriti, tali da provocare frequenti azioni pericolose.

Abbandonati quasi a sè stessi, gli avanti novaresi non potevano da soli scavalcare sicuramente la difesa avversaria e mancando loro il sostegno,

le azioni per lo più s'infrangevano senz'altro sui terzini della Pro Vercelli. L'unico che con i propri mezzi ha saputo condurre veloci puntate sulla porta dei bianchi, è stato Migliavacca, ma per quanto un sol uomo possa fare anch'egli, senza l'ausilio dei compagni, è facilmente tenuto dagli avversari quando specialmente questi rispondono ai nomi di Bossola e di Rosetta.

Impareggiabile coppia di terzini questa. Rosetta, che sembrava esitante nelle ultime partite per un evidente, se pur lieve, declino di forma, ha oggi convinto di essere sempre il gran tempista che conosciamo. Accanto a lui, Bossola, inesorabilmente, con ottimo intuito del posto, spazzava i palloni che arrivavano all'area. Ma fra gli avanti azzurri anche Reynardi ha fatto bene. Spesso egli ha coadiuvato la sua estrema, ma le azioni intessute andavano a perdersi sulla sinistra, quando necessità di gioco da quella parte facevano passare la palla. Ivi non c'erano compagni di ugual valore, anzi l'estrema sinistra, Gallina, apparve più debole ancora di Santagostino che sostituiva.



L'Undici del Novara (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

CIOCOLATO  
TALMONE  
AL LATTE



PARCO DEL VALENTINO  
(TORINO)

# Ristorante degli AMBASCIATORI

INCANTEVOLE SOGGIORNO  
INVERNALE E PRIMAVERILE

L'elegante Ristorante oggi  
esercito dal Cav. CUCCO & Figli  
i ben noti proprietari della  
"Stella d'Italia", di Corso Casale  
ritorna ad essere come in  
passato il ritrovo preferito  
e frequentato dei torinesi e  
dei forestieri.

♦ ♦ ♦

L'ottima cucina  
ed il servizio perfetto  
ne sono  
la migliore garanzia

Comunque riteniamo che maggior coesione della prima linea stessa novarese avrebbe dato qualche miglior frutto, ma, senza dubbio, uno degli errori di valutazione nel condurre la gara, è stato per gli azzurri quello di tenere i sostegni troppo addosso ai terzini. Questi erano in ottima forma. Gianfardoni specialmente ha giocato una magnifica partita.

La seconda linea azzurra, ottima in Degara, ha avuto notevoli squilibri nella forma di Meneghetti e Farè. Il primo tardò a mettersi veramente in azione, il secondo fu discontinuo.

Esaminata così particolarmente la squadra azzurra e detto che Vercelli invece ebbe una fusione ammirevole in tutte le linee è detto il perchè della vittoria dei bianchi.

La linea degli avanti che lavora come un sol uomo. Parodi che sostiene l'offesa mentre i laterali lo coadiuvano solo a tratti preoccupati per lo più della difesa. Terzini sicuri: è quanto occorre per portarsi bene. Dei portieri invece il migliore fu certo Terzi.

Riteniamo inutile dare un particolareggiato resoconto di quello che fu la partita. Si è svolta

Verso la fine del match il gioco diventa rabbioso. Gli uomini di Meneghetti cercano almeno il pareggio: i bianchi si prodigano per mantenere il loro vantaggio. Ed il 45° minuto scocca senza che le sorti si sian mutate.

Ha arbitrato in modo lodevole Rangone di Alessandria.

Le squadre erano scese in campo nella seguente formazione:

**Pro-Vercelli:** Curti; Bossola e Rosetta; Leone, Parodi e Perino; Ceria, Ardizzone, Gay, Rampini e Borello.

**Novara:** Terzi; Gianfardoni e Patti; Farè, Meneghetti e Dagara; Migliavacca, Reynaudi, Maturateia, Fornaro e Gallina.

**Andrea Doria batte U. S. Milanese: 4-2.** — La Doria, a Milano, sul campo dell'Unione, ha ottenuto oggi forse la più bella e convincente vittoria dell'annata, dopo quella avuta a Genova contro la squadra dei campioni d'Italia. Vittoria questa di oggi meritissima in quanto frutto evidente di una netta superiorità sugli uomini dell'Unione. I doriani svolsero un gioco velocissimo, ben con-



Campionato Confederale. — Match Bologna - Spezia (2-0): Una difesa dello Spezia.  
(Fot. Mingozi - Bologna)

dinanzi ad un pubblico imponente: non più un posto libero vi era sul campo del Novara.

Si è svolta fra il continuo gridare dei supporters sia di un campo che dell'altro. Però nessun incidente. Gioco forte, rude, deciso tanto da parte dei vercellesi quanto da parte dei novaresi; violenze, spiacevoli atti, nulla. Cavallerescamente han saputo battersi quelle che certo oggi son le più forti squadre del Piemonte.

Attacca all'inizio il Novara, ma subito la Pro-Vercelli prende il sopravvento e sarà sua l'iniziativa delle più frequenti e migliori azioni d'attacco per tutto il primo tempo.

Evidente la superiorità dei bianchi: brillantissimo il lavoro di Patti, Gianfardoni e Terzi di fronte all'incessante incalzare di Rampini, Gay ed Ardizzone.

Il primo tempo però termina lasciando le squadre alla pari.

Nel secondo tempo sono ancora i bianchi quelli che attaccano in prevalenza e in un'ennesima discesa verso il 12° minuto di gioco, su di un'azione di Rampini e su suo passaggio Gay segna fulmineamente da circa dieci metri il goal che darà ai vercellesi la vittoria. Da questo punto però sembra che la vivacità vercellese ceda. Il Novara sferzato si butta alla riscossa, ma, come dicemmo, non è così perfetta l'intesa fra i suoi uomini da rendere pericolose le discese. D'altra parte i bianchi si ritraggono spesso in difesa e a questa lavorano anche gli avanti, incessantemente rendendo meno frequenti le calate degli azzurri fin sull'area. Tuttavia questi fanno alcuni tiri improvvisi che Curti a stento riesce a parare.

dotto dalla prima linea, ben sostenuto dalla seconda. L'estrema difesa poi, quando fu impegnata, ebbe momenti felicissimi. Per contro l'Unione Sportiva, che ultimamente sembrava aver dato un po' di fusione alle sue linee, oggi ha svolto un gioco sconclusionato.

Inoltre i sostegni doriani ebbero il compito facilitato dalla cattiva giornata in cui si trovavano ognuno degli avanti unionisti, sicchè, all'estrema difesa loro più facile riusciva spazzare i palloni che le arrivavano senza subire pressione immediata di uomini. I doriani segnano nel primo tempo due goals ed uno ne segna l'Unione. Nel secondo tempo altri due goals per la Doria e uno per l'Unione. Ha arbitrato molto bene Garatti dell'Internazionale.

**Bologna batte Spezia: 2 a 0.** — Il Bologna è rifatto a spalle dello Spezia della sconfitta che aveva subito la domenica prima per opera del Pro-Vercelli. Ma si è rifatto male, in quanto tutti i suoi uomini hanno condotto un gioco piuttosto sconclusionato. Se allo Spezia non fosse mancata completamente la prima linea, certo il Bologna avrebbe anche potuto perdere. Il primo tempo chiuso zero a zero, ha avuto alcune fasi decisamente interessanti. Sensibile superiorità dei tacchi del Bologna, ma mancanza di decisione paura dell'uomo nell'area, sicchè facilmente Maggiani, che ha fatto una bella partita, poteva diventare ogni insidia. Nel secondo tempo i rossobianchi petroniani passano Genovesi in prima linea. L'ardito, più deciso degli altri, l'ex-internazionale trascina, meglio che non Alberti, la linea dei



avanti e provoca frequenti azioni pericolose sotto la porta spezzina. In tali azioni segna per i suoi colori per ben due volte. La partita quindi prosegue violenta tanto da una parte che dall'altra. I bolognesi, forse seccati del pubblico che già da Vercelli li aveva chiamati paurosi, si danno ad un gioco poco simpatico, tanto più dopo aver sufficientemente segnato. Alcuni dello *Spezia* reagiscono e così innumerevoli sono i falli che l'arbitro ha dovuto segnare da una parte e dall'altra. Nel complesso adunque questa partita che si è svolta dinanzi ad un pubblico enorme nel magnifico campo dello Sterlino, ha lasciato nel pubblico un senso di delusione.

**Savona ed Alessandria: pari uno ad uno.** — Il *Savona* ha sostenuto oggi una bella partita, tanto più ove si consideri che ebbe a lottare assai anche con la durezza del gioco svolto dai grigi di Alessandria. Questi spesso, quando non trovano subito la via del goal, si lasciano andare ad un gioco non tanto irruento quanto duro e pericoloso assai per gli avversari. Così accadde a Savona. Comunque riteniamo che il risultato risponda alla effettiva prova fatta dalle due squadre in campo. Partita poco bella quella di oggi dal lato tecnico. Il gioco sull'uomo l'ha assai rovinata.

Tuttavia ammirate alcune azioni di Balonceri e Brezzi. Meno felice la linea degli avanti savonesi che avevano anche Cuttini in pessima giornata.

**Genoa batte Legnano: 2 a 0.** — Anche la partita di Genova non è punto stata bella. La rivalità tra le due squadre in campo è notevole; si comprende quindi come il gioco abbia risentito di questo per la durezza con cui fu condotto. Inoltre l'andamento stesso della gara che rimase indecisa fino a circa 10 minuti dal termine, è stato tale da rendere più nervosi ed eccitati i giocatori i quali appunto per questo cercavano avere il vantaggio più con la forza che con l'abilità.

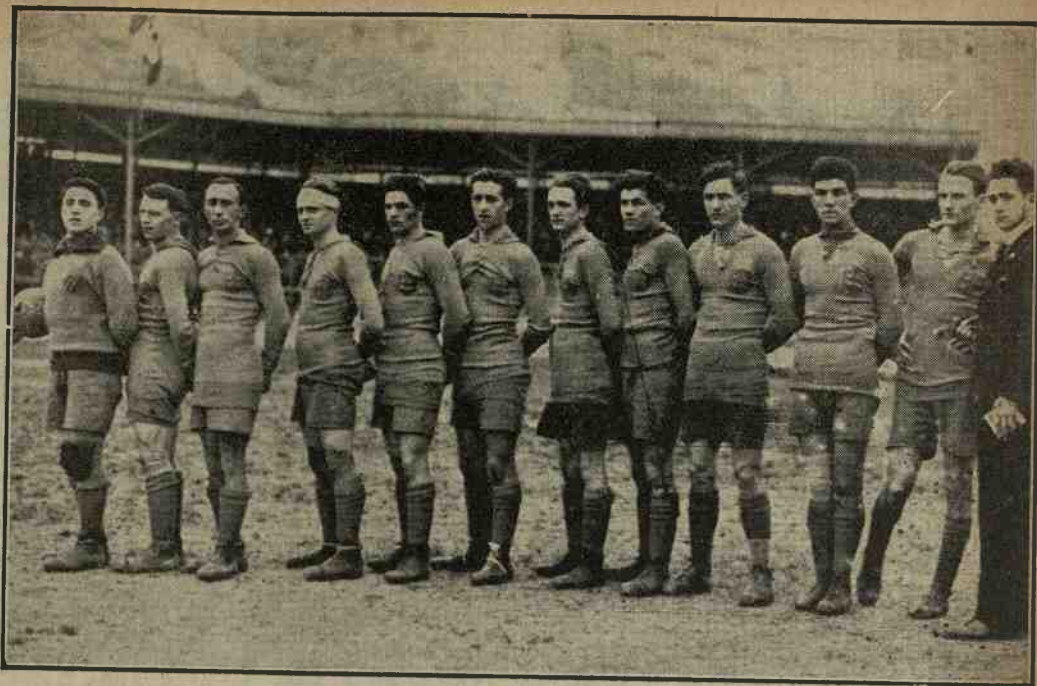
Risultato di tale sistema fu che un giocatore leghnese dovette essere ricoverato all'ospedale per una grave contusione alla gamba e che un giocatore del *Genoa*, il Mariani, dovette continuare la partita zoppicando.

Dei genoani giocarono con calma solo Burlando e De Vecchi, del *Legnano* Rossi. I due centro-sostegno hanno dato prova di grande abilità e virtuosità. Quello lilla però ha ceduto verso la fine e di tale fatto hanno profittato i genoani per incunearsi meglio nella difesa avversaria e segnare i due goals della vittoria. Con questo non vogliamo fare al Rossi il torto di aver contribuito alla vittoria dei suoi avversari, vogliamo dire soltanto che nella realtà il *Legnano* è esistito in quasi tutta la partita più per virtù del suo centro-sostegno che per altro.

**Le altre gare:** A Brescia, in una partita molto caotica, il *Pisa* è riuscito ad imporsi per merito precipuo della sua prima linea. Anche questa gara fu caratterizzata dal gioco più sull'uomo che sulla palla con numerosi incidenti fra giocatori. Il *Brescia* è stato superiore nel primo tempo, ma la linea degli avanti, troppo indecisa sotto la porta avversaria, non ha profittato del magnifico lavoro di sostegno che le facevan la seconda e terza linea. Nel secondo tempo le forze si equilibrarono.

A Casale l'*Internazionale* ha perduto con 7 goals a zero.

A Torino il *Padova* ha subito una sconfitta imminente. Non abbiamo mai per sistema parlato sfavorevolmente agli arbitri, ma invero dobbiamo affermare che il signor Zennaro non fu all'altezza del compito affidatogli. Errori madornali commise. Il Torino vinse per un penalty che nessun altro arbitro avrebbe accordato e per un secondo goal fatto in evidentissima posizione di fuori gioco.



La squadra del *Modena* che domenica non ha potuto ultimare l'incontro col *Venezia* per l'invasione del campo da parte del pubblico (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

A Verona l'*Hellas* ha battuto il *Vicenza* con 3 goals ad 1, in una partita molto combattuta, nella quale però è apparsa evidente la superiorità degli helladini.

A Livorno la *Juventus* è riuscita a far match pari con gli amaranto. Brillante fu la sua difesa estrema. Buona la prima linea ma poco decisa nello spunto finale. A Mantova, la gara *Mantova-Milan* fu sospesa dall'arbitro per lo scorrettissimo contegno del pubblico.

A Venezia pure è accaduto qualche cosa di simile perchè l'arbitro Gama junior giustamente non ha concesso al *Venezia* un goal fatto, quando già egli aveva fischio un fuori gioco. E poichè egli non credette ritornare sulla esatta sua decisione ne è nato un vero putiferio. Ma la Confederazione ne dirà in proposito, speriamo, seriamente l'ultima parola.

## Il Congresso del Rowing-Club Italiano

Quarantatré erano le Società rappresentate. Aprè la seduta l'on. Montù che dà lettura del verbale della seduta precedente e legge il bilancio consuntivo che è approvato all'unanimità. Si ap-

prova pure senz'altro il bilancio preventivo con la elevazione della quota dei soci a lire 2, circostanza non ancora discussa ma che l'assemblea quasi certamente ratificherà. L'accordo per il calendario è completamente raggiunto. Nelle giornate contemplate non saranno approvate altre gare, ma ne rimangono ancora molte disponibili. I campionati quest'anno avranno luogo a Napoli, che è stata acclamata pur essendovi richiesta da parte di altra società. Il presidente on. Montù promette di interessarsi perchè nel nuovo anno abbiano luogo a Venezia per favorire i redenti. Ai campionati europei a Barcellona saranno inviati a spese del Rowing Club gli equipaggi giudicati degni. Nella seduta pomeridiana si discute del codice delle regate, convenendosi di demandare ogni modifica alla Direzione. Fra le più importanti modifiche accettate è quella proposta da Caccialanza, la quale prescrive che ai vincitori dei campionati siano consegnate delle medaglie.

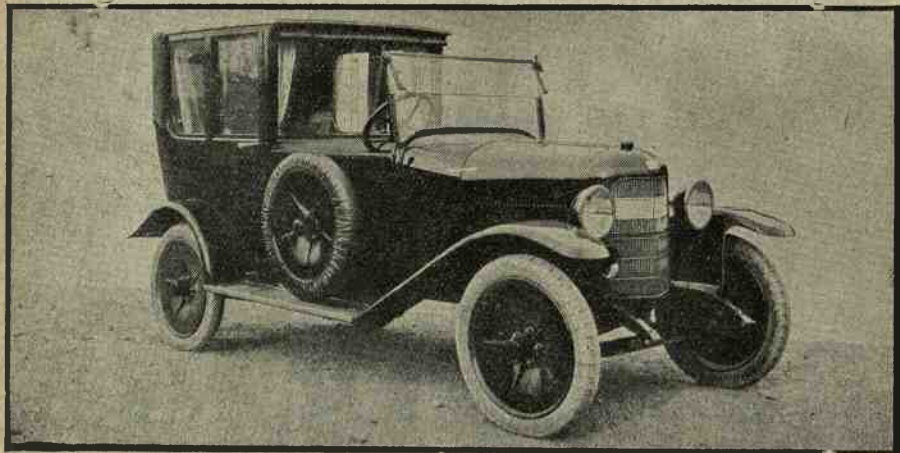
**Industriali, Commercianti, servi-  
tevi per la vostra propaganda della  
Stampa Sportiva.**



Il match di Campionato a Milano. — Sotto la porta del *Doria*: Una parata del portiere. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).







# I Taxi Chiribiri

mod. 1922

## sono i più economici

Stabilimenti CHIRIBIRI & C. - TORINO

# 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



# 50.000 MAGNETI

ALL'ANNO

producono gli Stabilimenti di SESTO SAN GIOVANNI

della

## FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI

Società Anonima - MILANO - Capitale L. 7.000.000







Autorità, giornalisti e sportivi della Capitale hanno festeggiato il Cav. Uff. Croce, un benemerito dell'educazione fisica, Cassiere del C. O. N. I. (Fot. Cav. Carbone - Roma).

## ATTORNO ALLO SPORT

### Il lancio Ellenico del disco

(Continuaz., vedi n. precedente).

«E' la prima delusione della giornata, di una giornata che doveva essere tutta una vittoria ellenica». L'altra delusione fu la sconfitta greca nella Maratona, vinta dal canadese Sherring, seguito da uno svedese e da un americano.

Il lancio ellenico del disco, quale fu ricostruito dal Cryssaphis e pubblicato, oltretutto nel «Bollettino del Comitato dei Giochi Olimpici di Atene», 1906, in *Tous les Sports*, è precisamente il seguente.

Il disco si lancia da uno speciale trampolo che avrebbe la ricostruzione dell'antica *balbis* o tulo di lancio. Il trampolino è alto cm. 15 posteriormente e cm. 5 anteriormente così che la piattaforma, lunga cm. 80 e larga 70, risulta fortemente inclinata in avanti.

Il movimento di lancio si distingue in tre tempi. Nel primo tempo (fig. 1) il discobolo, ritto nel mezzo della *balbis*, col piede sinistro presso l'angola anteriore di essa e col piede destro all'altezza del tallone sinistro, porta le braccia scese all'altezza del viso, afferrando il disco col'ultima falange delle quattro prime dita della mano destra e sorreggendolo colla sinistra. Nel secondo tempo (fig. 2) il discobolo porta il piede sinistro all'indietro, e tutto il corpo s'appoggia sulla gamba destra che si piega, mentre la sinistra posa sulla piattaforma solamente per la punta del piede. Contemporaneamente, la mano sinistra abbandona il disco, e la destra lo porta in alto e indietro il più possibile, assecondata dal busto che si china e gira a destra in un movimento di torsione. La mano sinistra, diventata libera, accompagna il movimento del busto e si lascia trascinare da una certa inerzia ad accostarsi al ginocchio destro, pronta a gettarsi a sinistra durante lo scatto che sta per seguire, per equilibrare lo slancio del corpo. La fine di questo secondo tempo corrisponderebbe alla fase rappresentata da Mirone nel suo famoso discobolo (fig. 3). Nel terzo tempo (fig. 4), eseguito senza alcun intervallo dal secondo, il discobolo, con una brusca e simultanea torsione ed estensione del corpo a sinistra e in alto, e collo scatto di entrambe le gambe, scaglia il disco di tutta forza, riportando avanti il braccio che si trovava così indietro, e saltando sul piede destro fuori della *balbis*.

Una variante del primo e secondo tempo è costituita dal piede sinistro, che già nel primo tempo

può esser tenuto all'indietro, presso l'orlo posteriore della *balbis*, dove, nel secondo tempo, non farà altro che piegarsi, appoggiando sulla piattaforma, sulla punta del piede.

Questa ricostruzione del lancio ellenico del disco diede luogo a varie questioni.

La prima, d'interesse puramente atletico, riguarda l'efficacia di questo modo di lanciare. Esso appare, diciamo subito, quanto mai innaturale.

Come è possibile tenere la gamba destra avanti, mentre il braccio destro porta il disco indietro? In qualsiasi genere di lancio, da quello delle bocce a quello del giavellotto, una legge fisio-mecca-

nica istintiva insegna l'opposto: quando il braccio destro porta indietro il proiettile per prepararsi a lanciarlo avanti, si porta indietro anche la gamba destra, per lasciare che anche il bacino partecipi al movimento di torsione che prepara lo slancio. Il tenere la gamba destra avanti è così contrario al movimento del lancio, che, prima che i Greci l'introducessero per riprodurre l'atteggiamento del discobolo di Mirone, nessuno l'aveva mai praticato, così come nessuno in seguito l'usò più, visto quanto nuocesse all'efficacia del lancio.

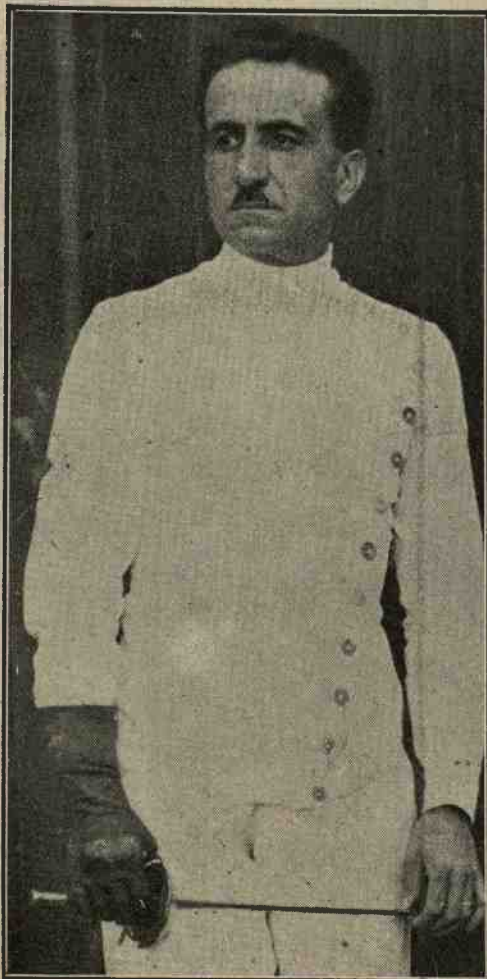
Inoltre, la gamba destra tenuta avanti non consente più la *rovesciata* all'ultimo momento, cioè l'inversione della posizione dei piedi in un brusco giro di tutto il corpo a sinistra, con uno scatto che dà l'ultimo impeto al lancio.

Altra innaturalità era rappresentata dalla *balbis*. Perché inchiodarsi in uno spazio così ristretto, quando si lancia tanto meglio col *lancio girato*, eseguito entro un cerchio di m. 2,50 di diametro, come ora si usa, o almeno eseguendo tre passi avanti in un quadrato di 6 piedi di lato, come s'usava alla prima Olimpiade di Atene?

Restava poi l'inferiorità del *lancio bilanciato* di fronte al *lancio girato*. Rilanciando e poi lanciando il braccio dall'indietro in basso e in avanti fino a un angolo di 45°, si fa percorrere all'oggetto, prima di scagliarlo, un arco di soli 225° circa, invece dei 630° che percorre nel *lancio girato*. Infatti in questo, ponendoci di fronte alla direzione del lancio, si porta il braccio teso col disco indietro a destra per tre quarti di giro senza muovere i piedi, preparandosi a lanciarlo (fig. 5), e poi, mantenendo il disco in un piano orizzontale, lo si riporta avanti, a velocità crescente, in un giro e tre quarti a sinistra, eseguito con tutto il corpo, facendo perno prima sulla gamba sinistra e poi sulla destra, finché ci si viene a trovare per la seconda volta nella direzione del lancio, col piede sinistro presso l'orlo anteriore del cerchio segnato in terra. Allora colla *rovesciata*, o balzo di tutto il corpo in un altro mezzo giro a sinistra, eseguito invertendo la posizione dei piedi, si dà l'ultimo impeto al disco, che parte librato in alto (fig. 6). Se poi, come s'usa e vien naturale, si eseguisce col braccio destro, nel girare, un movimento ondulatorio dal basso all'alto, lo spazio che il disco percorre prima di essere scagliato, supera di parecchio i 630°. Orbene, come s'è detto sopra, il maggior spazio fatto percorrere con velocità crescente all'oggetto da scagliare, permette al lanciatore di imprimergli tutta la velocità consentita alla sua forza e agilità.

Tutti questi difetti del sistema di lancio ellenico quale è ricostruito dal Cryssaphis, oltre a sconsigliare la pratica di esso, fece pensare agli atleti:

— E' possibile che gli antichi atleti greci, che ci dicono così provetti e intelligenti, praticassero un



Il maestro Candido Sassone (Fot. Biondi).





TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

**SPORTIVI TORINESI,**

Non mancate alle  
rappresentazioni del  
Cinema **AMBROSIO**

**THEODORA**

di VITTORIANO SARDOU

**La più grande film del mondo**

Un successo colos-  
sale va riportando que-  
sto capolavoro dell'arte  
cinematografica nel  
grandioso ed elegante  
ritrovo di Corso Vitto-  
rio Emanuele N. 52, al

**Cinema Ambrosio**

**Grande Assortimento  
di pezzi di ricambio  
dei rinomati**



presso

**DOMENICO FILOGAMO**

TORINO - Via dei Mille, 24 - TORINO

Filiali:

Trieste - Firenze - Napoli - Milano - Roma - Palermo



sistema di lancio così innaturale e inefficace? Non può darsi invece che il ricostruttore abbia sbagliato? —

Ecco sorgere, con questa domanda d'interesse puramente atletico, una questione eminentemente archeologica.

(Continua).

**Camillo Viglino.**

**RETTIFICA.** — Nel primo numero si è lamentato che nel pentatlo, introdotto nelle Olimpiadi moderne, si sia sostituito la corsa di m. 1500 alla lotta, ciò che porta l'esclusione degli esercizi di forza da un esercizio, quale il pentatlo, istituito allo scopo di procurare al corpo l'armonia dell'agilità colla forza. Si è detto che questo nuovo pentatlo è chiamato moderno in contrapposto all'antico, detto classico. Ora avvertiamo che classico viene chiamato alle Olimpiadi lo stesso nuovo pentatlo in contrapposto a un altro pentatlo, detto moderno, perchè comprendente esercizi di istituzione veramente moderna, quali il tiro colla pistola a m. 25, la scherma colla spada, il cross-country, o corsa in aperta campagna, coll'aggiunta di due esercizi di istituzione bensì antica, ma allora esclusi dal pentatlo, quali il nuoto, di m. 3000, e la corsa a cavallo, di m. 5000.

Il pentatlo antico è però ora praticato in Italia, in omaggio alle tradizioni classiche, nei concorsi indetti dalla Federazione Ginnastica Italiana (vedi *giure di Venezia-Lido*, 1921). (C. V.).

## La Rubrica per tutti

**TOLONE** - Giacomo Pitta. — Occorre che Ella sia abbonato.

**LA GARENNE** - Ing. Gazzaniga. — Non esiste più.

**MILANO** - Fumagalli. — Ci spiace, non possiamo questa volta favorirla.

**PISA** - Arati Bruno. — Si abboni e la favorremo.

**TORINO** - Incide Giovanni. — Obbligati del pensiero, ma impossibili a riprodursi.

## Candido Sassone

(Nato nel 1883 a Vercelli).

Candido Sassone, il campione italiano di fioretto, ha riconfermato il suo primato in una serata memorabile. Egli ha battuto all'Augusteo Aldo Nadi con 20 stoccate date e 13 prese.

E' stata una vittoria nettamente e relativamente facile, con una superiorità artistica indiscutibile.

Ha trionfato con Candido Sassone la Magistrale di Roma: ha trionfato con lui il suo maestro elettissimo, Carlo Pessina.

L'Italia schermistica può essere orgogliosa di questa vittoria che ci consente di opporre agli avversari stranieri un nome senza sconfitte.

Nominato maestro nel 1907 dalla Scuola Magistrale di Scherma. Ebbe come primo maestro Guido Wilhelm che lo diplomò. In seguito chiamato ad insegnare nello stesso Magistero, si affidò all'alto insegnamento di Carlo Pessina.

E' insegnante di S. A. R. il Principe Ereditario dal 1918. La sua vita schermistica, se non molto lunga per gli effetti della guerra, è però di primissimo ordine.

Nel 1908 prese parte ad un primo torneo a Cuneo classificandosi 4.0 di sciabola e 6.0 di fioretto.

Nel 1910 - Campionato italiano professionisti Roma, 1.0 di fioretto, 4.0 di sciabola.

Nel 1911 - Campionato internazionale professionistico Roma: 1° di fioretto e 1° di sciabola.

Nel 1911 - Grande Accademia salone dei festeggiamenti Esposizione di Torino: batteva nettamente il campione francese prof. Adolfo Rouleau.

Nel 1912 - Torneo internazionale a S. Sebastiano (Spagna), 1.0 di sciabola fra maestri e dilettanti.

Nel 1912 - Accademia internazionale Vienna, batteva superbamente il campione austriaco Meraltich.

Nel 1914 - Campionato Italiano professionisti Genova, 1.0 di fioretto, 1.0 di sciabola.

Nel 1919 - Campionato nazionale professionisti Cremona: 1° di fioretto. Vincitore della Coppa

della Casa Ansaldo, disputata fra tutti i vincitori delle gare.

Nel 1919 - Campionato meridionale fra i professionisti Catania, 1.0 di fioretto, 1.0 di sciabola, 1.0 premio speciale d'accademia.

Nel 1921 - Accademia internazionale Vienna, batteva con una change meravigliosa il campione austriaco professionisti sig. Werderber.

Nel 1921 - Match internazionale di 10 stoccate col campione olimpionico francese sig. Perot, con vittoria di dieci date contro quattro ricevute.

Nel 1921 - Match col prof. Guido Gianese, sfidante, per stabilire il primato assoluto fra i professionisti italiani nell'arma del fioretto; vittoria riportata con dieci stoccate date contro otto ricevute.

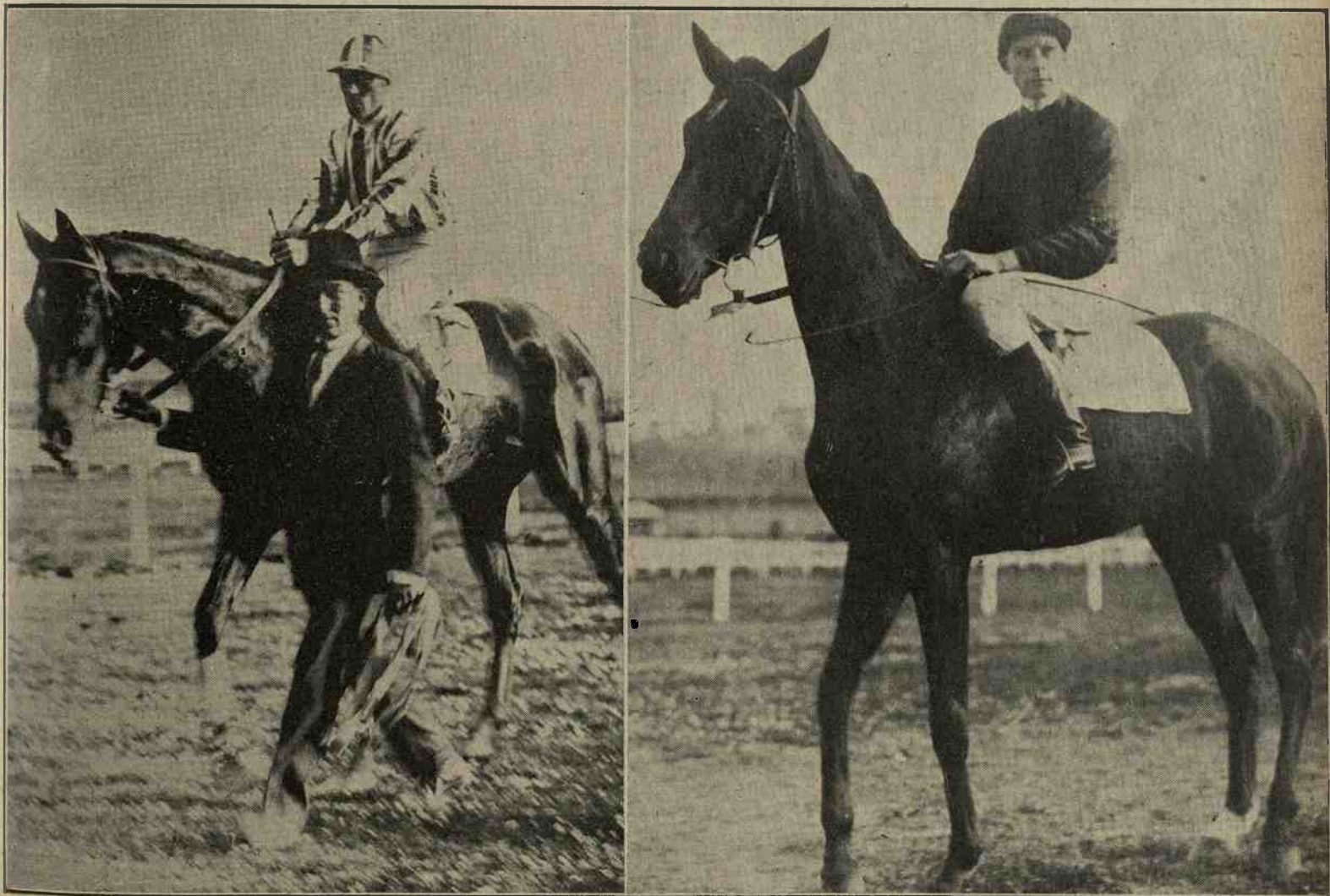
## Una casa sportiva

In una edizione molto accurata è uscito in questi giorni il nuovo catalogo degli articoli di sport di cui dispone la ditta Bosco, Marra e C., di via Roma, 31.

Dal popolarissimo foot-ball, alla boxe, tutti indistintamente gli sports e relativi abbigliamenti sono in esso compresi.

Gli articoli per tennis sono presentati con marche e tipi delle migliori Case estere, così pure la scherma, lo skating, l'hockey, il golf, il krichet, il badminton, ecc. Ogni sport è corredato poi da una serie di pubblicazioni sportive riccamente illustrate che comprendono la descrizione degli attrezzi e loro origine, allenamento, regole internazionali, records.

Nello stesso catalogo sono per ultimo presentati tutti i giochi per società sia da sala che da giardino. C'è tutto lo sport raccolto in questa Casa. E noi consigliamo gli sportsmen a visitare, prima di fare acquisti, il bel negozio di via Roma, 31, dove certamente troveranno ciò che non potranno trovare altrove.



La Grande Riunione Ippica dei Parioli (Roma). — I due ultimi grandi premi. A sinistra: Fioretto, vincitore del premio Parioli (Fot. D. Biondi - Lastre Cappelli). - A destra: Fraschetta vince il premio Regina Elena (Fot. D. Biondi - Lastre Cappelli).



# Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

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

## AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP



### FASCIE e GUARNIZIONI

== per Freni e Frizioni ==



*Economia - Durata - Comfort*

*Agente esclusivo per l'Italia:*

DOMENICO FILOGAMO - Via dei Mille, 24  
TORINO

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)

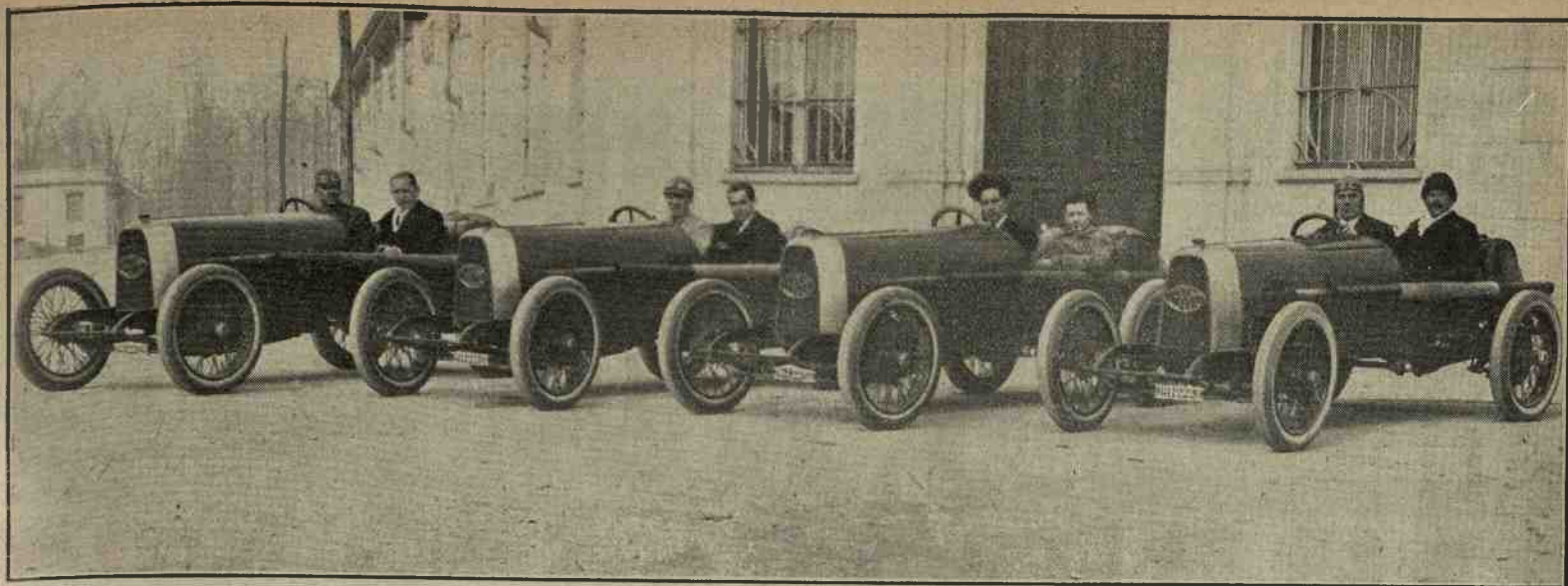
*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*

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.





L'equipe della Casa Ceirano per le corse del 1922. — Da sinistra a destra: Ceirano Ernesto, Ghelfi, Saccomanni, Cattaneo.  
(Fot. Berra - Lastre Gevaert).

## In Sicilia avremo la vera ripresa delle gare automobilistiche del dopo guerra XIII Targa Florio - 2 aprile 1922

Gli anni passano, le organizzazioni si migliorano, gli entusiasmi non scemano. Come non dire diversamente quando ci riportiamo col pensiero nella lontana Sicilia, alla corsa per la XIII Targa Florio, al commendatore Vincenzo Florio?

L'intervento internazionale non è stato mai forse così formidabile in una corsa automobilistica italiana come quello già assicurato alla Targa Florio di quest'anno.

L'infaticabile suo organizzatore, il comm. Vincenzo Florio, ha saputo mirabilmente mettere in valore presso le grandi case tedesche il significato di una loro larga preparazione ed affermazione in una prova che non affida il successo alla sola velocità della macchina ma che passa al vaglio ogni organo ed ogni dispositivo. Giacché le molteplici difficoltà stradali delle Madonie impervie costituiscono un cemento completo e vario.

All'esempio dato lo scorso anno dalla Mercedes ecco seguire il gesto di *Spel* e di *Steyer*, dell'*Austro Daimler*, della *Wanderer* e della *Waffen*.

Assicurata questa formidabile partecipazione austro-germanica, l'industria francese è stata messa sul punto di non poter indietreggiare dinanzi alla prospettiva di un duello italo-tedesco che avrebbe probabilmente offuscato i « records » e le « performances » di André Boillot, il primo vincitore francese della Targa Florio nel dopo guerra.

Ed ecco dunque annunziata ufficialmente la par-

tecipazione alla prova siciliana di due tipi di sport di serie usciti dalle officine di M. Ballot.

Avvedutamente il costruttore francese non impegna sulle strade difficili macchine da corsa ideate e costruite per le grandi velocità su circuiti chiusi — simili a piste — e vincolate alla formula di una cilindrata limitata e di un peso minimo. Come già il più minaccioso rappresentante dei colori tedeschi la « Mercedes », egli è di parere che la targa Florio si vince con vetture veloci ma soprattutto resistenti e di rapida ripresa. Quindi i due rappresentanti francesi sono ben adatti e ben temibili in questa specialissima gara.

Ecco la nota delle iscrizioni secondo i giornali parigini che seguono con molto interesse le vicende della prova:

6 Mercedes (conduttori: Salzer, Lautenschlager, Sailer, Masetti, Minoia, Ferrario); 4 Opel; 1 Bugatti (barone de Tornaco); 3 Itala; 5 Alfa; 4 Austro Daimler; 4 Fiat; 3 Ceirano; 2 Diatto; 4 Steyer; 4 Waffen; 2 Wanderer; 2 Ballot (conduttori: Goux e Foresti).

Forti premi condizionati sono stati offerti dalle maggiori marche di lubrificanti e benzine, mentre il Comitato restituirà lire mille sull'iscrizione a tutti gli arrivati in tempo massimo.

Sabato mattina è giunta, proveniente per via ordinaria da Stoccarda, alla frontiera di Chiasso, l'equipe della Mercedes per la Targa Florio: due vetturine 68 x 108 4 cil. (iscritte alla categoria 1500 cmc. di serie) che saranno pilotate da Minoia-Ferrario e Scheef; due vetturine 105 x 140 6 cil. pilotate da Sailer e Wemer (iscritte alla cat. oltre 4500 cmc. di serie); due vetture da corsa (tipo G.P. 1914, modificato) affidate a Lautenschlager e Sal-

zer. Insieme alle sei candide macchine era la rossa Mercedes di Giulio Masetti, vittoriosa a Brescia, e con cui — dopo le modificazioni da essa subite nelle officine di Stoccarda — il gentleman fiorentino affronterà la prova siciliana.

Sabato sera dal comm. Carlo Ferrario, che con la sua vettura aveva pure preso parte alla « carovana » della Mercedes (iniziando il proprio viaggio da Berlino anziché da Stoccarda), venne offerto un banchetto — al quale erano presenti vari sportivi e il rappresentante della Mercedes, ing. Saporiti — ai graditi ospiti. Parlarono il gr. uff. Arturo Mercanti, il console generale di Germania Helder, l'ing. cav. Gross, l'ing. Sailer e il Ferretti.

\*\*\*

Le due vetture Ballot iscritte alla Targa Florio sono partite da Parigi per via ordinaria alla volta di Genova ove si imbarcheranno per Palermo. Esse sono pilotate da Goux e Foresti.

Il sig. Ballot raggiungerà più tardi i suoi conduttori a Palermo.

Come si arguisce, forse nessuna gara precedente in Sicilia potrà per importanza paragonarsi a quella del 1922. Congratulazioni vivissime per tanto successo all'amico comm. Florio.

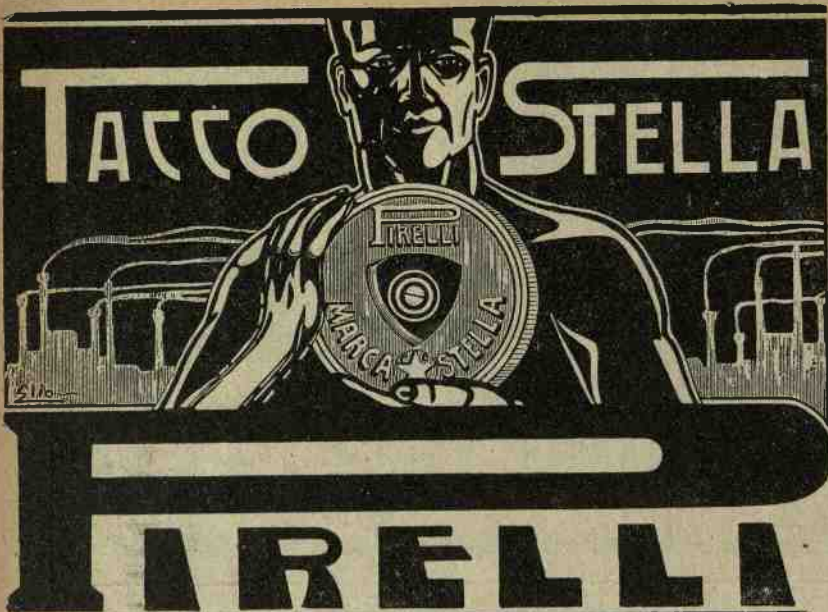
### SPORTSMEN!

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



La nuova équipe da corsa della F. I. A. T. — Da sinistra a destra: Bordino, Cav. F. Nazzaro, Biagio Nazzaro.





## Zaccuti Cesare

Successore G. VIGO

GENOVA Dettaglio - Via XX Settembre, 45 R  
Ingrosso - Via Palmaria, 52 R ::

Prima la Casa  
specialista in FOOT-BALL-TENNIS

Abbigliamenti completi per  
tutti gli SPORTS



Spolverini - Combinaison - Accessori per Automobili  
Chiedere listino prezzi

## G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour

Telef. interc. 34-83 - Telegr. BOERO-ARMY - Torino

Grande deposito armi da fuoco  
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Casa di fiducia.

## 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.

# MERCEDES

*la grande Marca tedesca*

*ritorna ufficialmente*

*alle corse internazionali*

*partecipando coi migliori guidatori*

*alla*

## XIII<sup>a</sup> TARGA FLORIO

*La Casa*

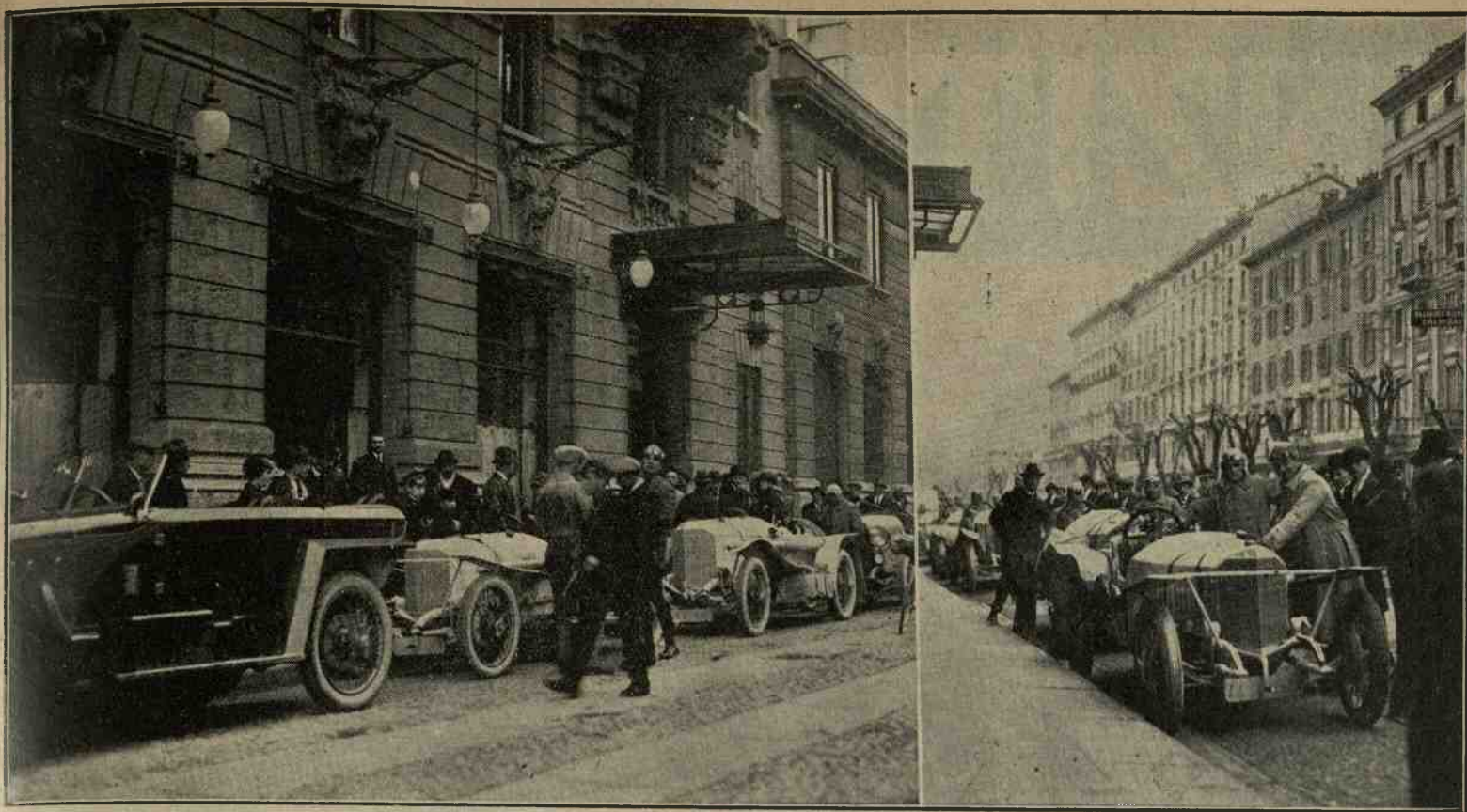
# MERCEDES

*in Italia è rappresentata dal*

## Commendatore FERRARIO

Via Serpelloni, 2 - MILANO





La partenza da Milano dell'équipe Mercedes che partecipa alla Grande Gara Internazionale Targa Florio e si reca coi propri mezzi sino a Napoli (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

## Come dovrebbe essere intesa la preparazione del soldato

Il ten. generale Grazioli ha pubblicato un interessante studio sulla preparazione militare dei cittadini prima della leva. Come i lettori sanno, l'ex-ministro on. Gasparotto ha presentato alla Camera il suo grande progetto di riordinamento dell'esercito dando massimo rilievo ed importanza all'educazione fisica. Il ten. generale Grazioli così intende la grande riforma:

Come sempre avviene dopo un grande avvenimento guerresco, gli ordinamenti militari di tutti gli Stati attraversano una crisi che è il prodotto della stessa esperienza di guerra, la quale mentre ha corroso in più punti l'edificio delle teorie e degli ordinamenti prebellici, ha aperto d'altro canto nuovi orizzonti alla visione dei popoli e degli uomini di governo.

È inutile farci illusioni: questo periodo di crisi, volto ad un assetamento nuovo, in relazione all'imponenza stessa dell'ultimo grande cataclisma storico, sarà assai lungo e tormentoso; nè sarà facile trovare uomini così perspicaci da intravedere senza dubbio le vie insolite da battere, e di tal carattere, da gettarsi per esse con risolutezza e piena efficacia.

Tuttavia però qualche cosa di molto utile ai fini dell'assetamento militare si può cominciare a fare, prendendo norme dalle idee, sia pure ancora poco determinate che, scaturite dal grande fenomeno politico-militare al quale abbiamo partecipato, si sono già affermate come prevalenti, confortate dal consenso della pubblica opinione che dimostra chiaramente di prediligere.

Una di queste idee è quella di una parziale preparazione della gioventù alla difesa della Patria, da ottenersi fuori del campo strettamente professionale del servizio militare sotto le armi, e di integrare questo con un periodo *pre-militare* e con un periodo *post-militare*.

Il alto significato di questa idea non consiste tanto nelle conseguenze di carattere tecnico e finanziario che la sua attuazione potrebbe assicurare nel campo della preparazione dei cittadini ai loro doveri militari, quanto nel vantaggio educativo generale che ne risentirebbe la Nazione, posto che una maggiore diffusione di ciò che vi è di più moralmente e fisicamente sano, nell'ambito dell'attività militare degli Stati moderni, possa realmente rappresentare un contributo non indifferente ad una più schietta e più solida formazione dei

caratteri e delle energie fisiche e morali dei cittadini, volte al progresso civile del Paese.

Inoltre, poichè da ogni parte si tende, e giustamente, alla riduzione dell'immane peso degli armamenti stanziali, e poichè non si sente altrettanto prossima la fine delle passioni che sempre furono e saranno le cause fatali dei conflitti fra i popoli, è evidente che il miglior modo per soddisfare alle reclamate riduzioni (pur adempiendo al supremo dovere di garantire la difesa della Patria contro ogni possibile minaccia) consista precisamente nel dare almeno alla Nazione tutta l'attitudine fisica e morale a levarsi in armi al momento voluto, con sufficiente speranza di successo.

Ma per ottenere questi risultati, che evidentemente sono di capitale importanza per la vita e per la grandezza delle nazioni, è indispensabile impostare bene fin da principio il problema nei suoi termini più concreti.

La *preparazione militare della gioventù nel Paese*, e quella molto affine della formazione della *nazione armata*, si prestano purtroppo alle più diverse teorie perchè generalmente vengono considerate con molta superficialità, il che dà adito ad errori di indirizzo e di metodo che potrebbero avere conseguenze funeste in un argomento così grave come è quello della difesa della Patria.

È necessario perciò che chiunque, per sentimento di dovere o per debito di ufficio, abbia avuto campo di approfondire bene il problema e giudichi di vederne in modo chiaro e persuasivo una nobile soluzione, esca da un riserbo che non gioverebbe a nessuno, ed esponga nettamente le sue idee le quali potranno certo essere discusse, ma contribuiranno per lo meno ad offrire una base seria e concreta per la discussione.

Tale è lo scopo di questo scritto: l'autore del quale è partito da alcuni concetti fondamentali che trovansi esposti nelle prime pagine che seguono a questa premessa e che riassumono in certo qual modo il suo pensiero fondamentale sulla importante questione.

Lasciando al tempo l'ufficio di diradare le molte nebbie che ancora rendono fatalmente oscura la via su cui dovranno mettersi i nuovi ordinamenti militari (che saranno, ne siamo sicuri, diversi da quelli con i quali abbiamo combattuta l'ultima guerra), lasciando che gli uomini di governo, col soccorso dei tecnici, trovino il modo migliore per superare, con ordinamenti provvisori, proporzionali alle scarse risorse finanziarie del momento, questo penoso transito dal vecchio al nuovo, a noi è parso intanto opera benemerita contribuire a foggare alcune delle pietre angolari del nuovo

edificio per meglio prepararne la costruzione quando sarà venuto il momento opportuno per attuarla.

Queste pietre angolari, a nostro giudizio, sono:

- a) salda organizzazione della educazione fisica nazionale e della istruzione pre-militare e post-militare;

- b) robusta ed organica preparazione dei quadri;
- c) preordinamento della mobilitazione industriale e civile ».

Ten. Gen. Grazioli.

## Note Automobilistiche

Diecimila persone, il 19 febbraio, hanno assistito alle corse di velocità sul ghiaccio, indette dall'«Automobile Club» di Finlandia, ad Helsingfors. Dopo la prova del chilometro, nella quale una «Cadillac» di 5 litri è risultata prima assoluta con 35"6, trenta vetture hanno partecipato alla corsa dei 20 chilometri, partendo accoppiate a distanza di un minuto. Squadriglie di aeroplani eseguivano intanto nel cielo brillanti evoluzioni.

La neve, caduta di recente sulla pista, ha ostacolato la gara rendendo difficili le grandi velocità. Tuttavia nella categoria di 1500 cmc. una «Fiat» di 10 HP., condotta da Roneholm, ha conseguito il miglior tempo compiendo il percorso in 14'42", seguita da una Wanderer con 14'48"6 e da una Aga con 15'23"9.

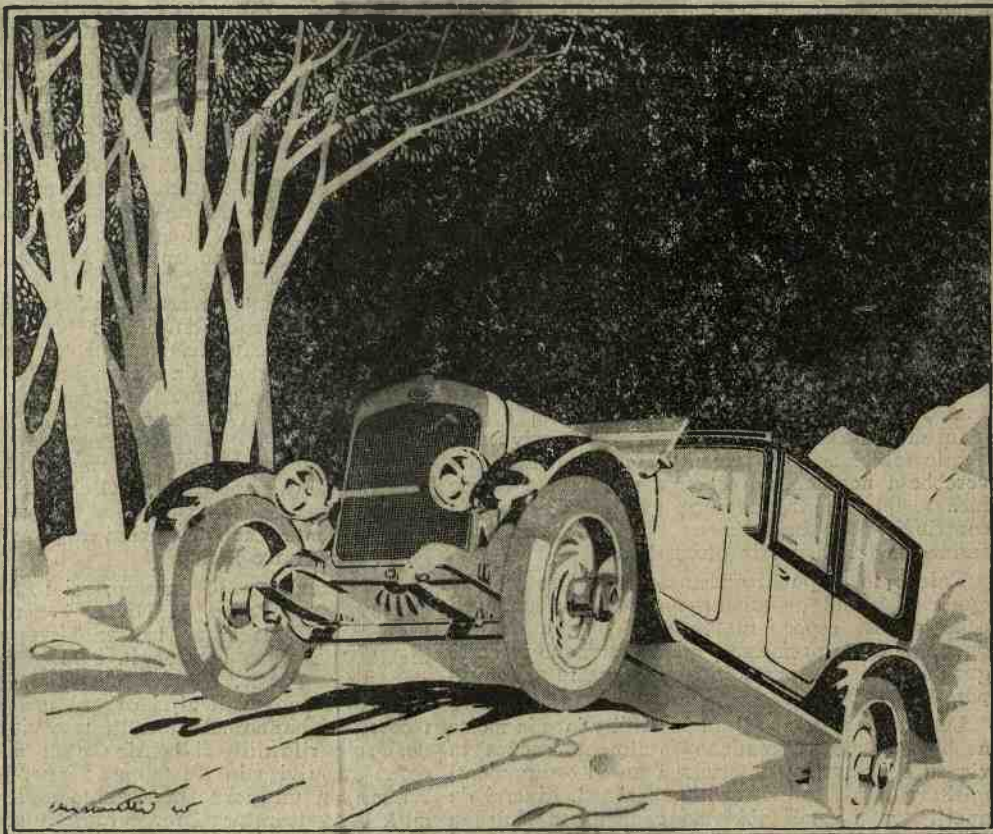
Nella Categoria fino a 3000 cmc. risultava prima una Oakland, seconda una Oldsmobil, una Chevrolet terza. Hudson, Cadillac, Packard hanno rispettivamente occupato i primi tre posti della Categoria oltre i tre litri.

Il «criterium» di turismo, sui 1040 chilometri che separano Parigi da Nizza, è terminato con l'arrivo a Nizza di un brillante gruppo di automobili, malgrado la pioggia e le pessime condizioni delle strade. Alle vetture erano stati piombati il cofano e gli altri organi principali; così i corridori hanno compiuto l'intero viaggio potendosi solo rifornire di benzina e di olio. Il percorso era diviso in tre tappe: Lione, Marsiglia e Nizza, con un giorno di fermata nelle due prime città. Le vetture peraltro, durante le soste, furono custodite in un parco chiuso e vigilato.

Su 16 automobili partenti una ha abbandonato la corsa durante la prima tappa; un'altra da un incidente fu messa fuori gara; due ancora furono penalizzate per la rottura dei piombi e dodici hanno raggiunto Nizza in perfetta condizione: fra queste tre FIAT di 10 HP.



# ANZITUTTO UN Cinzano



## ITALIA

MODELLO 50  
MODELLO 51 SPORT

FABBRICA  
AUTOMOBILI  
TORINO