

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. 16	L. 30
Semestre	» 8	» 16

Direttore: GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 9 - TORINO

PREZZO DELLE INSERZIONI

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



I campionissimi del volante. - ERNESTO CEIRANO fra i migliori dello sport automobilistico italiano.

*Dopo le vittorie su strada
quelle su pista!*

IL CAMPIONATO ITALIANO JUNIORES PROFESSIONISTI

viene nuovamente conquistato da

FRANCO GIORGETTI

SU BICICLETTA

LEGNANO

PNEUMATICI

PIRELLI

EMILIO BOZZI & C.

MILANO - Corso Genova, 9 - MILANO

Filiali: TORINO - BOLOGNA - FIRENZE

Società Italiana Pirelli - Milano

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

Dilettanti fotografi!

Le più belle fotografie si ottengono con

CARTE e LASTRE

Gevaert

E. PASTEUR & C.

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

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



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



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

Le giornate sportive di Monza.

I campionati italiani su pista.

Mentre ferve la preparazione

Siamo alla vigilia di grandi avvenimenti sportivi. La quindicesima motoristica di Monza richiama, se come speriamo non si replicheranno altri scioperi ferroviari, nel parco immenso lombardo dove è ora sorto il più grande autodromo del mondo, una folla forse mai veduta. Diremmo meglio una folla certo mai registrata dalle cronache sportive. Tutte le facilitazioni possibili ed immaginabili ha saputo escogitare ed assicurare quel comitato organizzatore che fu capo al comm. Mercanti per il pubblico spettatore e questo converrà a Monza non solo dagli estremi punti della Patria, ma da ogni parte del mondo. Dopo la guerra mondiale che ha separato i popoli di Europa, dopo la riconciliazione che si vorrebbe leggere attraverso i trattati di pace, la riunione motoristica sognata dal comm. Mercanti, il quale per il trionfo di un ideale sportivo ha sacrificato la sua terra natale (leggi Brescia), formerà il primo avvenimento mondiale dello sport motoristico in cui francesi e tedeschi si allineeranno nuovamente sulla stessa linea di traguardo, con lo stesso ideale: cimentarsi in una grande prova di pace per la difesa dei colori sportivi del proprio paese, per il trionfo dell'industria automobilistica.

Il gesto degli sportivi lombardi ha quindi un significato altissimo; esso merita il plauso e l'appoggio di tutta la nazione ed è il caso di affermare che chi ha saputo ideare e portare in porto un progetto come quello dell'erigendo autodromo lombardo, ha veramente meritato verso la Patria.

Dopo lotte di partiti che hanno fatto credere fuori d'Italia ad una rivoluzione scoppiata nel nostro Paese, ci voleva un avvenimento di tale forza e di tale significato che dicesse al di là delle Alpi come gli italiani pensino alle grandi opere di pace; come l'industria automobilistica non risenta di un momentaneo sciopero e prepari invece per la più grande gara motoristica quanto di più perfetto possa avere suggerito la tecnica della costruzione. Lo straniero, scendendo in Italia, si ricrederà delle fantastiche notizie che in questi ultimi tempi sono apparse sui fogli francesi, inglesi e tedeschi a danno del nostro Paese e potrà sotto il bel cielo di Lombardia assistere al più grande cimento sportivo che mai cronache di giornali avranno registrate.

Grandi e piccole case costruttrici saranno a Monza con le loro équipes concorrenti all'una od all'altra prova automobilistica.

Siamo dunque nel periodo culminante della preparazione. Nelle officine lombarde e piemontesi si lavora giorno e notte e pure nei giorni festivi. In tale modo gli industriali hanno voluto rispondere all'appello dell'Automobile Club di Milano, appello che non poteva del resto riuscire vano, quando si pensi che è rivolto ad un popolo che non si è arrestato ma che vuole progredire e che, come è stato grande vincendo una

guerra, vuole essere altrettanto grande nelle opere pacifiche che sono simbolo di pace, di attività, di progresso, di ricchezza.

Ed ora prepariamoci, o forti campioni d'Italia, ad affrontare il cimento con la solita fede che vi ha sempre guidati e sorretti in passato.

Mentre scriviamo questi concetti, non si conoscono tutti i vostri nomi. Le iscrizioni riflettono finora le case concorrenti ma non si hanno ancora le liste ufficiali degli uomini ai quali saranno affidate le nuove macchine create per l'occasione dal genio inventivo dei sublimi tecnici italiani. Le Case concorrenti devono decidere in merito ma la loro decisione è subordinata a diverse considerazioni nella scelta degli uomini. Da essa dipende in grande parte la riuscita o meno di un'impresa industriale. La più buona macchina affidata a mano non sicura, può sortire risultati negativi e quando si pensi agli enormi sacrifici che un'industria fa per partecipare ad un simile cimento sportivo, si può facilmente convenire che la scelta degli uomini deve essere severissima.

Noi che desideriamo il successo, il trionfo più completo della partecipazione italiana alle tre giornate di Monza, ricordiamo ai dirigenti delle Case concorrenti la necessità di non mettere in gara macchine e uomini non ben provati. A Monza si deve vincere in grande stile, si devono confermare le vittorie ottenute sui campi stranieri, si deve affermare al mondo che nelle officine d'Italia si lavora e si produce sempre e bene.

Sappiamo che case industriali che non vanno per la maggiore, hanno bensì preparate delle macchine di prim'ordine, ed è a queste case in modo speciale che rivolgiamo la nostra preghiera di essere severissimi nella scelta degli uomini ai quali dovranno affidare le proprie macchine. Ogni atto di debolezza in questo caso potrebbe avere conseguenze gravi per l'avvenire della stessa industria, la quale mentre da una vittoria sportiva potrebbe assai avvantaggiare, certo da una sconfitta potrebbe compromettere il suo rifiorire. Dopo i sacrifici fatti dal Comitato lombardo per offrire il miglior campo per il cimento sportivo, dopo gli immensi sacrifici a cui si è sottoposta tutta la grande e piccola industria automobilistica italiana, si deve andare a Monza, serenamente preparati. Diversamente sarà migliore cosa rinunziarvi.

Abbiamo fede e siamo severi in tutto ciò che è la preparazione.

G. V.

Una missione olimpica attraverso il mondo

Il Comitato Internazionale Olimpico ha incaricato uno dei suoi più attivi componenti, il conte Henry de Baillet-Latour, che fu il presidente della commissione esecutiva della VII Olimpiade di Anversa nel 1920, d'una importantissima missione attorno al mondo.

M. de Baillet rappresenterà il Comitato ai Giochi Olimpici dell'America latina, che saranno celebrati per la prima volta in settembre a Rio de Janeiro, in occasione del centenario della indipendenza brasiliana. Egli sarà ospite del Governo brasiliano e sarà in seguito ricevuto a Montevideo, ove farà scalo a San Paolo. Da Montevideo, si recherà a Buenos Ayres, ove sarà ricevuto dal nuovo presidente della Repubblica Argentina, De Alvear, che ha voluto rendere particolare omaggio al Comitato internazionale olimpico, accettando di continuare a farne parte in qualità di membro per l'Argentina.

M. de Baillet si recherà quindi a Santiago e Lima, poi passerà all'Havana, donde tornerà al Messico. Per la California si recherà al Giappone, dove rappresenterà il Comitato Internazionale Olimpico ai VI Giochi dell'Estremo Oriente, i quali si celebrano sotto il patronato del C.I.O., ogni due anni, dal 1913, e avranno luogo nel 1923 ad Osaka.

Infine De Baillet farà ritorno passando per Giava, l'India e l'Egitto, avendo visitato 14 nazioni, delle quali 12 rappresentate nel Comitato Olimpico Internazionale.



Giorgetti conserva la sua maglia tricolore vincendo il campionato juniores (Legnano-Pirelli).



Il ciclista Moretti vincitore del campionato professionisti su pista (Bianchi-Salga).

Cose liete

E' con vivissimo piacere che abbiamo appreso la nomina a cavaliere della Corona d'Italia del nostro amico Sacco. E chi non può gioirne? L'uomo modesto che per tanti anni tenne con onore la presidenza della fiorentissima società « La Torino » è uno degli sportivi torinesi che si è veramente sacrificato per la causa dell'educazione fisica e per la beneficenza. La sua croce non è discussa. Della sua stessa gioia gioiscono tutti i suoi numerosi amici.

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

Stabilimenti

"LAFLEUR,"

di A. GORETTA

UFFICI: Corso Regina Margherita, N. 125

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

VEETURE DI RIMESSA

Rimessa: Corso Reg. Margherita, 125

Telefono 7-26

Stabilimento Automobilistico

Rimessa: Corso Reg. Margherita, 152

Telefono 30-45

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

VEETURE FIAT
SERVIZI DI GRAN LUSSO

Per diventare buon **NUOTATORE**

Nuovissima pubblicazione riccamente illustrata

Prezzo franco di porto L. 3,50

Indirizzare:

BOSCO MARRA & C.

LA CASA DEGLI SPORTS

Via Roma, 31 - TORINO

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

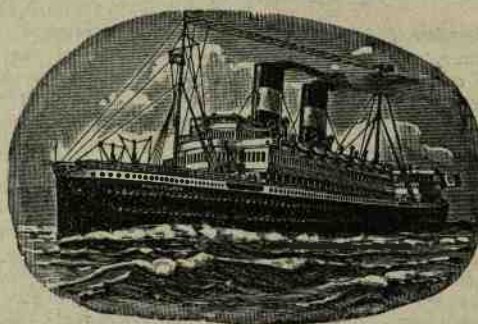
MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Casa di fiducia.

FOOT-BALL
CAMERE D'ARIA PIRELLI

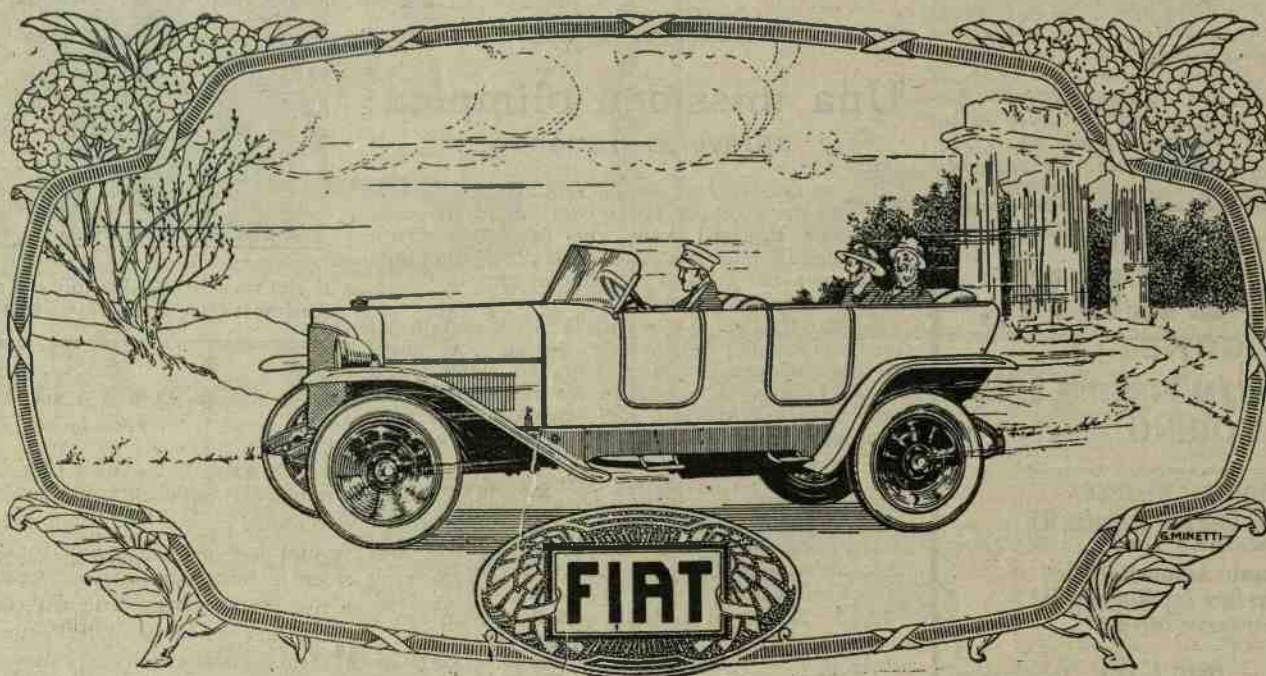
Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C.

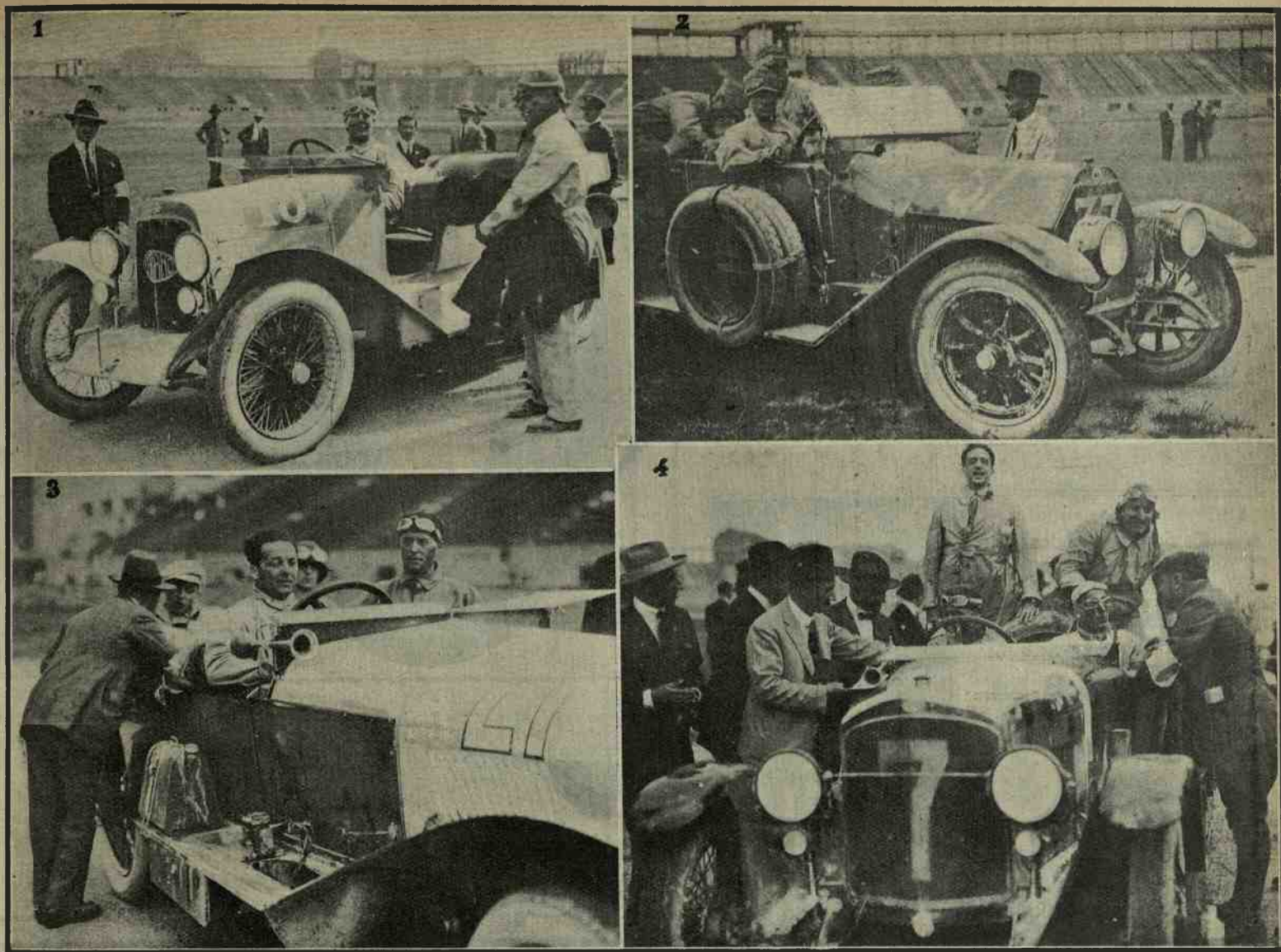
Telefono int. n. 60 - **TORINO** - Piazza Paleocapa, 2



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

Lietino partenze, prezzi
informazioni a richiesta.





La II Coppa delle Alpi. — 1. Cattaneo (*Céirano*). — 2. Capitano Barbieri (*Lancia*). — 3. Masetti (*Nazzaro*). — 4. Rebuffo (*Itala*). — (Fot. Abba - Lastre Gevaert).

L'educazione fisica in Germania ed in Austria

La Germania, naturalmente, pensa alla rivincita e, come nel secolo scorso, vi si prepara per mezzo della educazione fisica. Le varie disposizioni date fin dall'epoca dell'armistizio furono coordinate dalla circolare del ministero della guerra (18 febbraio 1920) che dava un nuovo indirizzo all'educazione fisica. Dopo aver sancito che gli esercizi fisici sono la base dell'addestramento del soldato, la circolare fissava fin da allora il seguente programma fondamentale:

Esercizi collettivi di preparazione.

Corse, salti, lanci con le regole delle federazioni sportive.

Giuochi diversi di palla, di corsa, calcio, tiro alla fune, con le norme delle federazioni sportive.

Arrampicate, scalate, attrezzi di ginnastica.

Scherma di baionetta.

Nuoto, remo, sky.

La circolare stabiliva che fossero incoraggiati gli esercizi sportivi dei soldati fuori della caserma. Un principio essenziale fissava soprattutto: *Nessun esercizio senza gara.*

In Germania si svolgono annualmente (fin dal 1919) i Campionati militari, con gare individuali, giuochi, pentatlon, ecc., con le norme delle federazioni sportive.

La circolare incoraggia l'esercizio della *box*, indicando di valersi di istruttori inglesi ancora prigionieri o stabiliti in Germania. In ogni Divisione militare tedesca è istituito un ufficiale (*sport officer*; si noti l'uso del vocabolo *sport*, e non dell'altro: *Turn*: ginnastica) che dirige l'educazione fisica.

Ad ogni reggimento è assegnato un ufficiale direttore della educazione fisica reggimentale; in ogni battaglione un ufficiale istruttore, coadiuvato da un Comitato sportivo (*Sportausschuss*)

composto dei migliori istruttori e di campioni e che ha relazione con le società sportive.

I corsi della Scuola militare di educazione fisica a Berlino durano 5 mesi e sono per ufficiali e sottufficiali. La direzione e l'insegnamento sono tenuti anche da professori civili, tra essi il celebre professore di ginnastica e sports, Arno Neumann.

La « Nuova Istruzione per l'Educazione fisica » pubblicata pochi mesi or sono per cura del Ministero della guerra tedesco, compilata dalla Scuola anzidetta con l'aiuto di importanti personalità tecniche, è unica per le varie armi e per la marina; si differenzia dalla precedente perchè in essa sono contemplati gli esercizi sportivi (atletica leggera) e i giuochi sportivi. L'idea dominante è l'*addestramento individuale* per ciò che riguarda forza, elasticità, agilità, perseveranza.

Come si vede chiaramente, la Germania, in poco tempo, ha rinunciato del tutto al vecchio, pedante, caratteristico metodo ginnastico, noto ovunque col titolo di *tedesco*, seguito per tanti anni pedissequamente, quasi con ostinazione in Italia.

La guerra in fatto di educazione fisica, ha aperti gli occhi anche alla Germania. E' tutto dire. Il metodo individuale-collettivo, l'atletica leggera, gli sports, i giuochi intensi, tutto ciò che noi sosteniamo da parecchi anni, si impongono perfino in Germania, nell'antica roccaforte delle idee e dei metodi che noi abbiamo sempre combattuti.

Proprio qualche mese fa la Germania stabiliva per l'educazione fisica del proprio esercito, che per il trattato di Versailles è stabilito in 100 mila uomini, 22 milioni di marchi all'anno. Qual differenza, purtroppo, con le misere 280 mila lire stabilite annualmente in Italia per l'Esercito, con un effettivo quattro o cinque volte maggiore!

Anche nella repubblica Austriaca il cambiamento è stato radicale, come in Germania. Fin dal giugno 1920, con la circolare 5400 il Mini-

sterio della guerra stabiliva che « L'educazione fisica forma la base di una educazione militare razionale » e che « il successo in questo campo dipenderà oltre che dalla collaborazione dei comandanti, dall'esempio personale degli ufficiali ».

La circolare in parola fissa il programma in: ginnastica, esercizi di atletica leggera, atletica pesante, nuoto, gare, giuochi sportivi. Insieme alla ginnastica collettiva è compresa la ginnastica svedese. L'atletica leggera forma la parte più importante degli esercizi fisici, almeno un'ora al giorno ad essa sarà dedicata.

Campionati sportivi di brigata, di divisione e per tutto l'esercito sono svolti annualmente. Si raccomanda ai militari di partecipare alle gare sportive civili.

Ogni soldato ha nel proprio equipaggiamento una maglia, un paio di pantaloncini da sport ed un costume da bagno.

Sono inoltre istituiti gli esercizi sportivi volontari, in ogni reparto si formano associazioni sportive per promuovere gli sports liberi (scherma, calcio, tennis, hockey, pattinaggio, ecc.).

« Comitati Sportivi » sono costituiti presso i battaglioni e compagnie autonome; essi eleggono un presidente, che mantiene il collegamento col comando. Egli può essere anche sottufficiale o soldato. I vari presidenti possono riunirsi in Comitati sportivi di caserma, di reggimento, di guarnigione, per provvedere al maggiore sviluppo degli sports liberi. Essi dispongono di mezzi finanziari sotto il controllo dei « Consigli di soldati ».

La circolare ordina di superare tutte le difficoltà, pure di iniziare l'educazione fisica con le direttive suesposte.

E' in studio il regolamento completo. Nel 1918 è stata istituita la Scuola centrale di educazione fisica, con corsi di tre mesi per ufficiali. I migliori allievi di questi corsi sono inviati ad un corso speciale di un anno alla Scuola stessa (Wiener Neustadt).



*Luce Avviamento
per Auto*

:: Manometri ::

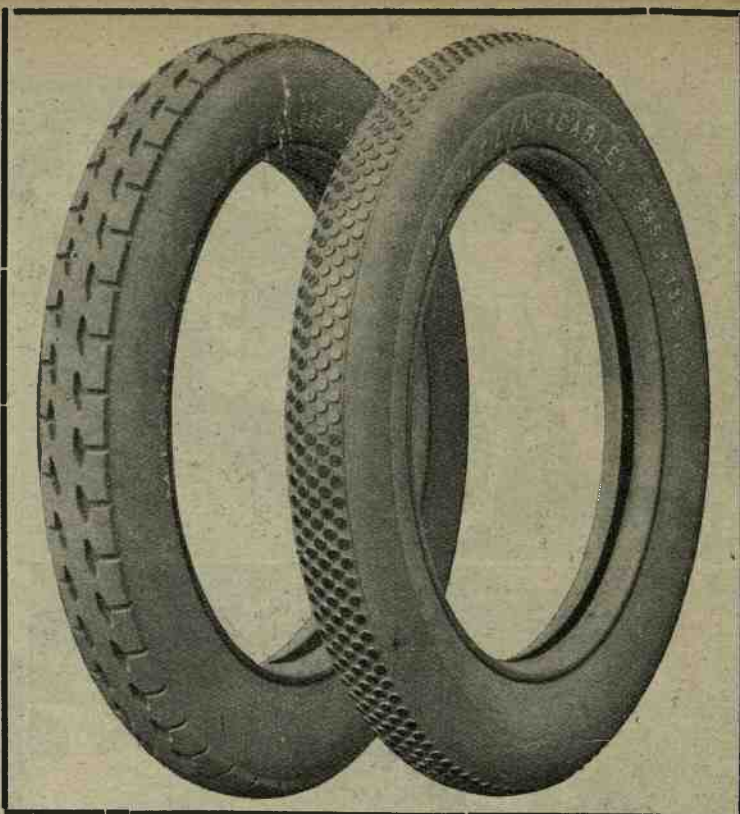
F. I. L. I. S.

Fabbrica Italiana Lavorazione in serie
di alta precisione

TORINO

Strada Borgaro, N. 27

:: Telefono 61-64 ::
Telegrammi FILIS 61-64



MICHELIN
"CABLE",

è sinonimo di Resistenza - Elasticità - Scorrevolezza - Durata - Convenienza.



Superando il più alto passo d'Europa

la più piccola vettura concorrente alla

COPPA DELLE ALPI

la 12/15 HP. - di 1500 cmc.

O. M.

DOMINA ASSOLUTA la durissima prova con Piero Iliprandi compiendo sui tre settori a continuo dislivello **Torino-Arona, Arona-Sondrio, Sondrio (Stelvio) Merano** un miracolo di rispondenza cronometrica

SENZA CONFRONTI!

Agenzia Generale Automobili "O. M., - Brescia



La II Coppa delle Alpi. — Il cav. rag. Acquati commissario generale della gara e presidente dell'U.C.A.M. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

La Coppa delle Alpi

Dopo tre tappe

Dura prova quella alla quale si sono sottoposte le macchine concorrenti alla seconda gara per la Coppa delle Alpi, prova che, superandola, mette in rilievo tutti i veri pregi di una costruzione, tutta l'abilità di un provetto pilota.

Chi non ha ritenuto di potere riuscire nel duro cimento, vi ha rinunciato a priori e chi vi ha partecipato ha messo tutto l'impegno.

A gara ultimata, a classifica finale, potremo meglio dire dell'*exploit* di ciascun concorrente. Per oggi ci limiteremo ad un riassunto dei risultati delle tre prime tappe. Da Milano partirono 30 vetture. Ventisette giunsero a Torino nel tempo massimo, e di esse 19 stettero nella media oraria di 49 km. all'ora.

L'asprezza del percorso non ha tanto influito nei ritardi quanto, per alcuni specialmente, i passaggi a livello.

La formula della gara esce quindi vittoriosa dall'esperimento della prima tappa: essa ha potuto infatti, nella tappa che assommava i tratti più facili del percorso, compiere una rapida selezione di valori, accennata nel tratto caratterizzato dalla scalata del Sesrière, che ha saputo fornire una prima graduatoria con le difficoltà delle sue strade che hanno messo a dura prova macchine e piloti.

La classifica generale di tappa viene quindi stabilita così: 1. Iliprandi, 2. Danielli, 3. Lotti, 4. Marinoni, 5. Ceirano, 6. Cattaneo, 7. Schieppati, 8. Morlondo, 9. Rebuffo, 10. Landi, 11. Sarti, 12. Sivocci, 13. Livio, 14. Masetti, 15. Ascari, 16. Minoja, 17. Frati, 18. Sergandi, 19. Bianchi Anderloni, 20. Caiselli, 21. Avanzo, 22. Alberti, 23. Massazza, 24. Tolomei, 25. Campari.

Guardando le macchine abbiamo in prima linea le vetturine O. M. che hanno funzionato a meraviglia, poi la Ansaldo, le Ceirano, le Italia, la Diatto.

La II tappa: Torino-Merano, con passaggio per lo Stelvio, dà luogo ad una severissima selezione.

Soltanto sette sono i classificati e fra i dolorosi ritiri abbiamo Minoja e Masetti. Per Minoja specialmente il

ritiro non è dovuto a cattivo funzionamento della macchina. Causa un polverone, la sua ottima O. M., che funzionava con la massima regolarità, ebbe a scontrarsi con altra vettura e fu così il grande pilota messo nella dura condizione di ritirarsi. Ma la O. M. è rimasta in prima linea lottando con la Ceirano, le Italia e la Diatto, le quali hanno fornito una superba prova.

Ecco la classifica complessiva delle due tappe:

1. Iliprandi, 2. Ceirano, 3. Cattaneo, 4. Schieppati, 5. Rebuffo, 6. Ascari, 7. Bianchi, 8. Morlondo, 9. Caiselli, 10. Marinoni, 11. Lotti, 12. Landi, 13. Danielli, 14. Sergandi, 15. Massazza, 16. Alberti, 17. Prati, 18. Sarti, 19. Tolomei, 20. Livio.

La terza tappa si inizia a Merano e termina a Gorizia. Venti sono i concorrenti in gara.

Da Merano a Gorizia, in tappa unica ed alla media di km. 49 orari, scavalcando successivamente, oltre una serie di dislivelli minori e pur continui, il Giovo, Misurina, il passo della Mauria ed il Predil. Tutto è stato chiesto alle macchine e tutto esse docili hanno dato, portando alla metà venti concorrenti, e lasciandone indietro uno solo. I motori, sottoposti a laboriose riprese sulle salite e spinti disperatamente al massimo nei brevi rettilinei; le frizioni, i cambi di differenziale, i freni in continuo logorante lavoro di curva in curva, di pendenza in pendenza, senza un attimo di sosta.

Si può veramente affermare che la Coppa delle Alpi, ben lungi dall'apparire una delle solite corse di regolarità, ha assunto l'elettrizzante aspetto di una prova di velocità disputata su strade aperte al traffico e comprendente le più ardue asperità naturali. Nella lotta, come era prevedibile, le macchine più potenti e gli uomini migliori sono votati ad una maggiore affermazione. Il novero degli *ex aequo* in classifica generale si è assottigliato anche perchè accanto alle vetture di maggiore cilindrata di Ascari e di Bianchi che rimangono sulla breccia non sono più ormai con una maggiore media che due vetture di minore potenza quelle di Cattaneo e

di Rebuffo. Il bravo Iliprandi, pur fornendo una nuova ottima prova, ha dovuto oggi cedere le armi insieme a Schieppati, che come lui fu eliminato nel primo settore. Nel terzo settore si è invece attardato Ceirano. Tra gli *ex aequo* della tappa è anche Morlondo che vide compromesse le sue chances dall'esito della seconda tappa.

La classifica generale, in base ad un computo dei tempi forniti sui nove settori delle tre tappe, darebbe come *ex aequo* alla media massima i seguenti:

Categoria 3000: Cattaneo (Ceirano); Rebuffo (Italia).

Categoria 4500: Ascari (Alfa-Romeo).

Categoria oltre 4500: Bianchi-Anderloni (Isotta-Fraschini).

La classifica di tappa darebbe come *ex aequo*, i quattro *leaders* della classifica generale più Morlondo su Italia. Dietro questi cinque, i cui tempi sono calcolati agli effetti della classifica in ore 8,32' (ore 3,13 nel tratto Merano-Misurina; ore 2,49 nel tratto Misurina-Pontebba; ore 2,30 nel tratto Pontebba-Gorizia) seguono nella classifica i seguenti:

Lotti ore 8,33'37"; Schieppati ore 8,38'25"; Danielli ore 8,40'14"; Landi ore 8,43'7"; Iliprandi ore 8,51'47"; Ceirano ore 9'3"; Livio ore 9,11'54"; Caiselli ore 9,12'51"; Sergandi ore 9,14'39"; Marinoni ore 9,36'10"; Massazza ore 9,58'32"; Alberti ore 10,10'42"; Tolomei ore 10,12'36"; Tolotti ore 10,19'40"; Frati ore 12,52'55'.

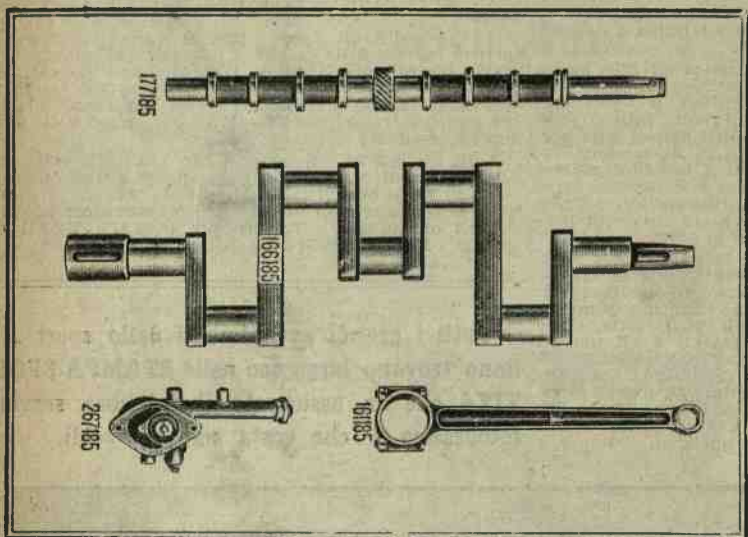
Tutti i grandi avvenimenti dello sport italiano trovano larga eco nella STAMPA SPORTIVA che ha assicurato il migliore servizio fotografico e che costa solo sei soldi.



In alto: Ascari (Alfa-Romeo). — In basso: Danielli (O. M.) (Fot. cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).



PEZZI DI RICAMBIO ORIGINALI F.I.A.T.



Domenico Filogamo

Torino
Roma

Milano
Napoli

Firenze
Palermo

È uscito il gran CATALOGO 1922-23 di 620 pagine Accessori e
Pezzi di Ricambio.

Ai bambini che soffrono il caldo e diventano un po' pallidi, molti medici consigliano il

Proton

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



In alto: *Rebuffo* (Itala). — In basso: *Masetti* (Nazzaro) - (Fot. cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).

ATTORNO ALLO SPORT

La tenda in alta montagna

Caro Sucaino, per darti nuovo saggio del nostro altruismo, ti offriamo gratuitamente (o quasi) il frutto della nostra esperienza condensata in brevi pagine.

Se tu avrai la pazienza di leggerle, e l'abilità di saper tradurre in pratica i nostri preziosi consigli, ti costruirai una tenda modello, la regina delle tende, che non temerà concorrenza per *comfort*, per resistenza alle ingiurie del tempo e dell'agente delle imposte.

Le norme che seguono si riferiscono alla tenda « Tipo Senior » che già ha suscitato le tue oneste cupidigie, e rappresenta il tuo ideale verdolino. E scegliamo la « Tipo Senior » non per ingiusto dispregio verso le altre di modello più modesto (tipo canile) che pur ci ricordano i nostri anni migliori ed il noviziato, ma perchè conoscendo « il meglio » ti sarà più agevole fare « il men peggio ».

Non ti diciamo da chi puoi comperarla, perchè lo sai: e poi la réclame si fa a pagamento: siccome non ci pagano... cercatela. Non ti lasciare sedurre dai gruppi di alberi. Sono pittoreschi, costituiscono artistico sfondo per le fotografie, ma sono ottimi conduttori e conservatori di umidità: quindi, nemici.

Sarà bene essere *prossimi* ad un bel gruppo di larici, per goderne l'ombra nelle ore di gran sole.

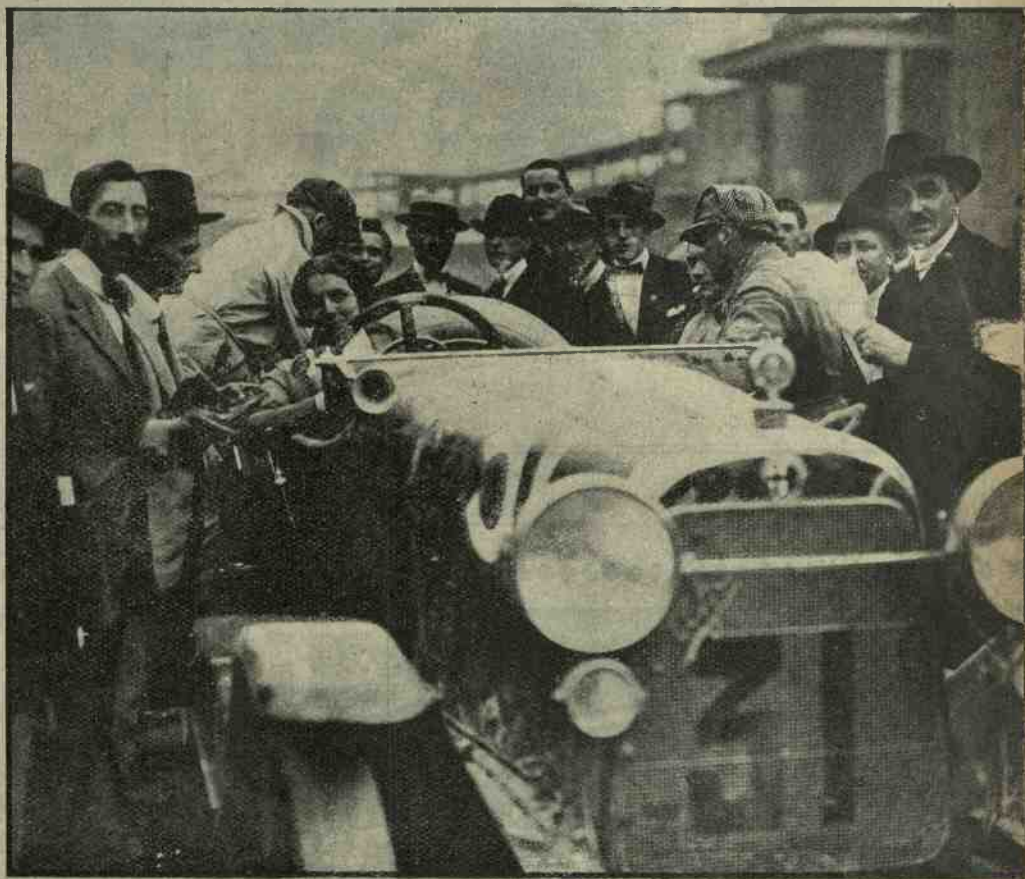
Il terreno deve essere erboso, ma quanto possibile asciutto. Scelto il rettangolo migliore, *leggermente inclinato*, se vi son sporgenze troppo pronunciate (gobbe di zolle o grosse pietre) spianale, ma non dimenticando che quanto meno si turba lo stato naturale del terreno, tanto meglio è, perchè il terreno scavato è sempre più umido:

se piove forma poltiglia, se il tempo è secco, si solleva polvere: mentre il rivestimento erboso costituisce il più bel tappeto. Invano ne cercheresti uno egualmente soffice, nitido, di colore resistente in un qualunque Grand Hôtel Alveare.

Prima di tutto si estrae dal sacco... e si spiega. Con l'aiuto gratuito di un amico (i Sucaini sono tutti amici, specialmente quando non si conoscono) si prendono i due vertici nel punto ove è il foro per introdurre i ritti. Si tira la tenda in tutta la lunghezza che corre tra un foro e l'altro in modo da formare, una linea retta, e con essa si segna *virtualmente* la linea mediana di quella che sarà la tua reggia: le pareti rimangono allargate a destra e a sinistra, spiegate per terra. La parte che sarà « Ingresso » deve rimanere verso il lato più basso del terreno e possibilmente dalla parte opposta a quella dalla quale

soffia il vento dominante. (Come sai la direzione del vento si accerta, succhiandosi il dito indice della mano sinistra: se non si ha, si succhia il dito dell'amico).

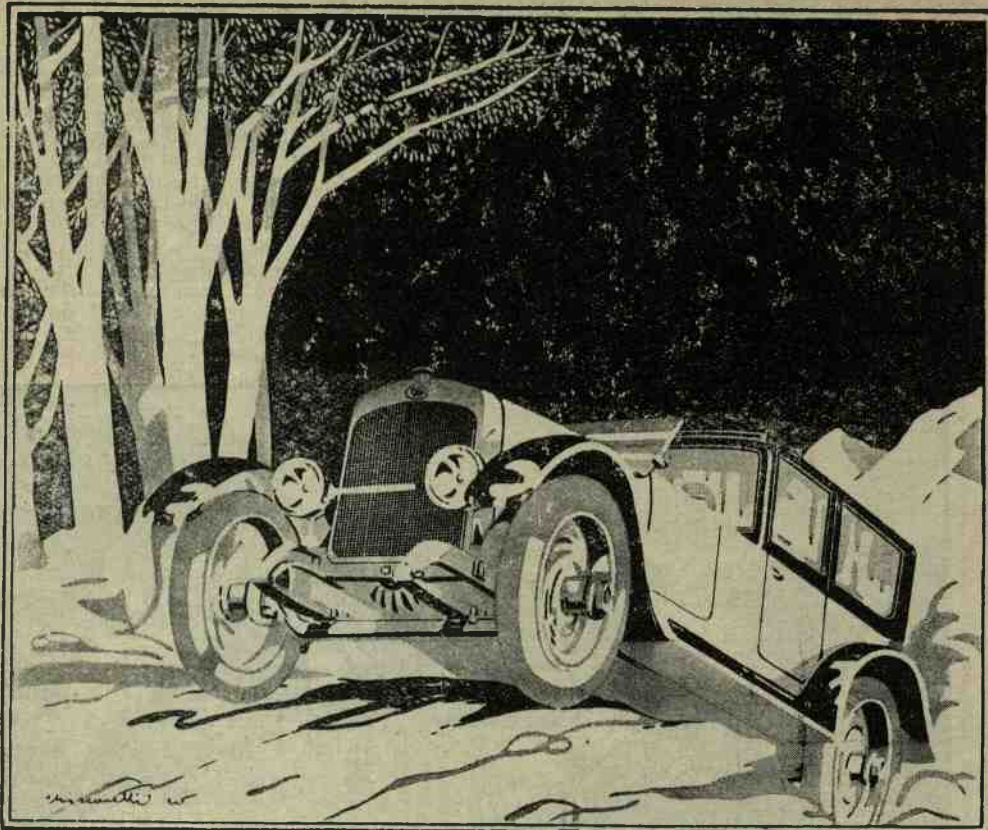
Si innestano i tre pezzi che costituiscono ciascuno dei ritti: uno di questi si introduce nel foro della parte chiusa della tenda (che si dovrebbe chiamare « foro posteriore »: ma è pericoloso): al che provvede l'amico aiutante facendo scorrere il ritto sotto la tenda. L'altro lo introduci tu stesso nel foro anteriore (sopra la porta). Si alzano i due ritti contemporaneamente e lentamente fino a che sono verticali. Si afferra la cordicella che forma l'anello di ciascuno dei due fori, e ne costituisce la coda, e tenendola tesa, si lasciano i ritti e ci si allontana lentamente (per un metro e mezzo, due metri circa) fino a che si ritiene sufficiente la distanza per



La baronessa *D'Avanzo* arriva allo Stadium di Torino (Fot. Abba - Lastre Gevaert).



Masetti mentre è colpito dall'obbiettivo cinematografico (Fot. cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).



ITALA

MODELLO 50
MODELLO 51 SPORT

FABBRICA
AUTOMOBILI
TORINO



CASA FONDATA
NEL 1898

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

ACCOTTINO & C

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · Via Monti, 24 · TEL^{no} 2279 · TEL^{co} COTTINRADIO



Stabilimenti FARIN'A

12, Corso Tortona - TORINO - Corso Tortona, 12
:: Telefoni 88-12 22-51 ::

Carrozzerie di lusso e di grandissimo lusso di qualunque modello e per qualsiasi tipo di châssis - Carrozzerie comuni - Carrozzerie industriali - Stampaggio parafanghi e lamiera.

Preventivi a richiesta



Alcuni concorrenti al primo concorso di volo senza motore in Francia; da sinistra a destra: Paulhan, Sardier, Douchy, Casale, Bossoutrot, Lucien, Coupet.

piantare un picchetto (uno avanti, l'altro dietro): assicuravi la corda e tendila non eccessivamente, ma solo quanto basta a mantenere verticali i ritti. Ora devi tendere le altre corde che trovi già fissate agli angoli della tenda (tre per lato, uno a mezzo parete posteriore), piantando un picchetto per ciascuna corda. Se i picchetti non sono in numero sufficiente, od alcuno di essi si spezza, puoi brillantemente sostituirlo con un fiero piuolo che tu stesso fabbricherai con un ramo d'albero.

Tutti i picchetti devono essere conficcati entro terra per quattro quinti della loro lunghezza, con la testa inclinata in senso opposto alla tenda, in modo che facciano un angolo di circa quaranta gradi con la superficie del terreno. (Ti prego di considerare che i gradi non si misurano col termometro). Non sostituire mai i picchetti con grosse pietre, perchè il vento le fa rotolare e la casa cammina.

Sucaino.

La Gordon Bennett

Il Belgica, il solo dei 19 palloni partiti dal campo della Chatelaine il 6 corrente per disputare la Coppa Gordon Bennett, di cui ancora non si avevano notizie, è atterrato lunedì alle 18,25 ad Ocnitza, presso Jiu in Romania, a nord di Cracovia. Il pallone è disceso in una delle più profonde valli dei Carpazi ed ha percorso 1400 chilometri.

La classifica generale è la seguente: 1. Belgica (Belgio) Km. 1400; 2. Uncle Sam (Stati Uniti) 1050; 3. Piccardy (Francia) 930; 4. Trionfale VI (Italia); 5. Ville de Bruxelles (Belgio); 6. Army (Stati Uniti); 7. Helvetia (Svizzera); 8. Trionfale IX (Italia); 9. Areostiere III (Italia); 10. Savove (Francia); 11. Zurich (Svizzera); 12. Anjou (Francia); 13. Navy (Stati Uniti); 14. Margaret (Inghilterra); 15. Genève (Svizzera); 16. Cité Ardente (Belgio); 17. The Bee (Inghilterra); 18. Polar (Spagna); 19. Jesu Fernando (Spagna).

Il Circuito di Milano

(3 - 8 - 10 Settembre)

Il Gran Premio dell'Automobile Club d'Italia che fino allo scorso anno si era disputato su percorsi diversi, dal settembre di quest'anno si correrà sopra un circuito fisso in un campo chiuso che è formato da una pista in cemento che sviluppa km. 4,500 e da un tratto stradale in raccordo colla pista di km. 5,500 circa, con un totale quindi di 10 km.

La massima prova automobilistica italiana — alla quale sono iscritte 38 «due litri» rappresentanti le migliori industrie di Francia, Inghilterra, Germania e Austria, oltre a quelle italiane — sarà così disputata su un tipo di circuito unico al mondo per la duplice sua natura. Su di esso è prevedibile che le macchine potranno lanciarsi alle velocità massime.

La pista, che ha un fondo in calcestruzzo, ha due curve concentriche che sviluppano m. 837,76 ciascuna ed hanno una pendenza che permetterà alle macchine di poterle affrontare alla velocità di fino 180 km. orari. I rettifili sviluppano metri 1229. Quasi all'altezza delle tribune (che sono 7, una d'onore, 6 per il pubblico, capaci ciascuna di 900 posti numerati). La pista si sdoppia per inserirsi al circuito stradale.

Un'altra caratteristica importantissima ha il circuito: di rimanere in tutto il suo sviluppo in un recinto chiuso con strade tutte in cemento ed incatramate sulle quali non passano che i corridori.

Non manca poi la cornice suggestiva di un parco tra i più belli d'Italia, che fu già residenza regale: in cui boschi di piante secolari si alternano a tratti smaglianti di verde. Il recinto misura oltre tre milioni di metri quadrati d'area di cui un decimo è coperto da boschi.

I lavori per la sistemazione del parco a circuito con tutti i servizi inerenti: strade, sottopassaggi, tribune, cabine, segnalazioni, ristoranti, buffets, parchi per automobili, motocicli e cicli, sidecars, sono stati organizzati ed effettuati con una rapidità che costituisce una delle più belle prove di iniziativa e della modernità di organizzazione industriale. Cominciati il 15 maggio, al 15 agosto il Circuito sarà pronto e il 20 si inizieranno ufficialmente le prove delle Case concorrenti che per dieci giorni consecutivi potranno far addestrare i corridori con la massima libertà in un ambiente assolutamente chiuso al pubblico — esente quindi da tutti gli inconvenienti dei tracciati improvvisati sulle strade di comune traffico.

Il Gran Premio per le macchine con due litri di cilindrata si correrà il 10 settembre e la massima gara sarà preceduta il 3 settembre alle ore dieci dal Gran Premio per le Veturlette con un litro e mezzo di cilindrata.

Per la grande adunata, le Ferrovie Italiane hanno concesso un ribasso del 60 % sui biglietti.

Il Gran Premio Automobilistico Belga

Circuito di Frasserchamps - Km. 600

Le classifiche

Categoria fino a 2000 cmc. — Gros su Bignam, in ore 7,47'23" alla media di km. 77.085. — 2. Duray su Miesse.

Categoria fino a 3000 cmc. — De Tornaco, su Imperial, in ore 6,44'57", alla media oraria di km. 89.500; 2. Lagache, su Chernard Walker, in ore 7,17'45". Nella categoria due litri Gros è in testa fino dal secondo giro e non sarà più ripreso. A metà corsa — 20 giri — la classifica è la seguente: **Categoria 3 litri:** 1. De Tornaco, 300 km. in ore 3,18'51"; Lagache in ore 3,20'43"; **Categoria 2 litri:** 1. Gros, in ore 2,5'10"; Duray, 4,47'22"; 3. Martin in ore 5,30'51".

Al venticinquesimo giro De Tornaco ha quasi dieci minuti di vantaggio su Lagache che rimane il suo concorrente più diretto.

Nella categoria due litri Gros non ha meno di un'ora e trentacinque minuti di vantaggio su Duray, ma questo riesce a colmare una parte del suo ritardo.



Il pallone italiano pilotato dal maggiore Barbanti.



SPIGA

le migliori Gomme per Ciclo

In Vendita
Presso i primari Negozianti

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

con **Ciclo GAIA**

(Gomme "Bergougnan-Tedeschi,,)

2 partiti - 2 arrivati

BERTOLINO e SINCHETTO

senza rifornimento ed il minimo incidente alle biciclette

Visibile Via Roma, 42 (Vetrina Rua)

Cicli GAIA - Corso Palestro, 2
TORINO



SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette
Massima rapidità e trasparenza
Vendita ovunque AA Esportazione

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

e presso i migliori rivenditori

Cicli FRERA Modelli : 1922 :

INSUPERABILI
con Pneus DUNLOP

Il nuovo Modello

Extra Lusso 47

vince tutti i tipi

per

Eleganza e Perfezione
come

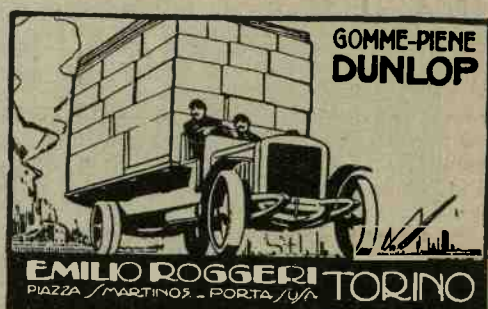
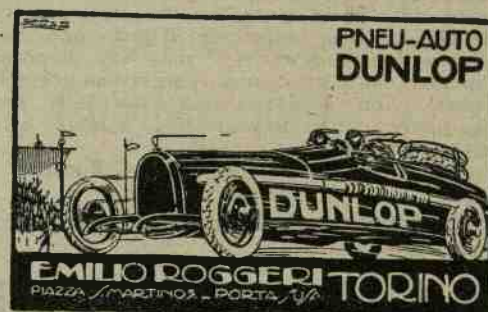
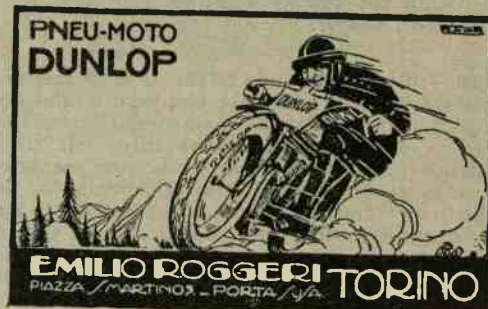
tutti i 9 Modelli 1922

da Corsa e da Viaggio

e presso i migliori rivenditori

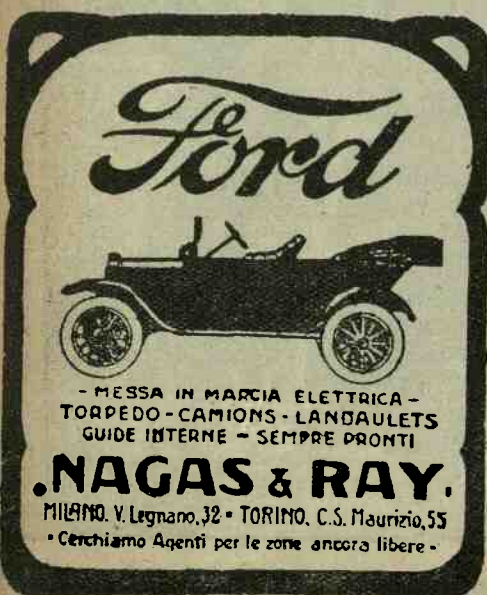
Chiedere Cataloghi agli Stabilimenti "FRERA,, - Tradate
oppure presso

MERLO CLEMENTE - C. Regina Margh., 153
TORINO



**Preferite
la birra**

BORINGHIERI



La gita nautica Trieste-Venezia-Torino

Quando mercoledì scorso i canottieri torinesi, improvvisamente convocati per dare il benvenuto ai cinque soci del Rowing Club Triestino che stavano per giungere a Torino, ingannavano l'attesa chiacchierando sul callone della diga di piazza Vittorio, un vecchio canottiere, che del nostro fiume ha una certa pratica, esclamava con aria dubitativa:

« Mi pare impossibile che in simili condizioni di fiume riescano a compiere quest'ultimo tratto da Chivasso a Torino! ».

E indicava ai giovani compagni la rapida a valle della diga, in cui la scarsa acqua insidiosamente rideva sui sassi minacciosi del greto.

Ma, a dissipare ogni dubbio, pochi istanti dopo al di là del ponte Regina Margherita appariva la « Yole » triestina, che con energico serrate superava l'ultima rapida (ben quarantotto ne aveva trovate da Chivasso a Torino) e, valicata con rapida manovra la diga, riceveva le prime festose accoglienze ed i primi alala dei torinesi, preludio di una affettuosa e calda ospitalità, vibrante di un entusiasmo patriottico veramente eccezionale e di una grande ammirazione per i forti e tenaci vogatori triestini.

L'impresa compiuta dai signori Carniel Publio, Niccolich Giorgio, Barbich Sebastiano, Wondrich Riccardo e Carniel Cornelio rasenta infatti l'inverosimile, specialmente per quanto riguarda il tratto del Po a monte di Pieve del Cairo. Ivi la completa trascuranza dell'assetto del fiume nei rapporti della navigabilità e la larga sottrazione di acque a scopo irrigatorio riescono quest'anno esacerbate dalla lunga, persistente siccità, la quale ha ridotto notevolmente quella massa di acqua che esiste sempre nei periodi normali di magra. Perciò certe rapide che durante le consuete magre estive potevano essere superate, sia pure a prezzo di dure fatiche e con qualche difficoltà, sono in quest'anno assolutamente impraticabili e per valicarle i bravi triestini dovettero scendere in acqua e trasportare a braccia la barca oltre il tratto precluso. Figuratevi che giubilo per gente che voga da quindici giorni, che ha attraversato l'Adriatico e la Laguna, che ha risalito tutto il corso navigabile del Po!

Di questi gravi difficoltà era consapevole la Direzione generale del R. Rowing Club Italiano, la quale aveva ritenuto opportuno consigliare all'equipaggio triestino di chiudere la gita nautica a Casale, raggiungendo con altri mezzi Torino,



L'equipaggio triestino presso la Cerea di Torino (Fot. cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).

ove non sarebbero mancate ugualmente le più calde accoglienze. Ma i gitanti non vollero tener conto di questo paterno consiglio, poichè agli ostacoli frapposti dalla natura e dalla incuria degli uomini essi, i giovani argonauti, sapevano di poter opporre altre forze imponderabili ma non meno efficaci: — la ferrea, tenace volontà di raggiungere la mèta designata; — l'alta idealità patriottica che li spingeva a recare, primi per via acqua, il saluto di Trieste redenta alla regale Torino.

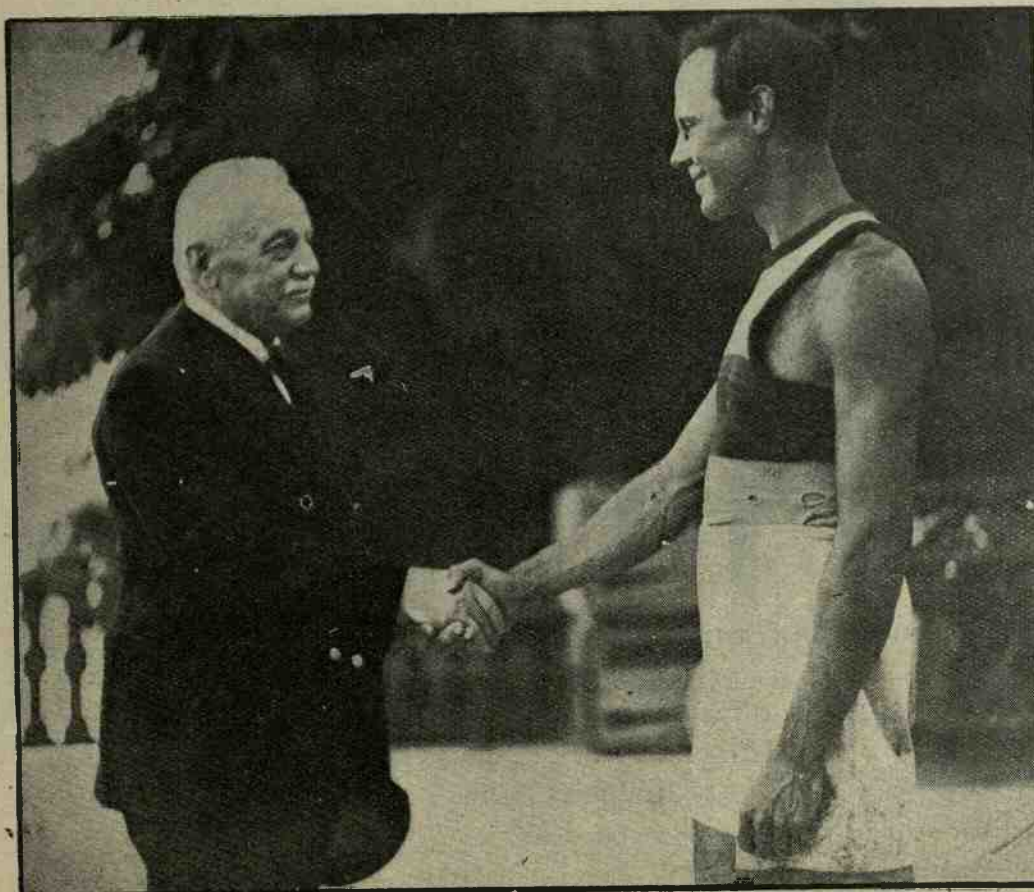
Così la gita eccezionale, che difficilmente in condizioni analoghe sarà rinnovata, fu portata a compimento.

A noi, che abbiamo potuto constatare in quali ottime condizioni fisiche e morali sia giunto a

Torino l'equipaggio del Rowing Club Triestino, si conceda di porgere a questo il nostro più vivo plauso e di sciogliere un inno al canottaggio: a questo purissimo e nobilissimo sport che educa non soltanto i muscoli ma anche la volontà dei suoi cultori e suscita tali tesori di fermezza e di valore nella gioventù italiana.

E benedetto soprattutto il turismo nautico, che ora, grazie alla propaganda ed agli appoggi del R. Rowing Club Italiano, incomincia a praticarsi su vasta scala; quel turismo nautico, che, lungi dalla competizione spesso astiosa delle regate, pone i canottieri in diritto ed esclusivo contrasto colle forze brute della natura e, creando cordiali ed affettuosi rapporti fra le società delle varie località, giova pur esso a cementare l'unità della patria.

Spiritus asper.



L'ing. comm. Bon, presidente della Cerea, stringe la mano al capo-voga dell'equipaggio triestino. (Fot. cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).

La domenica dei motociclisti

Sul percorso Paradiso, San Marcello, Le Biastre, Bardalene, Bracchia, Colline Pistoiesi, Paradiso, si è svolto domenica il circuito della montagna pistoiese, km. 110. Dei 24 iscritti 12 non si sono presentati alla partenza che è stata iniziata, alle ore 8 precise. Primo è stato Gnesa, seguito ad intervalli di cinque minuti da tutti gli altri concorrenti.

Si sono ritirati durante il percorso Bianchini per la rottura delle valvole, Chiesa e Rovigliati. Cecchini è caduto due volte, ma ha potuto ripartire e terminare egualmente la prova. Nessun altro incidente. Ecco la classifica per categorie:

Categoria 350 cmc.: 1. Gnesa; Cat. 500 cmc.: 1. Cecchini; 2. Spinelli; Cat. 750 cmc.: 1. Dilaghi; Cat. 1000 cmc.: 1. Ruggeri, 2. Mancini.

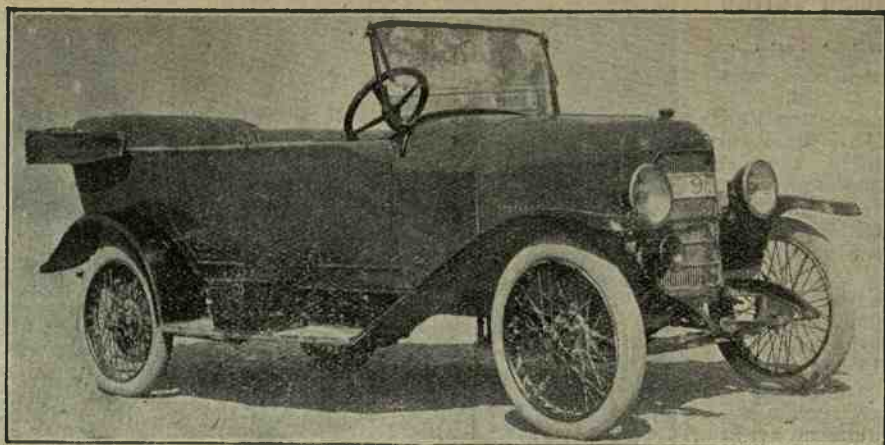
La classifica generale è la seguente:

1. Ruggeri Amedeo su Harley Davidson alle ore 10,6'43", impiegando ore 1,35'43", alla velocità media di chilometri 68,944; 2. Mancini Gaetano su Indian, alle ore 10,6'27", in ore 1,37'27"; 3. Gnesa, in ore 1,47'49"; 4. Cecchini in 1,54'35"; 5. Landi in ore 1,57'49"; 6. Dilaghi in 2,2'27"; 7. Spinelli, in ore 2,6'40; 8. Fici in ore 2,9'29".

La prova automobilistica che si è svolta sullo stesso percorso ha dato il seguente risultato:

1. Papi su Fiat, il quale ha percorso i 110 km. del percorso in ore 2,9'14", alla media di chilometri 52,722; 2. Sbrachi in ore 2,11'2" 2/5; 3. Giovannini in ore 2,14'13" 3/5; 4. Graziani in ore 2,20'5"; 5. Mori in ore 2,37'46".

Leggete e diffondete la "Stampa Sportiva".



VETTURETTE CHIRIBIRI

Tassa annua L 600

12 Hp. - Tipo 1922

Minimo consumo

Stabilimenti CHIRIBIRI & C. - TORINO



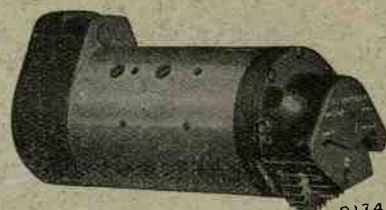
0166

DINAMO



0187

MAGNETI



0174

AVVIAMENTI



0169

QUADRETTI

SCINTILLA

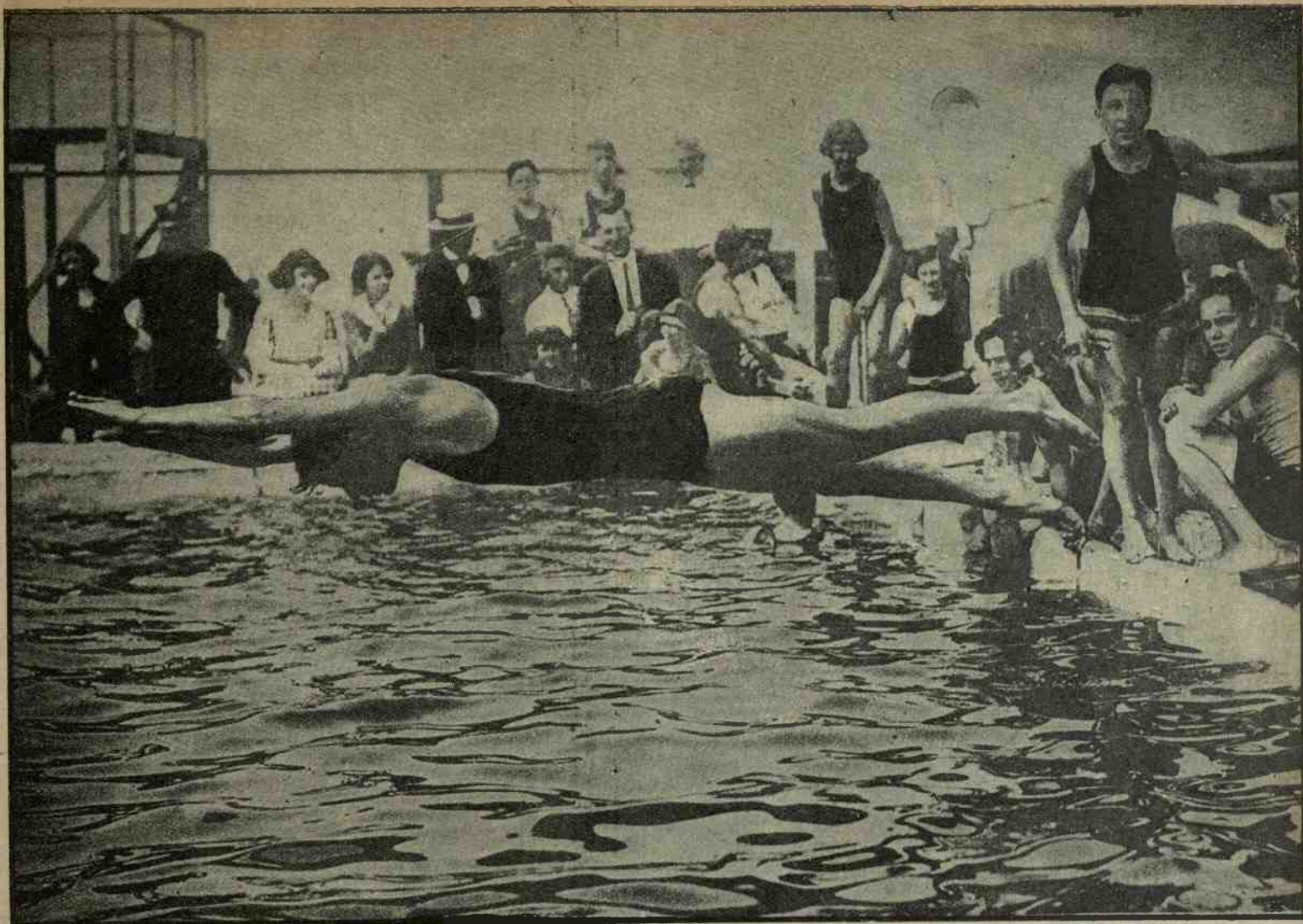
FABBRICAZIONE SVIZZERA DI ALTA PRECISIONE

SCINTILLA
SOCIETÀ ANONIMA
SOLETTA (Svizzera)

Richiedere OFFERTE DETTAGLIATE al nostro
DELEGATO PER L'ITALIA
Ing. CARLO LISCO
15, Via Cernaia - TORINO - Tel. 16-14

Succursali e Rappresentanze:

Parigi - Londra - New-York - Bruxelles - Ginevra - Zurigo - Madrid - Oporto - Rotterdam - Christiania - Copenhagen
Stoccolma - Buenos-Aires - Cairo - Sydney - Manilla - Kobe (Giappone) - Singapore



L'americano Johnny Weissmuller il migliore nuotatore del mondo. — La fotografia lo riproduce mentre si getta in acqua per una corsa di velocità.

Il Circuito dell'Italia centrale

50.000 lire di premi

L'Automobile Club d'Italia ha approvato definitivamente il programma della grande gara automobilistica internazionale dei Tre Percorsi indetta per l'ottobre prossimo dall'Associazione Movimento Forestieri d'accordo con l'Associazione della Stampa Periodica Italiana.

Questa gara grandiosa indetta per l'assegnazione della Coppa Turistica del Lazio, che nel 1920 fu guadagnata da Angelini su «Scat», e nel 1921 da Lotti su «Ansaldo», costituirà la più importante gara di resistenza e di regolarità indetta nell'anno in corso e darà diritto a tutti coloro che compiranno l'intero percorso netto alla qualifica ufficiale di Audax Automobilistico 1922.

Il circuito che prenderà la denominazione di Circuito dell'Italia Centrale, comprenderà un percorso di circa 1400 km. in tre tappe: Roma, Firenze, Bologna — Bologna, Ancona, Aquila — Aquila, Caserta, Roma.

La gara, divisa in categorie, sarà dotata di 50.000 lire di premi in danaro, oltre medaglie, targhe ed oggetti.

Le norme saranno pubblicate in questi giorni dall'Associazione Movimento Forestieri e inviate a chiunque ne faccia richiesta alla Sede centrale dell'Associazione in Roma, via Colonna, 52 p. p.

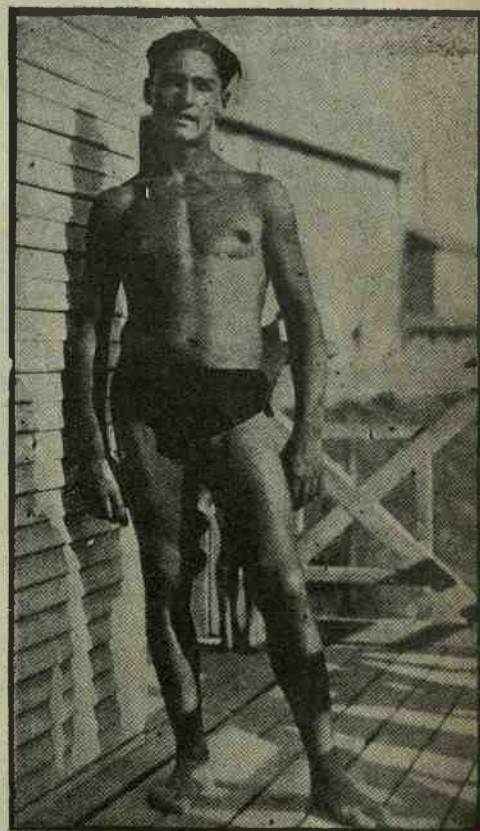
L'americano Weissmuller

è il migliore nuotatore del mondo

Sconosciuto quasi fino all'anno scorso il nuotatore americano Johnny Weissmuller si è da qualche mese a questa parte rivelato uno dei migliori nuotatori del mondo aggiudicandosi su tutte le distanze e nello stesso tempo in tutti i metodi di nuoto i differenti records del mondo da lui tentati. Da qualche tempo a questa parte le sue performances hanno interessato molto i cultori del nuoto e quasi ogni giorno un cablogramma annunziava agli europei un suo nuovo record.

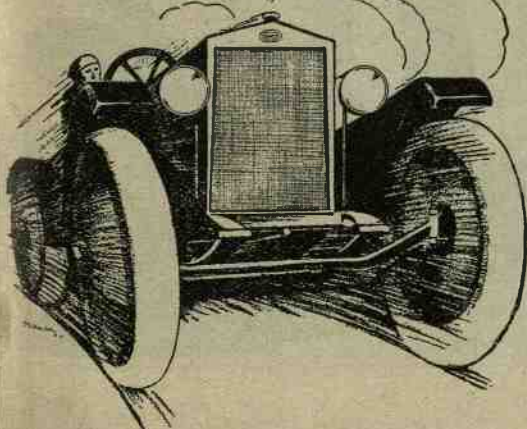
I risultati ottenuti da questo giovane nuotatore americano che ha appena 17 anni, hanno variato completamente la tabella dei records di nuoto registrati dalla Federazione Internazionale e dalla Federazione americana e converrà attendere la fine della stagione per conoscere i records ufficiali di questo straordinario nuotatore il quale ha riscontri solo in due campioni del passato, Daniels, invincibile dal 1907 al 1912, e Duke Kahanamoku dal 1912 al 1921. L'americano Johnny Weissmuller è detentore di tutti i records mondiali da 10 a 500 yards. Egli deve i suoi successi essenzialmente al suo metodo di nuoto più ancora che alle risorse del suo fisico. Weissmuller è alto e pratica esclusivamente il metodo di nuoto così detto *crawl*, ma un «crawl» perfezionato, che in forza della grandissima velocità dei movimenti delle gambe assicura al suo corpo l'equilibrio perfetto, ciò che gli permette il miglior rendimento delle braccia. Specialista per la velo-

cità, Weissmuller ha già compiuto parecchie prove di mezzo fondo e di fondo e non andrà molto tempo ch'egli diverrà il campione imbattibile anche in dette prove.



La Coppa Scarioni. L'eliminatória di Roma. — Demid Alberti 1° arrivato (Fot. D. Biondi - Lastre Gevaert).

DIATTO



SOCIETÀ AN. AUTOMOBILI

Via Frejus, 21 - TORINO

Casa fondata nel 1835

**VERMOUTH
CORA**

TORINO

Vini spumanti

AMARO • CORA

Liquori fini



PIRELLI

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

ANZITUTTO UN

Cinzano