

# LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aerostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ecc. 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
Mezza pagina . . .	L. 190
Un quarto di pagina . . .	L. 100
Un ottavo di pagina . . .	L. 60



**MASERATI ALFIERI (Isotta Fraschini)** il trionfatore di tutte le gare di Montagna del 1922  
(Mugello, Moncenisio e Gran San Bernardo)

(Fot. cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).

(Clichés eseguiti dalla Ditta Alberto Berra — Corso Valdocco, 15 - Torino)





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

# SPIGA

le migliori Gomme per Ciclo

*In Vendita*  
Presso i primari Negozianti

## GIRO D'ITALIA

Anno 1922 - Km. 3000

### con Ciclo GATA

(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 GATA - Corso Palestro, 2  
TORINO

# 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 •

Soc. An. FABBR. RIUN. WAY-ASSAUTO  
ASTI



Chiedete sempre

la   
CANDELA

la sola adottata dalla  
FIAT

Ricambi per Automobili FIAT

Bolloneria - Viteria - Dadi -  
Rondelle ecc. - Ferro trafilato -  
Ferramenta - Pezzi di ricambio  
per Automobili e Camions -  
Bronzeria.

Ufficio Generale Vendita e Deposito  
Corso Moncalieri, 8 - TORINO - Corso Moncalieri, 8

SPORTSMEN!...

adoperate le

## LASTRE CAPPELLI

Istantanee perfette  
Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque AA Esportazione

Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Frioli - 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

Chiedere Cataloghi agli Stabilimenti "FRERA,, - Tradate  
oppure presso  
MERLO CLEMENTE - C. Regina Margh., 153  
TORINO

CIOCOLATO  
**TALMONE**  
AL LATTE

PNEU-CICLO  
DUNLOP



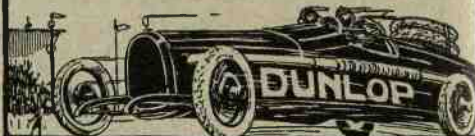
EMILIO ROGGERI TORINO  
PIAZZA MARTINOZ - PORTA VA

PNEU-MOTO  
DUNLOP



EMILIO ROGGERI TORINO  
PIAZZA MARTINOZ - PORTA VA

PNEU-AUTO  
DUNLOP



EMILIO ROGGERI TORINO  
PIAZZA MARTINOZ - PORTA VA

GOMME-PIENE  
DUNLOP



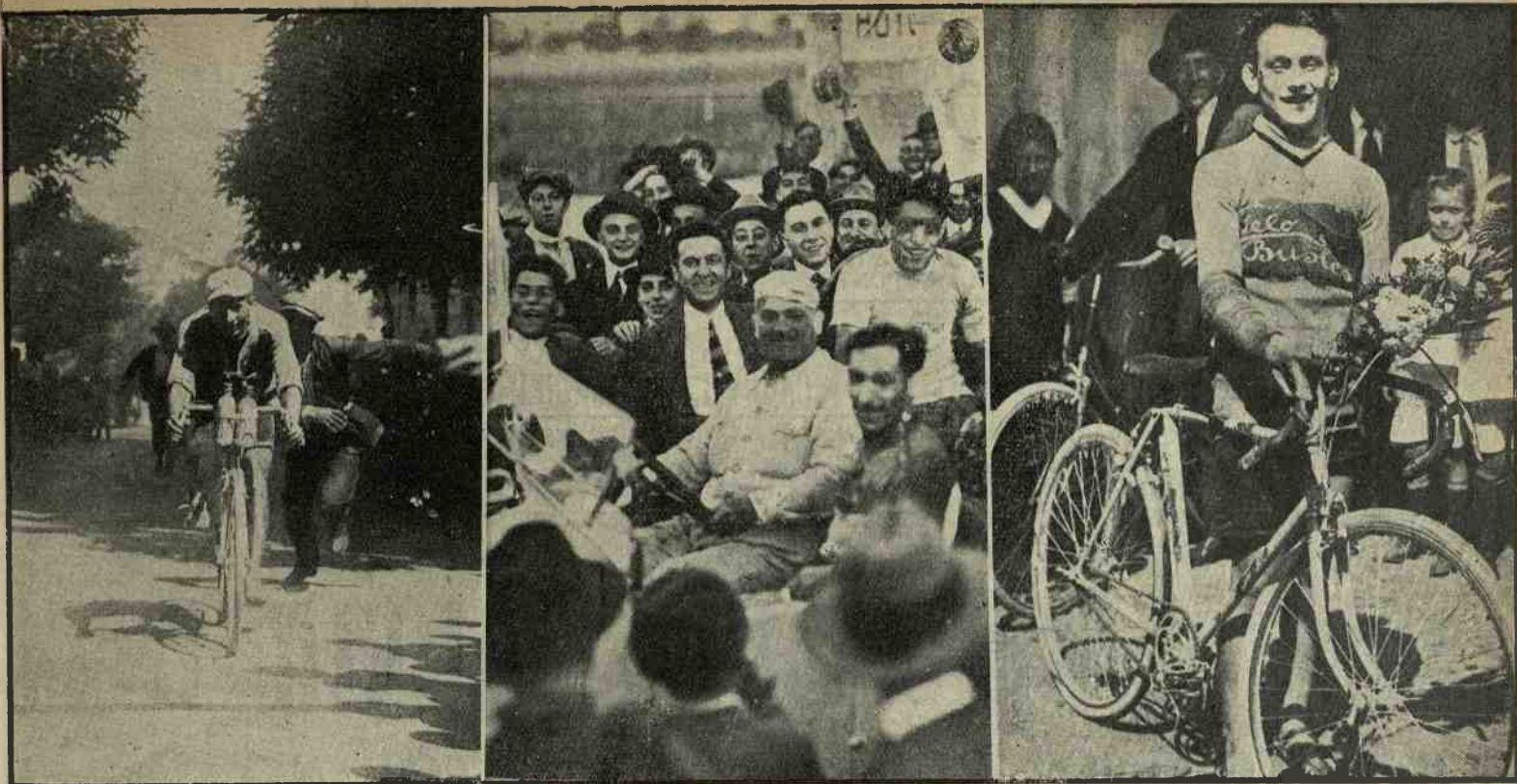
EMILIO ROGGERI TORINO  
PIAZZA MARTINOZ - PORTA VA

e presso i migliori rivenditori

Preferite  
la birra

# BORINGHIERI





Le corse ciclistiche su strada in Italia ed all'estero. A sinistra: Il Gran Premio Barberis sul giro di Sassello: l'arrivo di Cavassa (fot. Guarneri - lastre Cappelli). — Nel centro: Girardengo e Belloni 1. e 2. nella corsa Giro del Lago di Lemano (fot. Strazza - lastre Tensi). — A destra: Brusadori, vincitore della III Targa Legnano (fot. Teruzzi - lastre Cappelli).

## In tema di preparazione olimpionica

Sembra che anche da noi si cominci a pensare seriamente alla VIII Olimpiade. Le notizie che giungono sulla febbrile preparazione che già molti paesi hanno da tempo iniziata e l'allarme gettato dalla nostra stampa sportiva, sono arrivati fino al massimo Ente sportivo della Nazione — il C.O.N.I. — il quale, a mezzo del suo Presidente on. Francesco Mauro, ha lanciato un appello a tutti gli sportivi, dichiarandosi pronto a far tesoro dei consigli e delle proposte che potranno riuscire utili sia nella preparazione puramente sportiva che in quella finanziaria. E speriamo che la seconda trovi almeno dovizia di elementi quanto la prima.

Noi vogliamo interessarci, per ora, di un ramo non trascurabile di quest'ultima che nelle passate olimpiadi ci ha procurato successi invidiatissimi: il sollevamento pesi.

E' doveroso ricordare che per merito primo del nostro meraviglioso Filippo Bottino, il tricolore è salito sulla massima antenna dei giuochi olimpici di Stoccolma e di Anversa. E' una tradizione gloriosa che dobbiamo ad ogni costo conservare, come quella della ginnastica, della scherma e della marcia.

Mentre gli atleti di tutti gli altri sports hanno agio di cimentarsi in innumerevoli manifestazioni nazionali ed internazionali, quelli che si dedicano al sollevamento dei pesi non possono misurarsi che nei modesti campionati sociali, in quelli regionali e in quelli per la conquista del titolo di campione nazionale; rarissime le altre manifestazioni.

Incontri internazionali — se si eccettui quello avvenuto lo scorso novembre a Milano con la squadra rappresentativa svizzera — nessuno. Anche il *retour-match* con questa nazione è sfumato ormai definitivamente nel modo antipatico che tutti sanno.

I nostri campioni, dopo la severa lezione di Milano, si sottoposero ad un severo, puntiglioso allenamento, e quali frutti esso abbia dato, lo dicono con eloquenza i risultati degli ultimi campionati italiani e della recente Targa Giudici. Non solo, il sensibile miglioramento che parecchi records nazionali — rimasti imbattuti per molti anni — hanno subito poco tempo fa per opera di Bottino, Epicoco e Giambelli, mostra con chiarezza a quale grado di forma siano giunti i nostri pesisti.

Ora, non sarebbe giusto premiarli facendoli misurare coi campioni delle Nazioni vicine? E' importante poi notare che la Squadra che ci rappresenterà in Francia nel 1924, esclusi forse Bottino e Quadrelli, sarà completamente rinnovata;

i nuovi atleti quindi si misureranno allora per la prima volta in una competizione internazionale, e difficilmente potranno vincere l'emozione, come succede a chi è moralmente impreparato.

Noi che abbiamo assistito al match Italia-Svizzera, ricordiamo chiaramente con quale disinvoltura gli svizzeri eseguivano i loro esercizi, mentre altrettanto non possiamo dire dei nostri Merlin, Callegari e Gatti. Questi, emozionati, ottennero un punteggio inferiore al loro abituale.

Riconosciamo francamente che questo utilissimo ramo dell'atletica pesante è tenuto da noi in poca considerazione. Eppure, quanta passione in chi lo pratica ad onta delle magrissime soddisfazioni morali!

Cogli elementi di cui disponiamo oggi, avremo fatto buona figura anche agli ultimi campionati del mondo, svoltisi recentemente a Reval. Ma per questi non ci siamo forse stimati ancora... maturi.

Noi ci auguriamo che la Federazione competente voglia interessarsi della cosa, e toglierci l'impressione che i nostri ottimi pesisti siano... « figli di nessuno ».

Milano, luglio 1922.

Luigi Mauri.

## I numeri di partenza delle vetture al Circuito di Milano

I commissari sportivi dell'A. C. di Milano hanno proceduto all'estrazione a sorte dei numeri di partenza per le prossime corse di velocità che si disputeranno nel parco di Monza. Non tutte le Case iscritte hanno fino a questo momento fatta la designazione dei guidatori, dei quali si conoscono finora pochi nomi. Ecco i due elenchi coi numeri di partenza delle singole vetture:

Gran Premio d'Italia Veturlette: Austro-Daimler (1-8-15); Talbot-Darracq (2-9-16), Bugatti (3 Friedrich, 10 De Viscaya, 17 Monès Maury, 22 Marco); Mercedes (4-11-18); O. M. (5-12-19); Chiribiri (6 Deo, 13-20); Fiat (7 Bordino, 14 Giaccone, 21 Lampiano, 23 Salamano).

Gran Premio dell'A. C. d'Italia: Ballot (1 Foresti, 14 Goux); Sunbeam (2 Chassagne, 15 Seagrave, 26 Lee Guinness); Bugatti (3 Friedrich, 16 De Viscaya, 27 Monès Maury, 36 Marco); Mercedes (4 Sailer, 17 Lautenschlager, 28 Salzer); Fiat (5 cav. Nazzaro, 18 Bordino, 29 Giaccone); Bianchi (6 cav. Silvani, 19 Costantini, 30 Conelli); Heim (7 Franz Heim, 20 Arthur Henry, 31 Reinhel Stahl); Austro-Daimler (8-21-32-37); Diatto (9 Meregalli, 22 Maserati); Benz (10-23-33-38); Talbot-Darracq (11-24-34); Rolland-Pilain (12, Guyot, 25 Hemery, 35 Wagner, 39 Sadi Lecointe); Delage (13 G. Masetti).

## Nella Direzione della S. A. Motovelodromo Torinese

Dopo un anno e mezzo di assiduo, intelligente lavoro, diretto ad assicurare alla Torino sportiva la minacciata vitalità della splendida pista, l'amico nostro, avvocato Leone Levi, ha date le dimissioni da amministratore delegato della Società Anonima Motovelodromo Torinese, carica che troppo lo distoglieva dal suo abituale lavoro.

Con spettacoli vari, egli ha saputo dimostrare come quel campo sportivo possa essere sfruttato in svariati modi.

Gli succede il signor Riccardo Filippa, uno degli ideatori, ed il costruttore della pista stessa.

Mentre mandiamo all'avvocato Levi un plaudente saluto per l'opera svolta, diamo il benvenuto al nuovo dirigente del Motovelodromo, augurando allo sport torinese che egli sappia continuare l'opera così ben iniziata dall'amico nostro.

### Stabilimenti

# “LAFLEUR,,

di A. GORETTA

UFFICI: Corso Regio 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

Battesimi - 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**



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

# Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE - CHIASSO  
DOMODOSSOLA - PONTEBBA - TRIESTE - POSTUMIA (Adelsberg)

*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*  
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

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

## Fabbrica Automobili LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

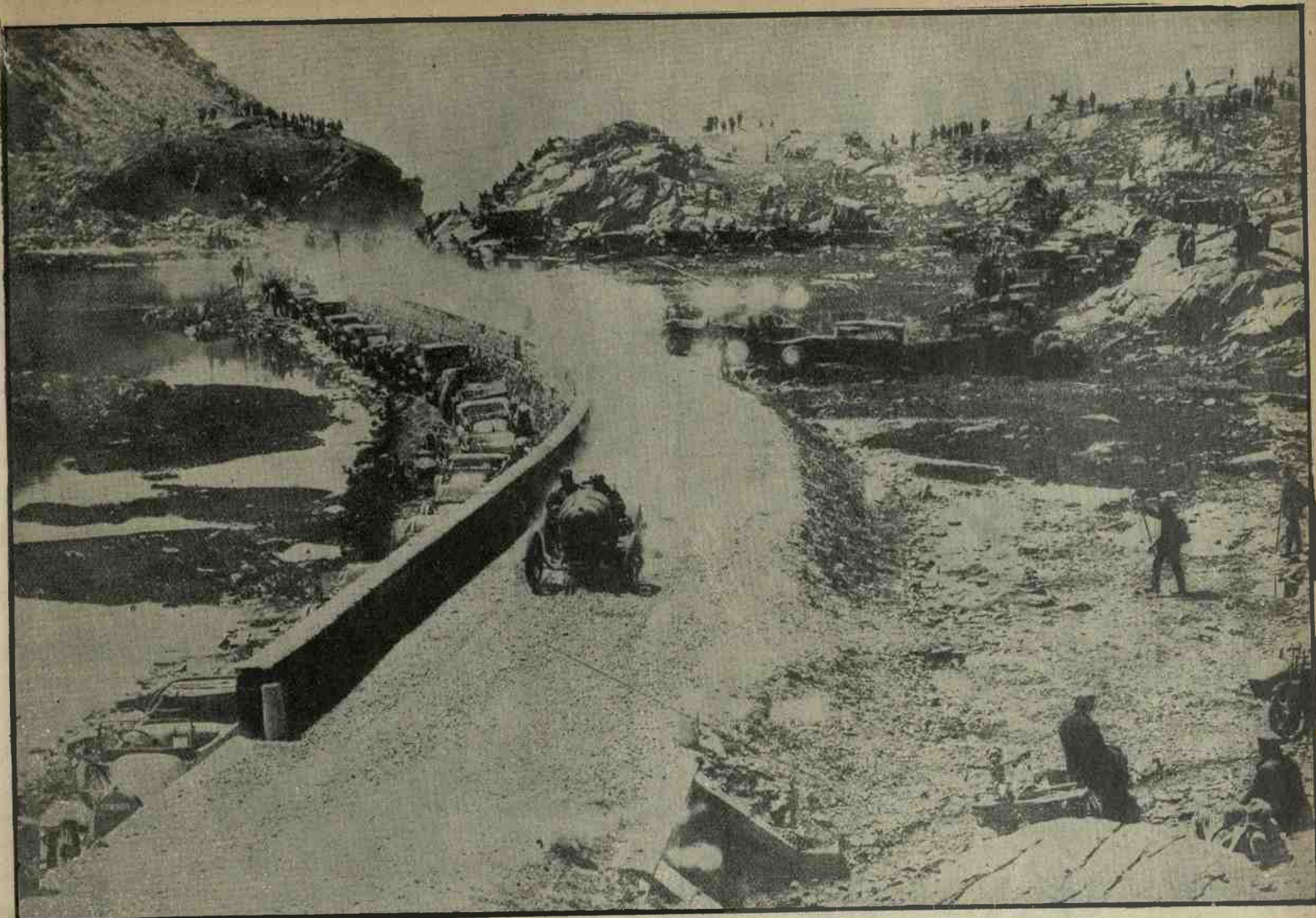
Telegrammi: LANCIAUTO - Telefoni: 27-75 - 59-52

### AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

# ANZITUTTO UN

# Cinzano





La Corsa Automobilistica Aosta-Gran San Bernardo. — Veduta generale del pubblico durante i primi arrivi delle automobili (Fot. cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).

## La III<sup>a</sup> Aosta-Gran San Bernardo La sua importanza.

Il calendario ufficiale delle corse, quello approvato dall'Automobile Club d'Italia comprendeva quest'anno per la terza volta il cosiddetto Campionato della Montagna, la Aosta-Gran San Bernardo, creazione del confratello il *Popolo Sportivo* e meglio diremo del cav. Alfredo Cocchi. Ma se detta gara aveva riportato l'approvazione della Commissione Sportiva dell'Automobile Club non costituiva per l'Unione delle Fabbriche di automobili una prova (come dire?) necessaria e quindi alle case veniva inibita la loro partecipazione. Noi non vogliamo qui oggi metterci a discutere la tesi dei dirigenti l'Unione delle Fabbriche, nè chiedere loro quale differenza corra per esempio fra le corse di Sardegna e salita Rocca di Papa (Roma) da essi approvate e la Aosta-Gran San Bernardo da essi esclusa. Affermiamo che la Aosta-Gran S. Bernardo ha assunto un'importanza che non trova confronti in nessuna di quelle prove di montagna che vediamo iscritte nel calendario dell'Unione delle Fabbriche. Nessuno potrà tacciare il nostro scritto di opportunismo poichè la gara di cui c'interessiamo oggi, non costituisce, come in altri tempi la Susa Moncenisio, una nostra organizzazione — e seguendo sempre quei principi di imparzialità e di verità a cui abbiamo in più d'un ventennio di lavoro improntato i nostri scritti, siamo ad affermare che tutti i migliori uomini del volante, quando si escludano i guidatori della *Fiat*, hanno partecipato alla terza Aosta-Gran San Bernardo. Le macchine hanno corso non sotto il nome delle Ditte ma sotto quello di noti sportmen e così l'Isotta Fraschini del Maserati, la Chiribiri del signor Scales, la Ceirano del signor Romanengo, la Petromilli di Petromilli, la Fiat del Ruggeri e di Aymini, l'Alfa Romeo di Campari ci hanno data l'occasione di constatare i continui progressi della costruzione meccanica nazionale.

Siamo in un momento di ripresa e tutto si deve facilitare per lo scopo che ci proponiamo, nessuna energia si deve arrestare; di nessun veto si

deve sentire parlare. Si assicuri per tempo l'Unione delle Fabbriche dell'importanza della gara e vada d'accordo con l'Automobile Club d'Italia, il quale (qui sta il controsenso) è formato, poco più, poco meno degli stessi uomini. D'ora innanzi nel nostro paese avremo tutti gli anni il Grand Prix della velocità che si discuterà sul Circuito di Monza. Ad esso, è indubbio, non tutte le case potranno partecipare dato lo sforzo finanziario che detta prova esige da parte dei partecipanti, ma non per questo si devono limitare le altre prove che mentre rappresentano il frutto di altra energia organizzatrice, hanno il duplice scopo di propagandare in momenti così difficili la causa

automobilistica nelle diverse regioni d'Italia e di dare motivo all'industria minore di farsi conoscere. Quando si pensi all'entità dei lavori che il Genio Civile da tre anni a questa parte ha eseguiti sulla strada che congiunge Aosta ed il Gran San Bernardo, lavori che furono al Governo stesso per quanto necessari sollecitati ed approvati per favorire un risultato sportivo, si ha ragione di credere nell'importanza della gara di alta montagna in cui uomini e macchine si sono ieri per la terza volta cimentati. Lo stesso segretario della Commissione Sportiva dell'Automobile Club d'Italia, dott. Moldenauer, che ha voluto assistere alla gara e che ha *de visu* con-



Un gruppo di corridori automobilisti presso il recinto delle macchine (Fot. Alfredo Berra).



Per imparare la

# BOXE

Nuovissima pubblicazione riccamente illustrata

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

Indirizzare:

**BOSCO MARRA & C.**

Via Roma, 31 - TORINO

## 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.



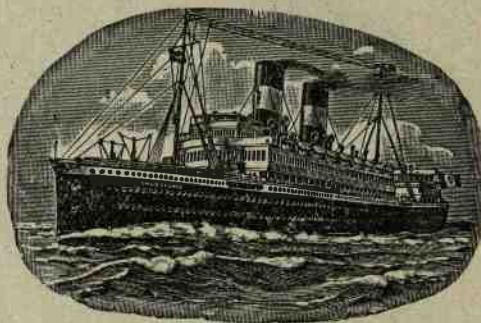
Si prega di chiedere il CATALOGO ILLUSTRATO che si spedisce gratis.

### IMPERMEABILI PIRELLI



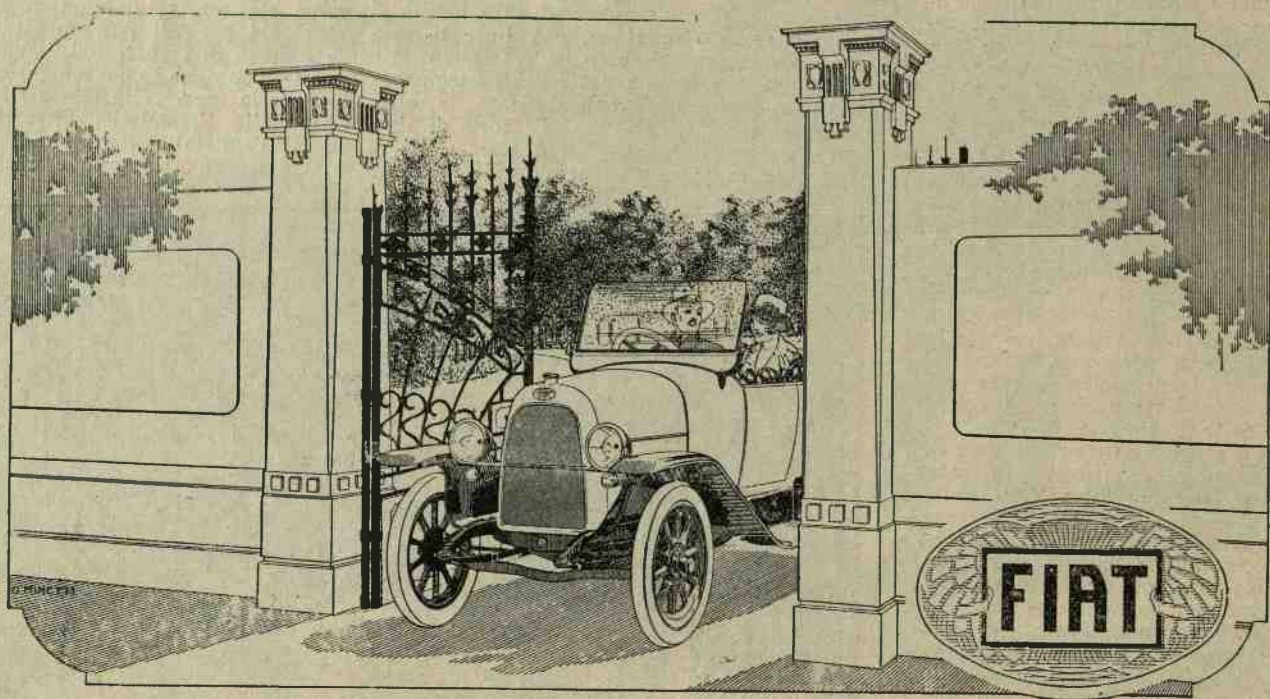
## Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C<sup>o</sup>

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



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

Listino partenze, prezzi informazioni a richiesta.







In alto, a sinistra: *Mancini* (Indian) 2. arrivato (fot. Abba - lastre Gevaert). — A destra: *Visioli* (Harley Davidson) dopo l'arrivo, ferito alla mano sinistra (fot. Alfredo Berra). — In basso, a sinistra: *Opessi*, *Castagno* e *Leoni* (fot. Abba - lastre Gevaert). — A destra: *Leoni* in arrivo (fot. cav. Ottolenghi - lastre Gevaert).

stato la bontà dell'organizzazione ha dovuto convenire con noi della ragione di questa prova che costituisce in Italia il vero campionato della montagna. Detto questo noi ci auguriamo che l'illustre Presidente dell'Unione delle Fabbriche comm. Marchesi voglia includere nel prossimo calendario sportivo da approvarsi dalle case anche l'Aosta-Gran San Bernardo.

Questo è il nostro pensiero ed il nostro augurio.

## La corsa delle motociclette

La classe dei corridori motociclisti si afferma ogni giorno più e diremo che dopo la dolorosa scomparsa dai campi dello sport del povero *Biasin* una lotta si sia ingaggiata ed accentuata fra i migliori per emulare il grande asso oggi rimpianto. *Mancini*, *Visioli*, *Rossi*, *Ruggeri*: ecco quattro virtuosi della motocicletta, ecco quattro audaci, quattro campioni. Eccoli in gara sulla salita del Gran San Bernardo.

Ecco ora spuntare dal vallone in cui è chiuso *Saint-Rémy*, le prime motociclette. E' *Rossi* che, sorpassato *Gianoglio*, fa ora da battistrada. *Battistrada* brillantissimo, che abborde le curve con rara maestria e divora gli aspri rettilinei con la sua piccola 350 cmc. Alla Dogana però *Leoni* e *Opessi*, che pilotano macchine di 500 cmc., hanno già un vantaggio di due minuti circa su *Rossi* e

si disputano accanitamente fra di loro la vittoria. Il distacco fra *Leoni* e *Opessi* è minimo, quasi insignificante. L'accanito duello non dovrà infatti decidersi che per pochi secondi. E' uno spettacolo di audacia e nello stesso tempo di maestria quello che offrono i due superbi atleti che raccolgono verso la vetta i primi entusiastici applausi del pubblico.

Nè meno superba è la lotta fra *Visioli*, *Mancini* — il *recordman* della San Bernardo e quello del Moncenisio — e *Ruggeri*. Costoro sono riusciti a superare quasi tutti i concorrenti che li avevano preceduti nell'ordine di partenza, compreso *Rava* costretto a fermarsi ed a ritirarsi.

Un breve momento d'ansia nel pubblico. In una delle ultime curve — a 2 km. circa dall'arrivo — è caduto *Mancini*. Ma il simpatico toscano si rialza tosto e riprende con piccoli guasti alla macchina. *Visioli* ne approfitta e incalza. Il suo vantaggio, che alla dogana era quasi insignificante, aumenta ora rapidamente. Dal canto suo *Ruggeri*, alle prese col carburatore, non può più sostenere validamente la lotta. Il trionfatore del circuito di Strasburgo cammina a passo da record malgrado si sia ferito leggermente ad una mano urtando contro un muro. Poco dopo il megafono, consacrando la vittoria di *Visioli*, annunzia anche che i tempi dell'anno scorso sono stati notevolmente abbassati.

A completare la cronaca sarà opportuno e doveroso ricordare qualche incidente che può avere influito sull'esito finale della gara dei motociclisti. Fra essi, oltre alla caduta di *Mancini* alla uscita di una curva, caduta nella quale il corridore toscano ebbe rotta la pedana, il freno e il settore del cambio di velocità, tanto che fu costretto a proseguire sempre in prima, ricordiamo ancora il ritardo di *Castagno*, dovuto in gran parte alla rottura del cambio a due terzi del percorso. Dal canto suo *Ruggeri* ebbe noia dal carburatore. *Rossi* si è messo in gara senza eccessiva fiducia, per aver compiuto una sol volta il percorso: egli ha sbagliato anche una curva, errore questo che lo ha costretto a discendere, rendendogli poi difficile la ripresa della marcia. Ma la classe sua non si è però smentita.

## GRAZIE

Sentite grazie dobbiamo all'amico ing. cav. *Fossati*, segretario della Promotrice dell'Industria, il quale volle farci salire al Gran San Bernardo ospiti della vettura Fiat da lui maestrevolmente guidata.

Grazie a Lui, delle belle parole pronunziate dinnanzi alle autorità riunite lassù a colazione, parole di vivo elogio per i campioni e di piena riconoscenza dell'industria a chi ha saputo promuovere ed organizzare la bellissima riunione.



*Casa fondata nel 1835*

# VERMOUTH CORA

TORINO

*Vini spumanti*  
**AMARO-CORA**  
*Liquori fini*

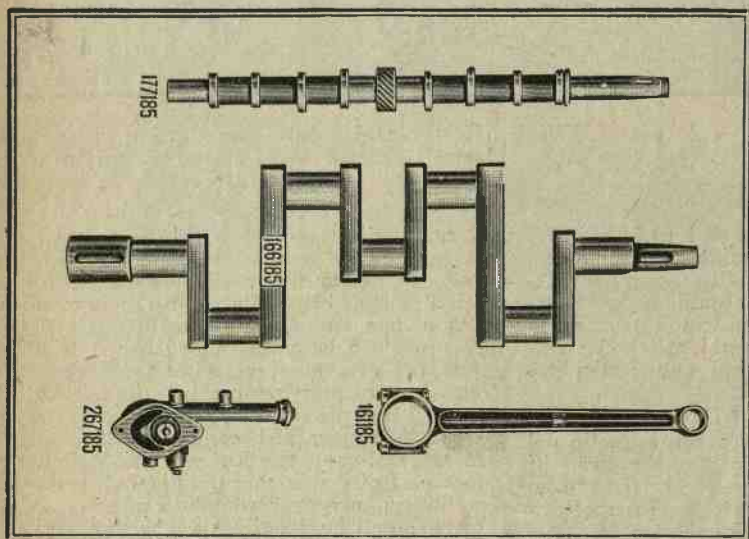
**PIRELLI**



**PIRELLI**

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

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



## Domenico Filogamo

Torino  
Roma

Milano  
Napoli

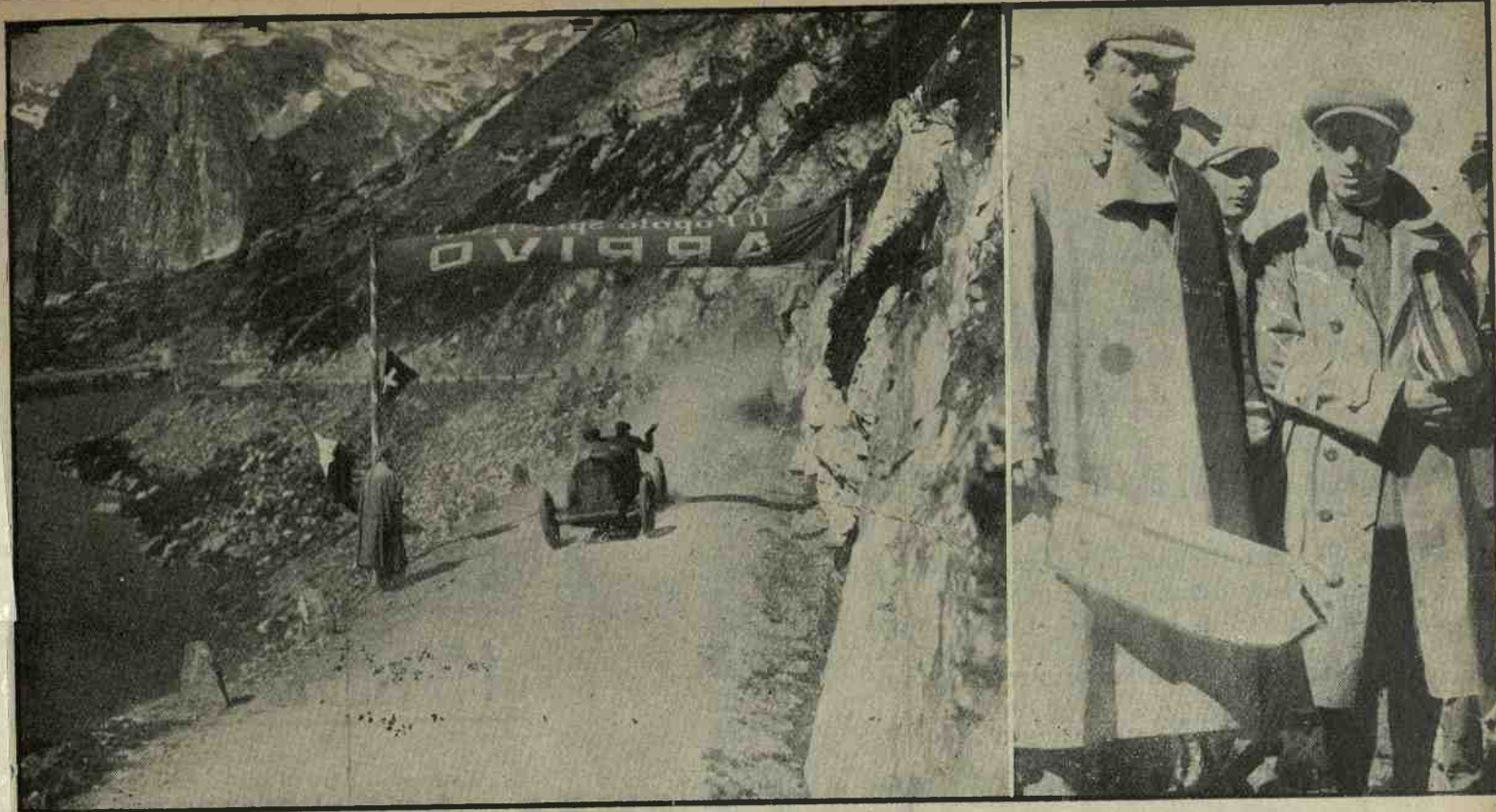
Firenze  
Palermo

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



**PROTONI**





La Corsa Automobilistica Aosta-Gran San Bernardo. — A sinistra: L'arrivo della Chiribiri guidata da Scales (Fot. Abba - Lastre Gevaert). — A destra: L'organizzatore cav. Alfredo Cocchi e il suo segretario (Fot. Cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).

## III<sup>a</sup> Aosta-San Bernardo attraverso i risultati

### AUTOMOBILI

#### CORRIDORI:

**Categoria 1500 cmc.:** 1. Scales Johnes (Chiribiri), in 37'10" 2/5; 2. Aymini Giulio (Fiat), in 39'1" 2/5; 3. Magliano Luigi (idem), in 39,39" e 4/5; 4. Tornielli Luigi (Bugatti), in 40'10" 3/5; 5. Petromilli Costantino (Petromilli), in 45'27" e 1/5 (primo della categoria 1100 cmc.); 6. Chiribiri Ada (Chiribiri), in 46'6" 1/5.

**Record precedente della categoria:** Conelli Franz in 38'35" 3/5.

**Categoria 3000 cmc.:** 1. Cattaneo Pietro (Ceirano), in 38'15" 2/5; 2. Ferrari Enzo (Steyer),

in 39'29" 2/5; 3. Gastaldetti Gastone (Fast), che giunge al traguardo senza però tagliarlo.

**Record precedente della categoria:** Réville, in 35'16".

**Categoria oltre 3000 cmc.:** 1. Maserati Alfieri (Isotta-Fraschini), in 32'28" 1/5; 2. Conelli Franz (Ballot), in 32'45"; 3. Campari Giuseppe (Alfa-Romeo), in 33'58".

**Record precedente della categoria:** Minoia, in 35'11" 3/5.

**Classifica generale:** 1. Maserati Alfieri, in 32'28" 1/5, stabilendo così il nuovo record sul percorso; 2. Conelli; 3. Campari; 4. Scales; 5. Cattaneo; 6. Aymini.

#### TURISTI:

**Categoria 1500 cmc.:** 1. Roggeri Emilio (Fiat), in 45'19" 1/5.

**Categoria 3000 cmc.:** 1. Avezzano Armando

(Ceirano), in 42'39"; 2. Tabozzi Giacinto (id.), in 50'21" 1/5.

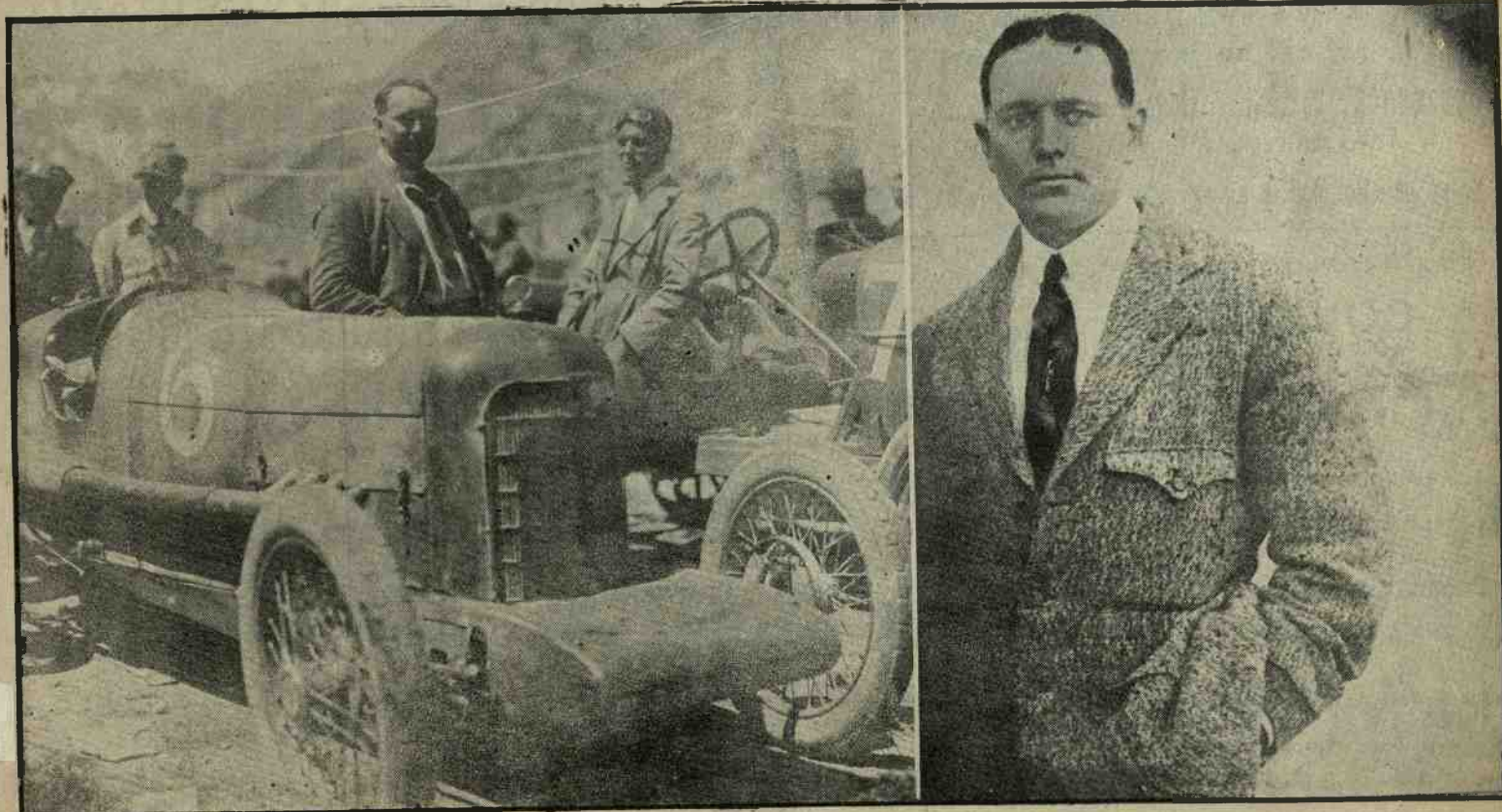
**Categoria oltre 3000 cmc.:** 1. Piacenza Enzo (Mercedes), in 38'9" 1/5.

**Record precedente:** Roggeri, in 47'16" 2/5.

**Classifica generale:** 1. Piacenza Enzo, in 38'9" e 1/5; 2. Avezzano; 3. Roggeri.

### MOTOCICLETTE

**Categoria fino a 500 cmc.:** 1. Opessi Piero (Triumph), in 35'12" 1/5; 2. Leoni Antonio (Della Ferrera), in 35'20"; 3. Rossi Augusto (Motosacoche), in 37'40" (primo della categoria 350 cmc.); 4. Battaglia Gianni (Triumph), in 38'21" e 2/5; 5. Self Edoardo (Northon), in 38'29" 3/5; 6. Gnesa Ernesto (Garelli), in 38'54" 4/5 (secondo della categoria 350 cmc.); 7. Castagno Mario (Della Ferrera), in 42'; 8. Soriani Paolo (Frera),



A sinistra: La vettura Chiribiri; accanto Scales e Aymini. — A destra: Scales (Fot. Cav. Ottolenghi - Lastre Gevaert).



La nostra

## VENDITA ECCEZIONALE

di

# SALDI

culmina con una nuova offerta di articoli a

**PREZZI INIMITABILI**

Oltre

## 2000! paia di scarpe

per Uomo, Signora e Bambini, in vernice, vitello, chevreau, sia in nero che in colore, tutte elegantissime, tutte finemente lavorate vi offriamo col **50** %

di ribasso sull'effettivo prezzo di esse

**CONSIDERATE!** - qualche esempio:

Polacco uomo in vitello nero . . . . .	L. <b>49</b> —
» » » » » doppia suola . . . . .	„ <b>55</b> —
» » » » » colorato, orig. americ. . . . .	„ <b>55</b> —
Scarpette signora chevreau nero, tacco Louis XV L.	<b>34,75</b>
» » vernice e scamoscio, tacco id. „	<b>39</b> —
» » chevreau o scamoscio colorato „	<b>49</b> —
Polacchini neri, per Bambini, 1.a misura cm. 16 „	<b>23,75</b>
Scarpette speciali americane per bambini . . . . .	„ <b>9</b> —

I prezzi qui enunciati s'intendono netti di sconto

OCCASIONE DELLE OCCASIONI!

## 20.000! paia di calze

in cotone, di ottima qualità, per Uomo e Signora, Vi cediamo a **prezzi senza precedenti**

**OSSERVATE:** Calze per signora nere e colore, con cucitura, L. 8,50 - 7,90 - 5,90 e **4,95**

Calze per Uomo, qualità extra, in grigio e marron L. **2,95**

Vi rammentiamo che sulle nostre ribassatissime

**CONFEZIONI ESTIVE**

per

**SIGNORA e BAMBINE**

pratichiamo uno **SCONTO SPECIALE** del

**10 %**

ACQUISTATE a

**“LA RINASCENTE,,**

TORINO - 18, Piazza Castello angolo Via Roma

# CEIRANO

Le sue incessanti

affermazioni

## SUSA - MONCENISIO

Categoria Vetture da corsa  
3000 cmc.

1<sup>a</sup> con PIETRO CATTANEO

categoria Vetture da Turismo  
3000 cmc.

1<sup>a</sup> con ERNESTO CEIRANO

## AOSTA-S. BERNARDO

Categoria Vetture da corsa  
3000 cmc.

1<sup>a</sup> con PIETRO CATTANEO

Categoria Vetture da Turismo  
3000 cmc.

1<sup>a</sup> con ARM. AVEZZANO

2<sup>a</sup> con G. TABOZZI



in 42'31" 2/5; 9. Gianoglio Giovanni (Della Ferrera), in 45'36" 1/5; 10. Zaccheo Tullio (A. J. S.), in 45'36" 2/5; 11. Vaga (Maffei), in 46'43".

Record precedente: Nazzaro Biagio in 37'40" e 3/5.

Categoria fino a 1000 cmc.: 1. Visioli Erminio (Harley Davidson), in 33'43" 1/5; 2. Mancini Giulio (Indian), in 34'38" 3/5; 3. Ruggeri Amedeo (Harley Davidson), in 34'52" 3/5; 4. Poraccia Battista (Indian), in 40'52"; 5. Basso C. (id.), in 41'33" 2/5; 6. Merlo Giuseppe (Galloni), in 44'3" 1/5; 7. Perdicchi Aldo (id.), in 45'32".

Classifica generale: 1. Visioli Erminio, in 33'43" 1/5, battendo il record precedente da lui stesso detenuto di 35'11" 3/5; 2. Mancini; 3. Ruggeri.

## Come hanno corso le automobili

La vetturina Chiribiri ha semplicemente meravigliato con la sua prova. La piccola vettura (guidata da Scales) che domenica scorsa al Moncenisio era guidata da Deo, stupisce nuovamente per la regolarità e per la velocità. Scales non sembra in lotta soltanto per strappare la vittoria nella sua categoria, ma anche per una più brillante affermazione nella classifica generale. Sfortunatamente una *panne* di gomme lo attarda e gli impedisce di sostenere validamente il confronto coi « colossi » della massima categoria. Malgrado l'incidente, il record delle 1500 cmc. è però battuto di un minuto circa.

Quasi solo, perchè la sorte lo ha fatto partire fra il concorrente più veloce e quello più... lento (per quanto quest'ultimo sia rappresentato dalla valorosa signorina Ada Chiribiri che ha saputo portare senza alcun incidente, attraverso un difficile percorso, la sua piccola macchina al traguardo d'arrivo), quasi solo, dicevamo, prosegue Aymini: un giovane dalla guida abile e sicura.

Magliano intanto insegue la signorina Chiribiri e la sorpassa proprio negli ultimi 100 metri. Tornielli, sfortunato ieri come già lo fu al Moncenisio, prosegue invece sfiduciato per diversi incidenti che gli sono capitati. Petromilli, con una macchina di piccolissima cilindrata, stupisce i maligni che dubitavano sul suo arrivo in vetta.

E veniamo alle grosse vetture.

Il pubblico sentiva che la battaglia più bella si sarebbe combattuta nella categoria delle grosse vetture. Per quanto i ritiri di Capirone e di Ascari — soggiungiamo che anche Foresti non si è presentato nella categoria 3000 — togliessero alla prova due concorrenti che vi potevano giocare un ruolo importantissimo, pure i tre campioni rimasti riunivano in se stessi, sia per la loro abilità, della quale hanno già dato ripetute prove, che per la potenza delle loro macchine tutti i requisiti per offrire al pubblico lo spettacolo superbo di una gara accanitamente disputata per tutti i trentacinque chilometri del percorso.

Al passaggio di Saint-Rhémy, Conelli, partito ultimo, è già riuscito a togliere a Campari un minuto dei tre stabiliti dal distacco di partenza. Fra Maserati e Conelli le posizioni variano, si può dire, di curva in curva: a tratti è in leggero vantaggio Conelli, a tratti Maserati. Si ha però l'impressione che la Ballot non sappia dare oggi tutto il suo rendimento. Maserati invece ha un finale di corsa meraviglioso. Il modesto corridore modenese ha modo di dimostrare tutte le risorse della sua guida, e il pubblico intuisce che il record assoluto sarà abbassato. Un piccolo vantaggio segna ancora Conelli al passaggio della Dogana, ma poi nell'ultimo tratto Maserati ha decisamente il sopravvento.

Vittoria meritata, tanto più bella perchè essa si concreta in un record che non sarà facilmente raggiungibile.



La III corsa Aosta-Gran San Bernardo. — In alto: Maserati dopo la corsa. — Nel centro (da sinistra a destra): Rossi, Opessi, Visioli (fot. Abba - lastre Gevaert). — In basso: Franz Conelli, su Ballot (fot. Alfredo Berra)



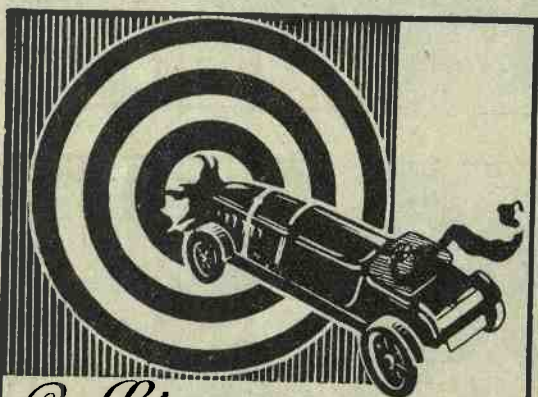


# “SNIA.”

Società di Navigazione Industria e Commercio

*Capitale Versato L. 200.000.000*

Sede in TORINO Via Alfieri, 15



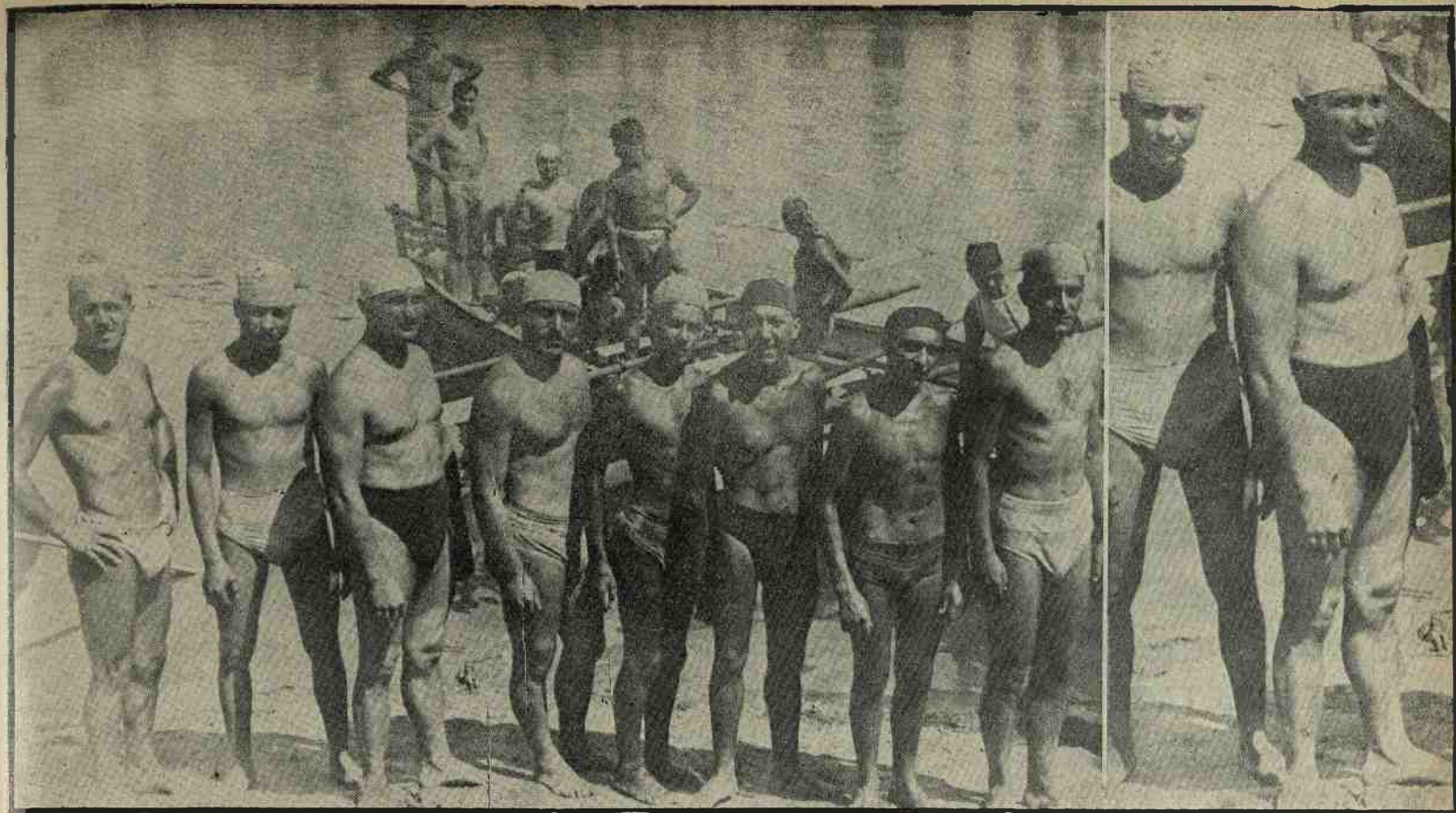
*Coll' OLEOBLITZ*  
*si arriva sempre*  
*alla meta*  
Soc. REINACH · MILANO

# SHELL

## LA MIGLIOR BENZINA

SOCIETÀ “NAFTA”, GENOVA





Campionato del Tevere. — A sinistra: I concorrenti. — A destra: *Pacifici* (a sinistra) 2° arrivato; *Bresciani* (a destra) 1° arrivato.  
(Fot. D. Biondi - Lastre Gevaert).

## Qualche proposta per la diffusione del nuoto in Italia

Il nuoto ha una grande importanza igienica, fisiologica, morfogenetica e virilizzante, e per tutte queste sue ottime qualità «atletizzanti» si deve considerare uno sport completo ed utilitario per eccellenza, la cui pratica va consigliata a tutti, in qualsiasi età, sesso e condizione, purchè fatto con ispeciale avvedutezza e senza erronee esagerazioni e pericolose imprecisioni. Le quali, mentre devastano in modo lento, ma certo, l'organismo che le sopporta, non portano, dal lato sportivo e del rendimento quantitativo, il più piccolo beneficio. Poichè il rendimento è funzione non tanto dello sforzo, quanto dell'armonia e dell'equilibrio motorii, in ubbidienza al noto precetto «massimo rendimento con minimo sforzo».

Stabilità (credo pacificamente!) la necessità per tutti di praticare il nuoto, scaturisce, come necessaria conseguenza, nei confronti della F.I.R.N. (suprema moderatrice di tale meraviglioso sport) l'obbligo, più ancora che l'opportunità, di provvedere affinché sieno eliminate tutte le difficoltà che ostacolavano, e siano attuate e riunite tutte quelle condizioni che favoriscono lo sviluppo, la diffusione e l'esatta conoscenza tecnica del nuoto.

Partendo da questo presupposto, per me assiomatiko, mi permetto di formulare le seguenti proposte:

a) di volgarizzare, per mezzo di opuscoli, largamente distribuiti, e di conferenze, le basi scientifiche e l'utilità del nuoto (formare una «coscienza nautica»);

b) di favorire in tutti i modi il sorgere di nuove Società di nuoto, e di aiutare finanziariamente e tecnicamente quelle che languono;

c) di sollecitare (dove non sia opportuno, o possibile, creare nuovi clubs) le Società atletiche e ginnastiche già esistenti, a costituire nel loro seno sezioni nautiche;

d) di federare severamente tutte queste società e sezioni, obbligandole ad indire, ogni due o tre mesi, qualche gara disciplinata dal più preciso ed uniforme rigore tecnico;

e) di istituire campionati regionali con prove di velocità, di mezzo fondo, di fondo, di tuffi; di nuotate libere ed obbligatorie, di SALVATAGGIO, di permanenza sott'acqua;

f) di formare istruttori (moniteurs) i quali conoscano perfettamente la tecnica delle varie nuotate e sieno in grado di insegnare con precisione;

g) di mandare periodicamente in giro di propaganda e di dimostrazione — specie nelle regioni nelle quali — come da noi — il nuoto è praticato in modo primitivo e quasi istintivo, nuotatori provetti e noti per la purezza dello stile.

Questo sistema di propaganda, sul quale mi permetto insistere e richiamare in modo particolare l'attenzione di codesta on. Presidenza, è assai utile ed istruttivo, ed io, in altro campo (atletica leggiera) me ne servo, per mezzo dei miei «Allievi atleti», con assai favorevoli risultati.

Le spese occorrenti per questi giri di propaganda potrebbero essere sostenute dalla F.I.R.N., opportunamente sovvenzionati dallo Stato e dalle varie Società, le quali aumentando le quote mensili dei soci, offrirebbero loro un modo molto pratico di perfezionarsi;

h) di favorire il sorgere di scuole di salvataggio;

i) e, per ultimo, appunto perchè rimanga «chiavata in mezzo della fronte con maggior chiavi...» dirò che occorre assolutamente e tenacemente promuovere, senza ulteriori dannosissime tardanze, una forte campagna intesa a facilitare, con ogni mezzo, LA CREAZIONE DI PISCINE, poichè è in esse che si formano i buoni nuotatori.

A conforto di questa asserzione ricorderò che il grandissimo Norman Ross ritiene che non sia possibile imparare a nuotare e divenire buon nuotatore, se non si abbiano a disposizione le «piste acquee» e crede che, ad esempio, in Francia non si siano, fino ad ora, ottenuti i risultati che i Padu, Pouilley, Caby, Sommer, Suzanne Wurtz avrebbero potuto e dovuto raggiungere, appunto per la mancanza di piscine.

In Inghilterra, in Germania ed in America, dove si può dire che il nuoto sia assunto alla dignità di sport nazionale e dove continuamente si formano campioni capaci di avvicinare, di uguagliare e di battere records mondiali, non c'è società, non club, non università che non abbia piscine adatte.

So bene che fine della coltura fisica, in genere, non è, nè deve essere quello di formare campioni, i quali rappresentano le eccezioni e segnano il limite massimo che il «motore umano» può raggiungere, ma credo anche di sapere che il rendere facile in ogni stagione ed in ogni luogo la pratica di uno sport, è una delle condizioni fondamentali per volgarizzare e disseminarne il culto.

Dalla «massa», che a noi interessa in modo particolare, sorgerà il campione. Questo è un risultato contingente, che, senza esser assolutamente ed aprioristicamente perseguito (che sarebbe un non senso, dal lato biologico!), non deve esser trascurato, o disdegnato!

Si obietterà che la creazione di molte piscine importa una enorme spesa.

Lo sappiamo tutti! Ma questa non è una buona ragione per non voler fare quanto altre nazioni hanno già fatto ed in misura assai larga.

Anche i campi sportivi costano caro, e, malgrado questo, il loro numero cresce continuamente, per il più gran bene della gioventù, quindi della società.

Si incarichi qualche tecnico (non burocratico, nè Commissioni, per amor di Dio!) che sia affezionato al nuoto; egli, con amore, oltretutto con l'indispensabile conoscenza tecnica, studi il problema da tutti i lati, e rechi il pratico e conclusivo contributo del suo lavoro in seno alla F.I.R.N., la quale vedrà quale sia la strada più breve e migliore per far sorgere anche in Italia una quantità sufficiente di piscine, nelle quali, è bene ripeterlo, si «fuciano» i nuotatori, e gli uomini sani, utili a sè ed agli altri.

Si spendono tanti denari per cose inutili e dannose, per monumenti, ecc.; sarà ora, mi sembra, che se ne spendano per colmare una enorme e vergognosa lacuna.

E ci sia sempre dinanzi alla mente l'antico aforisma: Il grado di civiltà di un popolo si valuta dal numero di piscine che esso possiede.

Prof. Dott. G. Sorrentino.

## La popolarissima torinese di nuoto vinta da Galletti

Domenica, dei 97 iscritti, 87 sono stati i concorrenti alla popolarissima gara di nuoto organizzata dal Paese Sportivo. Tanto le eliminatorie che la finale si sono svolte alla presenza di molto pubblico. Ecco i risultati:

1. Carlo Galletti (Esploratori fluviali), in 3'52" e 4/5; 2. Rango Ferdinando (libero), in 3'55"; 3. Giuntoli Alessandro; 4. Sampietro Guglielmo; 5. Mattioli Aramis; 6. Bertone Mario; 7. Manino Ernesto; 8. G. L. Colonnetti; 9. Kaufmann Luigi; 10. Dezzani Vincenzo; 11. Matteoda Sergio; 12. Rossello Riccardo; 13. Fiocato Giuseppe; 14. Marro Felice; 15. Poletti G. B.; 16. Massa Rinaldo; 17. Meraldi Riccardo; 18. Calligari; 19. Gaglia Ercole; 20. Loveroni Renzo; 21. Golfetto; 22. Novo; 23. Martini; 24. Somi; 25. Chiolla; 26. Rosso; 27. Virgilio.



FONDERIA DI BRONZO, OTTONE E ALLUMINIO

:: OFFICINA MECCANICA DI PRECISIONE ::

**Società Italiana L. RASARIO**

== TORINO ==  
Via Bologna, 53

**SPECIALITA':**

*Costruzione di pezzi staccati per motori di automobili. - Pompe ad acqua, pompe ad olio, ingrassatori, robinetterie, bronzine, ecc.*

**Esecuzione dietro campioni, modelli e disegni**  
**DÉCOLLETAGES** di precisione

*Costruttrice e concessionaria esclusiva per la vendita in Italia del*

**Carburatore CLAUDEL**

che garantisce una economia dal 20 al 30 o/o

**Peugeot**

La gran marca

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA

==== Ditta =====

**G. C. FRATELLI PICENA**

di CESARE PICENA

TORINO - CORSO INGILTERRA, 17 - TORINO

**Cicli**

**Motocicli**

**Automobili**

30 LUGLIO 1922

**AOSTA - GRAN SAN BERNARDO**

**AUTOMOBILI**

**PRIMO ASSOLUTO** e 1. Cat. oltre 3000

Maserati Alfieri su Isotta-Fraschini

1. - Categoria 1500

Johnes Scales su Chiribiri

2. - Categoria 1500

Aimini Giulio su Fiat

**MOTOCICLETTE**

**PRIMO ASSOLUTO** e 1. Categ. 1000

Visioli Erminio su Harley Davidson

2 - Categoria 1000

Mancini Giulio su Indian

3. - Categoria 1000

Ruggeri Amedeo su Harley Davidson

1. - Categoria 350 e Recordman

Rossi Augusto su Motosacoche

Tutti con

**Magneti**

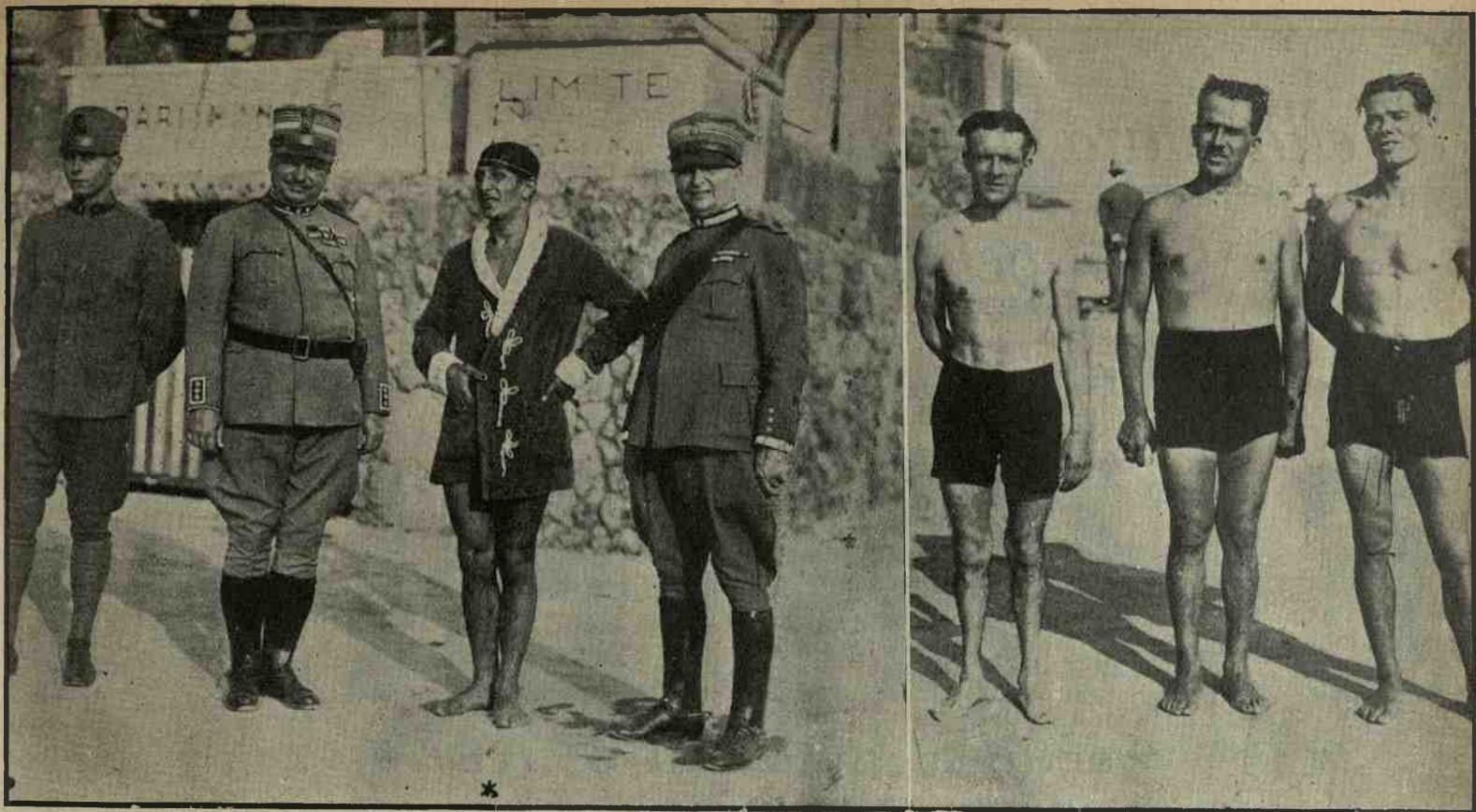
**MARELLI**

Le sette macchine (auto e moto) partite con Magneti Marelli conquistano brillantemente sette primi posti.

**NON E' PIU' VINCERE E' STRAVINCERE!**

Fabbrica Italiana Magneti Marelli - Soc. An. - Milano - Casella 10.32





A sinistra: \* il carabiniere Panero che ha vinto la coppa di Lord Byron (fot. Guarneri - lastre Cappelli). — A destra: la gara dei postelegrafonici di Genova: 1. Meregá; 2. Calabria; 3. Begolo (fot. Guarneri - lastre Cappelli).

## Le grandi gare di nuoto in Italia

A Roma nel Tevere si è disputata la gara di nuoto Castel Giubileo, km. 16,500.  
 1. Frascchetti Mario, R. N. Roma, che ha coperto i 16 km. del percorso in ore 2,32'; 2. Peroni Giuseppe, R. N. Roma, in ore 2,39'; 3. Sebastiani Giovanni, R. N. Roma, in ore 2,46'; 4. Vicinante Enrico, id., in ore 2,49'; 5. De Virgillis Tommaso, U. Sport. Ferrovieri, in ore 2,49'55"; 6. Topini Romeo, S. P. Lazio in ore 3,0'25".

La partenza è stata velocissima per merito di Persico, che con il suo *over* caratteristico a rapide bracciate, ha voluto sorprendere gli avversari iniziando con un'andatura eccessiva. Sebastiani gli è accodato e in breve lo ha raggiunto. Frascchetti seguiva a breve distanza e con un'andatura potente e calma. L'inizio veloce ha fatto sì che il gruppo si è disgregato all'inizio con Persico, Sebastiani e Frascchetti al comando e gli altri staccati e guidati da Peroni.

Dopo circa un chilometro dalla partenza, Sebastiani e Persico rallentano visibilmente e Fra-

schetti gli è subito a lato. Alternandosi al comando in una lotta interessante, giungono fino a Grottarosa dove Persico cede quasi di colpo perchè colpito da acuti dolori di ventre. Dell'incidente approfitta Frascchetti per forzare l'andatura e passare decisamente al comando lasciando *sur place* Sebastiani che visibilmente stanco non regge all'andatura sostenuta del *leader*. Questi guadagna in breve terreno e aumenta progressivamente il distacco.

Da questo momento ha gara vinta. Sebastiani precede di circa cinquanta metri Persico, ma all'altezza delle foci dell'Aiene deve rallentare l'andatura perchè colpito da crampi, lasciando campo così a Persico di raggiungerlo e sorpassarlo. Sebastiani poco dopo ritorna però nuovamente all'attacco e riesce dopo un magnifico inseguimento a raggiungere il *leader* della Lazio all'Acqua Acetosa. Persico tenta resistere all'attacco del rari nantes, ma fiaccato dallo sforzo iniziale cede quasi di colpo e abbandona.

Intanto Peroni che man mano ha riguadagnato il terreno perduto si avvanza minaccioso seguendo a circa settanta metri Sebastiani. Questi intuisce il pericolo ma non trova la forza di reagire al nuovo attacco, ed infatti Peroni che rinviene fortissimo, riesce a sorpassarlo dopo Ponte Milvio e precisamente all'altezza della Coroncina. Da questo momento la gara ha perduto ogni interesse e questo anche per i distacchi notevoli tra concorrente e concorrente.

All'arrivo molta folla applaudì lungamente il vincitore.

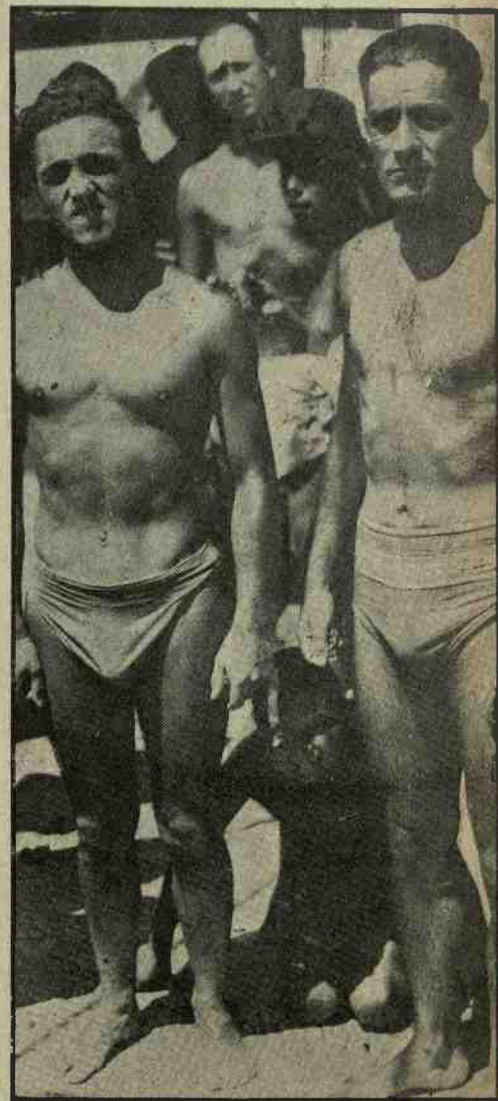
\*\*\*

La quinta disputa della coppa Lord-Byron, sul percorso Ferrovia-Lido (Venezia) (km. 7 circa) ha riunito alla partenza 29 concorrenti, e fra questi, i nomi più belli dei nostri campioni del nuoto.

La gara ha un inizio vivacissimo: Antonio Sachner e Costa Malito, entrambi della S. G. Savona, riescono a staccarsi dal folto del gruppo ed iniziano un duello meraviglioso che si prolunga quasi sino allo striscione di arrivo.

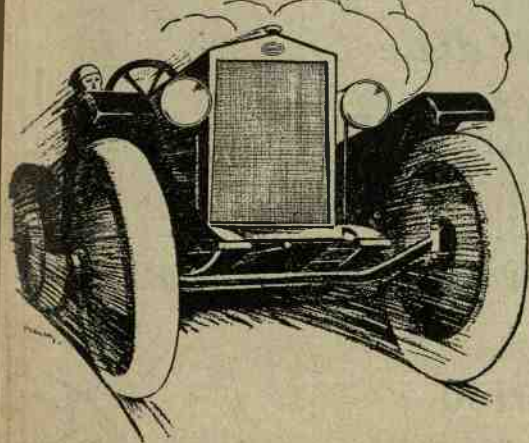
1. Panero Calisto, della Rari Nantes di Milano, in ore 1,33; 2. Costa Malito, della S. G. Savona, in ore 1, 33'11"; 3. Sachner (id.), in ore 1, 34'10"; 4. Attilio Calzavara (Patavium di Padova), in 1, 36'11"; 5. Corso Filippo (Sportiva Ferrovieri di Venezia); 6. Zanon Giorgio (Querini); 7. Ferretto Valerio (Patavium). Seguono altri 20 in tempo massimo (fra questi il figlio dell'on. Gallani, che vince il premio per il più giovane concorrente).

Lungo il percorso, spettacoloso concorso di spettatori ed un numero incalcolabile di imbarcazioni d'ogni tipo.



Gara di nuoto « Castel Giubileo »: km. 16,500. — A sinistra: Frascchetti, 1. arrivato. — A destra: Peroni, 2. arrivato (fot. D. Biondi, Roma - lastre Gevaert).

# DIATTO



SOCIETÀ AN. AUTOMOBILI

Via Frejus, 21 - TORINO



*Nella dura prova*

*pel Campionato della Montagna*

la nuova vetturessa

# CHIRIBIRI

sotto la guida di SCALES

conferma la bontà della sua costruzione

Nella III<sup>a</sup> Aosta-Gran San Bernardo

la nuova vetturessa

# CHIRIBIRI

VINCE la categoria 1500 cmc. impiegando 37' 10" 2/5

BATTE i tempi minimi raggiunti dalla vincitrice della cat. 3000 cmc.

RIESCE la quarta della classifica generale

*La signorina CHIRIBIRI vince la Coppa delle Signore*

=== su CHIRIBIRI tipo ROMA (di serie) ===

*Questi sono risultati che non si possono confutare: sono essi nuova promessa per le future gare e confermano al mondo sportivo automobilistico la nuova rivelazione dell'industria automobilistica torinese:*

Stabilimenti CHIRIBIRI & C. - Torino.