

LA STAMPA

SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Cassia - Tifi - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arruata
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta.)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero Italia Cent. 10
Estero .. 15 Arretrati Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-30

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

Le grandi corse ciclistiche in Italia.



Il francese Pelissier vince, su bicicletta FIAT, la corsa delle Tre Capitali.
(Fot. Ditta A. Berry - Torino).

S.C.A.T.

Automobili 14 e 22 HP

Materiale scelto - Lavorazione accurata

Esaminate i Tipi 1911

Provatele e confrontatene i prezzi

Federico Politano - Agente Generale
TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - TORINO

S.I.A.M.T.

di LUIGI SEMERIA

2. HP - Costo di un'ora di lavoro 35 Cr.

La unica motoleggera di cui tipo commerciale
sia capace di superare, senza l'aiuto dei pedali,
tutti i valichi delle Alpi e degli Appennini

DOMANDE E CATALOGHI - Via Chivasso, 15 - TORINO

SONO LE MIGLIORI

SONO LE MIGLIORI



SONO LE MIGLIORI

SONO LE MIGLIORI

AERODROMO DI CAMERI - THOUVENOT & Co

PRIMA SCUOLA ITALIANA DI AVIAZIONE

SERVIZIO REGOLARE AUTOMOBILISTICO

NOVARA - ORARIO - CAMPO

ORE 9,30 + 11,30 + 12 10 + 15 + 17,30
7,30 + 12 + 5,30 9 + 11,30 + 5



Motociclette di Gran Lusso

ABINGDON

con motore fisso e indipendente

Agenti per l'Italia: **CAMILLO OGGIONI E C.**
MILANO **TORINO**

Via Ausonio, 6 - Via Lesmi, 9.

Via Silvio Pellico, 8.



Manubri con doppio freno

CHIEDERE CATALOGO
della nuova Fabbrica Nazionale
Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

BICICLETTE
TELAI
SERIE

FURGONCINI
FRENI
VALVOLE

Invicta



STABILIMENTI MECCANICI di VIA BAROLO 17.

C. MANTOVANI & C.

UFFICI e MAGAZZINI - TORINO - VIA MARIA VITTORIA 6

CICLI Rambler

==== Insuperabili ====

Scorrevoli - Eleganti - Rigidi

Rappresentante Generale per l'Italia:

R. MONNEY - Via TORINO Bellini, n. 2

Si eseguono riparazioni garantite a qualunque bicicletta.

Auto Garage G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

Agenzia per la vendita delle vetture

S.P.A.

Tipi da Città e da Turismo.

NOLEGGIO AUTOMOBILI

OFFICINA per RIPARAZIONE

PNEUMATICI PER AUTOMOBILI

POLACK

GOMME PIENE



I **Cerchi Smontabili POLACK** ed i nuovi tipi di **Pneumatici 1911** appositamente studiati per Omnibus leggeri e Vetture da grande turismo, danno

RISULTATI MERAVIGLIOSI

Società Anonima B. POLACK

Waltershausen - Londra - New-York.

Agenti per l'Italia: **BONZI & MARCHI** - Milano - Torino.

Pneu Velo

" LEFORT "



La SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES ÉTABLISSEMENTS " LEFORT ", di ROMAN (DROME) Francia, è specializzata per la fabbricazione di coperture e camere d'aria per Bicicletta e Motocicletta.

La Direzione, affidata a personale tecnico molto competente, il macchinario e l'impianto testè eseguito con tutto quanto vi sia di più moderno e perfetto, fanno sì che le coperture e camere d'aria " LEFORT ", hanno già ottenuto la preferenza per la loro incomparabile qualità e perfezione.

Catalogo gratis a richiesta.

Rappresentante generale
per l'Italia:

RICCARDO CHENTRENS

MILANO

Via Vincenzo Monti, 14



CACAO TALMONE

Il re dei Cacao

Il cacao del Re



« È un futuro vincitore di Gare
perchè usa il Cacao Talmone ».

PRIMO OPIFICIO NAZIONALE

di Attrezzi di Ginnastica, Giochi e Sport.
Banchi, Arredi scolastici, fondato in BARI nel 1880
dal

Prof. Cav. GIUSEPPE PEZZAROSSA

Fornitore degli attrezzi al Grande Concorso Internazionale
di Ginnastica tenutosi in Torino nel Maggio 1911.

40 Onorificenze.

Chiedere catalogo: Pezzarossa - Bari - Telefono 87.



COPPE PER PREMI

In vero argento
e di metallo bianco argentato.
Grande deposito sempre pronto

ARGENTERIE DA REGALO
GAETANO BOGGIALI

Tel. 2072 - MILANO - Via S. Manrico, 17 (int.)

Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.

MARCHE PER VELOCIPEDI



ED AUTOMOBILI.
IN DECALCOMANIA E DI METALLO

G. DIDONE
MILANO - VIA VIGEVANO - 32



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS.."

CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

BREVETTI D'INVENZIONE
E MARCHI DI FABBRICA

UFFICIO INTERNAZIONALE

A. M. MASSARI

ROMA - Via del Leoncino, 32 - ROMA



La corsa ciclistica delle "Tre Capitali"

(Dal nostro inviato speciale).

Vedere la 1ª e 2ª tappa alle pagine 6 e 7.

La terza tappa: Firenze-Roma.

E' stata una corsa fantastica!... Con deliberato proposito i corridori più veloci fra quelli che si erano allineati al traguardo di Firenze al via per la Capitale, iniziarono subito una scorribanda velocissima ad un passo di circa 40 km. all'ora, assomigliante piuttosto ad una corsa di velocità, che non ad una corsa su di un nastro di strada di ben 360 km. L'eroe ed il fustigatore di ogni energia del grosso plotone dei concorrenti rimasti in gara, fu un buon terzo del percorso il torinese Durando, il quale appena fu nota la gravità del primo incidente toccato a Micheletto, pochi chilometri dalla partenza, attaccò un passo indavolato in testa il gruppo con l'evidente intenzione di frapportare il maggior spazio possibile fra lo sfortunato corridore veneto ed il grosso del plotone che annoverava tutti quei corridori che dopo la classifica della seconda tappa per essere

Gli ultimi chilometri attraverso la campagna romana videro sol più in testa Pelissier, Beni ed Allasia seguiti ad una diecina di minuti da Ganna ed Agostoni e da altri sparsi ancora sulle ondulate strade dell'Umbria ubertosa. I leaders poterono così correre indisturbati alla volta della Capitale e decidere le posizioni alla porta dello Stadium, che li accolse con un'indimenticabile, entusiastica dimostrazione.

Queste in riassunto sono le fasi della terza tappa.

Nello Stadium romano, mentre la folla discendeva irrimediabilmente dagli spalti per invadere il parterre ed applaudire da vicino i trionfatori dell'improbata fatica, una figura troneggiava su tutti, e non solo per prestanza fisica... Quella del geometra Bobbio « il Magno della Corsa delle « Tre Capitali », che per essere stato il più laborioso dei Giudici arbitri della grande competizione sportiva osservava commosso nel trionfo popolare, il successo ottenuto dalla corsa ideata ed organizzata dall'U. V. I.

Chiudo questi brevi cenni mandando un ringraziamento sentito al signor Picena, che accettò di accogliermi a bordo della sua meravigliosa « Bébé-Peugeot », quando un volgare incidente di gomme aveva costretto all'immobilità l'ottima



Le personalità sportive allo Stadium di Roma, che assistono all'arrivo della corsa delle Tre Capitali: Giov. Raicevich, campione del mondo di lotta, Emilio Raicevich e Sannibale, recordman dei 100 km. a nuoto nel Tevere. (Fot. Fontana - Roma).

vicini al Micheletto potevano aspirare al primo posto della classifica generale.

La corsa fu così condotta ad un'andatura fantastica fino a Perugia, dove il gruppo di testa si era ridotto solo più ai dieci corridori che avevano saputo resistere al sorprendente sforzo attuato dal Durando. Nel secondo tratto del percorso, cioè fra Perugia e Narni, tre uomini ebbero le forze fisiche di resistere alla velocità folle con la quale si era svolta fino allora la corsa.

Pelissier, il giovane campione francese, riuscì in una discesa dopo Todi, a staccarsi dal manipolo di avanguardia nel quale figuravano, fra gli altri, dei corridori di non dubbio valore, quali Ganna, Galletti, Azini E. Albini ed Aimo.

Alla maglia rossa del leader tennero dietro solamente Beni ed Allasia, che in breve acquistavano col Pelissier un discreto vantaggio che andò man mano aumentando sugli ultimi chilometri della faticosissima tappa.

Frattanto, fra quelli che seguivano, molti erano i corridori che erano rimasti esauriti dallo sforzo immane al quale avevano resistito fino a metà percorso, correndo ad una velocità di oltre 30 chilometri all'ora, su di una strada che per essere un continuo salire e discendere senza tregua, aveva sortito l'effetto che la tattica del Durando prima e del Pelissier dopo, avevano preveduto.

Successivamente Micheletto, Liguon, Bruscherà, Bailo, Durando, Galletti e parecchi altri, si trovarono costretti a rinunciare a proseguire.

automobile Bianchi, che felicemente mi aveva portato da Firenze fin oltre Perugia.

L'incidente non venne però totalmente a nuocerli...

Il mio compito mi condurrebbe ancora a riassumere e esporre un'impressione complessiva sulla grande prova che ho visto vittorioso un giovane e quasi sconosciuto corridore francese. Vi rinuncio per non tediarevi più oltre.

Concluderò soltanto affermando, senza tema di un'eventuale smentita di qualche foglio... critico per eccellenza, che ha vinto il più forte e che la corsa s'è svolta con un crescendo d'interesse e di perfetta organizzazione. C. C.

La classifica ufficiale.

La Giunta, riunitasi in Roma il 4 settembre 1911, preso esame del reclamo presentato dai corridori Azzini Giuseppe, Garda, Bertarelli Camillo, Torricelli contro il corridore Pifferi, ritiene non sufficientemente provati gli addebiti a carico dello stesso corridore Pifferi, ratifica l'ordine di arrivo presentato dal giudice all'uopo incaricato. Effettuato il sorteggio fra i corridori arrivati in gruppo, come stabilisce l'art. 28 del regolamento corse, stabilisce la seguente classifica:

1. Pifferi, 2. Azzini Giuseppe, 3. Fasoli, 4. Calzolari, 5. Bertarelli, 6. Garda, 7. Castellani, 8. Bartoli, 9. Lombardi, 10. Sirilli.

Ecco la classifica generale:

Professionisti: — 1. Pelissier, punti 8 — 2. Beni,

AUSTAMERIC

già ESTABIC

I migliori pneumatici per velocipedi ed automobili.

Agenzia e Deposito per l'Italia:

LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 8.

TORINO - Via Principe Amedeo, 10.

Vendita al minuto:

Ditta PASCHETTA - Angelo Via S. Teresa - Torino

10 — 3. Ganna, 11 — 4. Agostoni, 16 — 5. Pavesi, 17 — 6. Azzini, 18 — 7. Allasia, 25 — 8. Verde, 25 — 9. Aimo, 28 — 10. Bianco, 30 — 11. Canepari, 30 — 12. Cittera, 32 — 13. Santhia, 34 — 14. Albini, 43 — 15. Dradi, 45 — 16. Tibiletti, 53 — 17. Oriani, 62 — 18. Borgarello, 66 — 19. Azzini, 67 — 20. Chiodi, 67 — 21. Osnaghi, 79 — 22. Bianchedi, 79 — 23. Fiaschi, 87.
 Categoria isolati. — 1. Verde, punti 25 — 2. Dradi, 45 — 3. Bianchedi, 79.

Nel mondo commerciale sportivo

Pizzorno e le sue vittorie! — La gran Casa costruttrice di biciclette in Alessandria (piazza Vittorio Emanuele, 4), è troppo conosciuta per dilungarci nel presentarla. Essa ha la nomina ovunque di lanciare una bicicletta costrutta con materiale così robusto, e con linee così eleganti, che poche Case in tutto il mondo sono riuscite ad avvicinarla.

Nel 1910, la stessa macchina ha vinto il Campionato italiano dilettanti ed il Campionato Alta Italia degli indipendenti, e nel 1911 essa ha già ottenuto una tal sfilza di vittorie che è doveroso, per lo meno, di enumerarle. Ecco:

Campionato Unione Sportiva Sezzè; corsa Rivarolo-Casteggio; corsa Val Madonna; eliminatória Ligure Peugeot; corsa Borgodale; corsa Cavallermaggiore-Racconigi; corsa Carezzano-Castellazzo; eliminatória Premio Sabazia; corsa Genova-Recco; campionato di Cantalupo; corsa Genova-Nervi; corsa Nizza-Acqui-Alessandria; corsa Gran coppa Gerbi; corsa Busalla-Novì; corsa Mede-Tortona-Mede; corsa Olcinengo-Vercelli-Biella-Olcinengo; corsa Spezia-Pontremoli; corsa Sestri-Acqui-Sestri; corsa Novi-Alessandria-Novì; grande Circuito R. caldone; corsa Coppa Pinelli-Tagliolo; grande Corsa di Alessandria; grande Coppa Predosa, ed altre ancora innumerevoli.

Ben si capisce che tutte queste che abbiamo numerate, sono gare dove i corridori hanno varcato primi il traguardo d'arrivo, lasciando sempre i concorrenti a rispettosissima distanza!

Quando si possiede una tale macchina, sono cose che si possono fare.

Ancora un nuovo record mondiale su pneumatico per motocicletta « Continental ». — A. J. Moorhouse percorse sulla pista di Brockland con una macchina a due cilindri 7 HP, 50 miglia inglesi (80,5 km.) in 40 minuti e 59 1/5 secondi, coprendo in un ora km 118,9, superando così di Km. 4 il record stabilito da Collier.

CORRISPONDENZA

Napoli. Bayon. — Troppo tardi.

Napoli. Bozza. — Veda a pag. 10 11. Grazie.

Berna. L. Premorelli. — Senza fotografie lo scritto non interessa.

Ancona. Moroni. — Prendiamo nota del desiderio, a suo tempo.

Milano. Boine. — Alla prima occasione.

Trieste. R. De Lorenzi. — Grazie già provvisti.



La corsa ciclistica delle Tre Capitali. — Pavesi 5° arrivato.

La cresta di Furgen al Cervino

[superata da un italiano

L'ultima cresta vergine del Cervino, ed anche la più terribile, è stata per la prima volta salita dall'avv. Mario Piacenza, colle guide Carrel e Gaspard.

Il merito di questa salita, veramente portentosa, spetta al noto alpinista avv. Piacenza, che da cinque anni stava studiando tenacemente la via per superare il tratto che separa la spalla di Furgen dalla vetta, tenendosi però (al contrario di Rey nei suoi tentativi) sul versante italiano, che, sebbene sia più battuto dalle valanghe, pareva, dall'alto, presentare un po' più di speranza di riuscita.

Nel 1909 il Piacenza già aveva fatto un tentativo diretto e quasi con buon esito, ma, per causa del cattivo tempo, l'impresa fallì.

L'anno scorso il Piacenza si recò nel Caucaso e là perdette la sua guida Pellissier, che era l'anima di questi tentativi.

La guida Gaspard sostituì il Pellissier, e nel mese scorso furono rinnovati i tentativi alla parete di Furgen, sia salendo alla spalla, sia attraversando le placche di neve sotto la testa del Cervino; la via era quasi tutta esplorata, rimaneva ancora l'incognita della traversata orizzontale della spalla verso le placche italiane.

Lunedì, 4, la carovana lasciava il rifugio svizzero dell'Hörnli, si portava al Breniljok. e rapidamente, in due ore e mezza, saliva alla spalla di Furgen, a 4300 metri, in mezzo al sibilo delle pietre cadenti dalle pareti del Cervino. Quivi giunti, abbandonarono il versante svizzero, e su per placche rapidissime e senza appigli si avanzarono ad esplorare la parete.

Dopo molte ore di tentativi vani, si vide finalmente la carovana sbucare da uno stretto couloir vicino alle placche che stanno sullo strapiombo di Furgen: il più difficile era oramai fatto: la cresta quasi superata.

Erano le 11, e la comitiva ritornava nuovamente sul filo della cresta a 100 metri dalla vetta: su questo tratto la carovana trovò molta difficoltà e dovette ricorrere alla corda di supplemento.

Finalmente, alle 13,30, la carovana toccava vittoriosamente la vetta del Cervino, dopo avere compiuta una memoranda impresa.



L'arrivo della corsa delle « Tre Capitali » allo Stadium. — 1° Beni Dario, di Roma. - 2° Pelissier, di Parigi, 1° nella classifica generale. (Fotografie di E. Fontana - Roma).



FABBRICA TORINESE PNEUMATICI
G. DAMIANI & CO. TORINO
 VIA DEI FIORI 50 - TELEF. 38-56





Pelissier (bic. Fiat), vincitore della corsa delle « Tre Capitali ». (Fot. A. Berry - Torino).

La corsa ciclistica delle « Tre Capitali »

(Dal nostro inviato speciale).

La prima tappa Torino-Parma.

Parma 31 agosto.

Sono ospite d'una 50 HP Fiat che fredda d'impazienza di slanciarsi agli « 80 all'ora », costretta com'è a limitarsi ai miserabili « trenta », qual'è il passo tenuto dai corridori.

La formula di regolamento adottato per questa corsa dall'U. V. I. ha costretto otto automobili, — tante quante sono le équipes in gara — a percorrere esse pure la Torino-Roma per il servizio di rifornimento volante dei propri corridori...

Dal centro del plotone di ciclisti che ci precede, si distacca ad un tratto un corridore dalla maglia rossa, che retrocede alla coda del gruppo alzando un braccio in segno di richiamo. E' uno dei campioni dell'équipe servita dal nostro automobile; è Pelissier, il simpatico, modesto e fortissimo corridore francese venuto di recente fra noi a disputare le prove che innumerevoli vanno disputandosi sulle strade italiane.

Orlandini, il direttore dell'équipe rossa, nonché direttore della nostra automobile, comincia ad agitarsi ordinando allo chauffeur — il buon Prati, vigile, attento ed abilissimo pilota — di portarsi a fianco del Pelissier. Manovra che, malgrado la polvere fitta, è in breve compiuta. Orlandini si sporge allora dal suo posto e chiede al suo poulain « quanto desidera ».

— La spugna per rinfrescarmi la nuca, dell'acqua minerale, un quarto di pollo, dei pasticcini e dello champagne.

Rifornito il nostro corridore, da una delle automobili che ci seguono viene richiesto libero il passo, e noi rallentiamo per cedere il posto ai rifornitori delle altre équipes.

Così fu per tutti i 244 km. della prima tappa Torino-Parma, che si svolse monotona, punto movimentata, con una uniformità desolante... Un po' per ciascuna le automobili al seguito della corsa passavano in testa per approvvigionare i propri poulains e retrocedevano quindi a prendere il posto di marcia sorteggiato prima della partenza.

Salvo l'incidente di Asti, dove l'improvviso sortire di un carreggio militare da un portone, provocò la caduta dei corridori in coda al gruppo di testa, in seguito alla quale Petit Breton rimase

ferito così gravemente da dover abbandonare la corsa, ed altri, come Bruchera, Santhià, Albini, ebbero pure dei guasti alla persona ed alla bicicletta (non però così gravi da dover far la fine del campione franco-argentino) la corsa ebbe sempre insieme, compatta ed instancabile, una quarantina dei cinquanta corridori partiti da Torino.

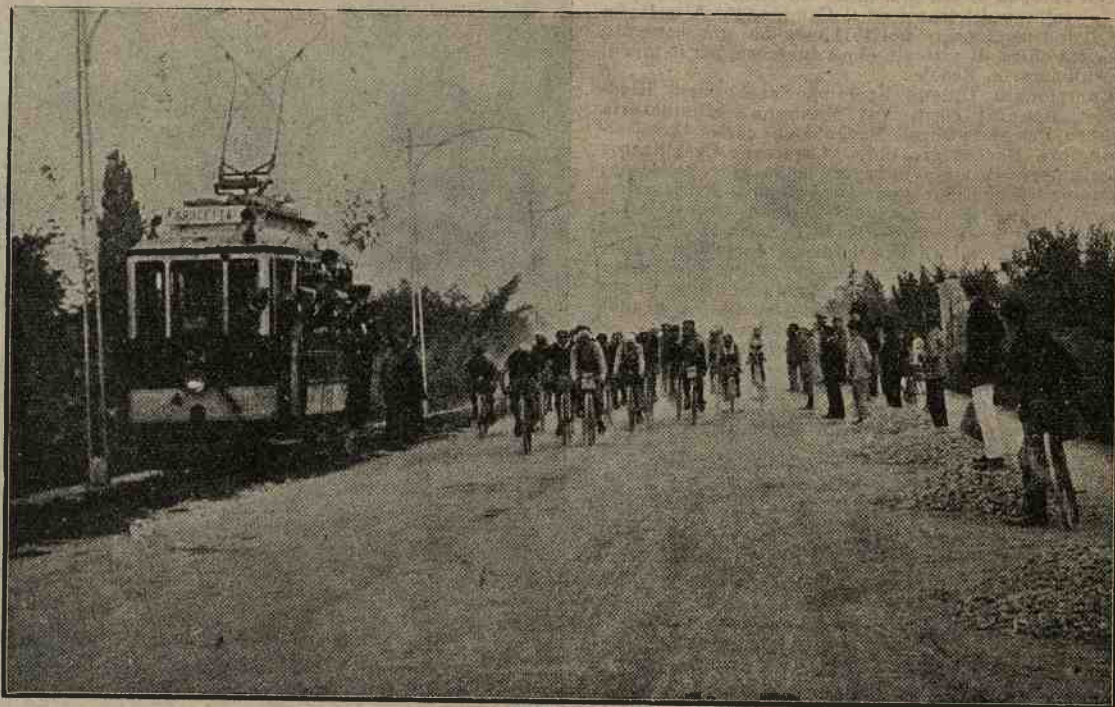
Il traguardo finale di Parma vede 21 concorrenti disputarsi in volata il lauro della vittoria, e gli altri giungere a pochi minuti di distanza dal numeroso gruppo di testa.

Grazie ad un ben riuscito giuoco d'équipe, Ganna (che dopo il « Giro d'Italia » non aveva più figurato nelle nostre corse, e volle segnare la sua rentrée con la Corsa delle « Tre Capitali »), poté giungere sul nastro rosso del traguardo con mezza ruota di vantaggio su Durando e Micheletto, giunti sulla stessa linea, pochi centimetri innanzi al poderoso plotone degli altri 18 corridori.

L'Unione abbia fatto cosa opportuna ad adottarla. E mi spiego: L'Unione Velocipedistica è un Ente che deve badare esclusivamente ad uniformarsi al carattere sportivo dell'istituzione e — neppure lontanamente — preoccuparsi che nelle corse, oltre e più dei corridori, vi sono gli industriali da tenere in conto.

In altri termini lo sport, i cui volgarizzatori si sfatano a proclamare indice di democrazia, non deve assurgere nelle corse ciclistiche, nè in qualsiasi altro genere di manifestazioni, ad una forma di privilegio a vantaggio degli uni e di palese detrimento per gli altri, vantaggio e detrimento sanciti da una legge sportiva.

In altri termini non doveva essere l'Unione a bandire un tipo di corsa dove vincerà la Casa più ricca, o almeno meglio organizzata, quella che ha scritturato i migliori corridori sulla piazza e che può permettersi il lusso di seguirli e rifornirli con ogni ben di Dio, mentre al fianco di



La partenza dei corridori da Parma per Firenze (Fot. Montacchini Alberto - Parma).

Una discutibile formula di regolamento.

Mi sono indugiato a descrivere il rifornimento dei corridori in gara per venir a discutere brevemente sull'opportunità, sulla maggiore o minore bontà organica della formula di regolamento adottata dall'U. V. I. per la corsa da lei bandita a glorificazione sportiva del cinquantenario dell'unità italiana (1).

Poichè — per fortuna — la quasi totalità delle corse italiane su strada si disputano col sistema dei regolamenti prestabiliti e fissati in due o tre località del percorso di ogni tappa, l'U. V. I. ha voluto — per tirarsi un po' fuori dall'ordinario — adottare la formula di regolamento con rifornimenti volanti, continui.

Ora io credo che questa seconda formula — a parte la sua costosità per le Case che non vedrebbero certo volentieri disputare le principali gare sotto tale regolamento — io non credo che

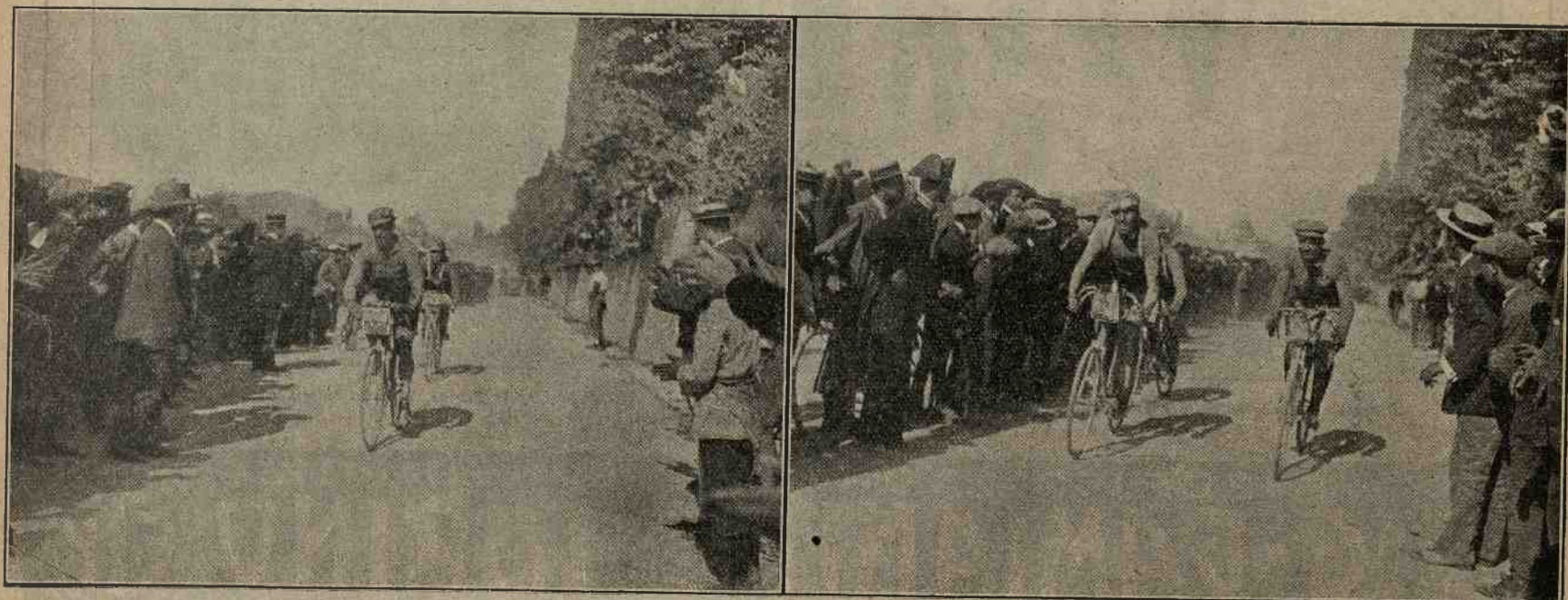
questi concorrenti privilegiati, pedalano dei corridori che per appartenere alla categoria degli isolati (che altri molti ben classificò: *diseredati*) procedono soli, abbandonati a sé stessi, senza poter usufruire di una bottiglia d'acqua quando hanno sete, o di un paio d'uova quando hanno fame.

Questa è un'ingiustizia palese. Più antipatica poi perchè patrocinata dall'Ente che dovrebbe curare lo sport puro, e favorire quei corridori che partecipano ad una gara senza aiuti di sorta, e non quelli che hanno avuto la fortuna di passare sotto i colori di una Casa che non bada a sacrifici.

Ecco l'appunto critico, l'unico del resto, che mi permetto rivolgere all'U. V. I. senza quell'acrimonia e fobia particolare di altri colleghi che regolarmente vedono male o spulciano nei dettagli ogni organizzazione, impotenti però a creare a loro volta qualcosa che possa servire di modello, svisando l'importanza e la riuscita dell'avvenimento nella sua complessità.

(1) Condividiamo pienamente il pensiero del nostro redattore circa la formula sportiva prescelta.

N. d. D.



Ganna e Agostoni, rispettivamente 6° e 7° arrivato. (Fot. R. Moretti - Firenze).

Azzini E., Cittera e Oriani, tagliano il traguardo rispettivamente 8° 9° e 10°.



Il francese Pelissier 2° arrivato nella tappa Parma-Firenze.

(Fot. R. Moretti - Firenze.)

La seconda tappa: Parma-Firenze.

Firenze, 2 settembre.

Come sei corridori possano costare un migliaio di lire al giorno.

Ho ceduto il mio posto sulla Fiat ad un molto simpatico *causeur*, professore di scienze naturali, nonché... di massaggio, compatriota del parigino Pelissier. Abbiamo fatto un contratto reciproco con questo signore. Lui mi ha fornito dei dettagli interessanti ed inediti sul recente «Giro di Francia» che seguirà per conto d'una notissima Marca francese, dettagli gustosissimi e retrospettivi, di cui dirò in un mio prossimo articolo, ed io in compenso — oh quale... polveroso compenso! — ho soddisfatto il suo vivissimo desiderio di seguire una tappa di questa corsa in automobile invece che in treno. Così egli poté accompagnare passo a passo il suo *poulain* e godersene la bella prova fornita, che portò il Pelissier ottimo secondo al traguardo di Firenze.

Sono passato così a bordo della Bianchi, ospite del sig. Cavedini, l'intelligente ed affettuoso direttore sportivo dell'*équipe* dei bianco-celesti.

Vi esporrò, dopo, in succinto, le fasi di questa seconda tappa, premettendo alcune considerazioni... che scaturiscono direttamente dal regolamento che ha retto la corsa delle «Tre Capitali».

Strada facendo, mentre la nostra Bianchi, che aveva avuto per sorteggio il N. 2 nell'ordine di marcia delle carovane automobilistiche, il signor Cavedini mi diede alcuni particolari dell'organizzazione della sua *équipe* e di quanto ne costasse la partecipazione a questa corsa.

«Circa mille lire al giorno... E sono sei in tutto. Alla famiglia aggiunga la mia persona, lo *chauffeur*, un meccanico e... guardi queste note».

Mentre un polverone accecante ci avvolge, ed il plotone compattissimo percorre la spaziosa Via Emilia — che è tutta un soffice tappeto bianco di polvere — dò un'occhiata ad una fascetta di note. Dolenti note quelle di Parma! Cinquecento lire di vitto e camere.

A bordo abbiamo ogni grazia di Dio che ha costato prezzi fuori della grazia di Dio!

Breve. Durante la corsa, noi, alla nostra *équipe* (oggi vi parlo della bianco-celeste: Lignon, Galetti, Bruscherà, Beni, Oriani e Pavesi) abbiamo distribuito cinquanta uova, tre dozzine di bottiglie di acqua minerale, una dozzina di bottiglie di zabaglione, una di limonata, una di caffè, una di champagne, ecc. Di cibarie i nostri corridori ne hanno invece ingollate poche. Il caldo era eccezionale, la polvere più eccezionale ancora, e così i corridori bevevano dieci volte di più di quel che mangiavano.

Siamo infatti giunti a Firenze che s'aveva ancora a bordo una cestella di quarto di pollo arrosto, di sandwich, di torta di riso, ecc.

E poi confutatemi se coll'automobile (che marcia a benzina, e quanta!) ed altre necessità minori, una corsa di tal genere non costa ad ogni Casa un biglietto da mille al giorno...

Vi è per esempio una *équipe* che si è ridotta ad una sola unità, al corridore Verde, la cui Ditta *Alcyon* segue pure la corsa con automobile, meccanico, ecc., per rifornire il suo unico campione.

Ebbene, abbiamo fatto un calcolo che questo corridore, da solo com'è, costa al suo rappresentante 500 lire al giorno.

L'amenità è poi questa: che il Verde, essendo solo in gara, viene considerato come corridore «isolato», e come tale è primo della sua categoria!...

Sono convinto che tutti i corridori isolati amerebbero esserlo in simile guisa...

Salite che movimentano la corsa e discese che la decidono.

I quaranta corridori che son partiti da Parma per la seconda tappa della corsa, si mantennero uniti per ben 170 km. di strada, e cioè fin dopo Faenza dove a Brisighella cominciavano le prime salite della tappa.

Il plotone si mantenne serrato malgrado marciasse ad un passo sostenutissimo — superiore ai 30 chilometri all'ora — e continuamente avvolto da nuvole di polvere accecante contro la quale non servivano neppure gli occhiali, di cui quasi tutti i corridori — fatti previdenti dalla prima tappa — si erano provvisti...

Fu un gran lavoro di spugne inzuppate di acqua gelata (a bordo d'ogni automobile v'era una tinozza di ghiaccio). Un'automobile, quella dell'*Atala*, aveva persino una sorbettiera.

I corridori chiedevano insistentemente, ogni dieci minuti, la grossa spugna per lavarsi il viso, ed in special modo gli occhi che arrossati dovevano loro in modo spasmodico...

Per 170 km. dunque, i quaranta corridori partiti da Parma, malgrado tutte le più feroci avversità del percorso, si mantennero insieme filando velocemente, come poche volte vidi in tappe anche assai meno faticose di questa. Tutti diedero prova di essere veramente dei corridori di stoffa, tenaci, veloci, allenatissimi...

Giunsero così in quaranta circa a Brisighella donde si iniziò la battaglia della giornata... Fino allora avevano battuto il passo un po' tutti: in special modo Ganna, Micheletto, Albini, Azzini Ernesto e Pavesi. Dopo Marradi, mentre la salita comincia a farsi aspra e diamo un'occhiata alla fila dei concorrenti per elencarli, ci avvediamo che Contesini, Allasia e Durando dopo un tenacissimo inseguimento, si sono accodati.

Alle 13.30 la salita più aspra, quella del Colle Casaglia, che porterà i campioni a mille metri di altezza, è attaccata superbamente.

Santhià è il primo a scomparire dalla lotta accusando un dolore al torace contuso nella caduta fatta ad Asti; poi Corlaita (l'eterna incognita) si ferma di botto; poi Bailo e Cittera rallentano la fatica dell'ospingere dietro ai campioni dalla forza inesauribile.

Passiamo Sivocci e Canepari, la cui schiena sembra spezzarsi sotto lo sforzo di raggiungere Oriani che chiude la fila che sale, sale sempre.

E siamo al punto decisivo della gara. Dalle prime posizioni del gruppo parte un sibilo ben modulato: la vettura di Ganna che marciava dietro a noi, bruscamente si fa largo ed in breve ci è di fianco. Il varesino alza una mano facendo un gesto di disperazione, poi scende di scatto. Dall'automobile balzano con prontezza sorprendente

due, tre uomini, la macchina di Ganna ha la ruota anteriore quasi spezzata; il forte campione è costretto a fermarsi per l'operazione di ricambio.

Nel gruppo, benché si pensi che la riparazione non richiederà che pochi minuti, passa un brivido; gli uomini però indugiano ancora, non sanno risolverli. La strada sale tanto!

Ma ecco improvvisamente dalla quarta posizione scattare un uomo piccolo, tutto muscoli, tutto energia, che parte in volata malgrado l'erta ripida: è Galetti che fugge a tutt'uomo inseguito d'avvicino da pochi uomini.



La corsa delle Tre Capitali

Dall'alto in basso. — 1. Micheletto taglia primo il traguardo nella tappa Parma-Firenze. — 2. Pelissier secondo arrivato. — 3. Galetti terzo arrivato. (Fot. R. Moretti - Firenze).

La riparazione costringe intanto Ganna a fermarsi esattamente 3 minuti e 45".

Malgrado riprenda poi la sua marcia rabbiosamente veloce, malgrado un inseguimento stupefacente di resistenza che lo condusse alla vetta del monte Casaglia a solo più un minuto e qualche secondo dai primi, il varesino non doveva più riprendere gli avversari che nelle successive discese marceranno molto più forte di lui.

Non starò a ridiscrivere la tesi della scalata al

— MODELLI ARTISTICI —
per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare
di ogni genere - Religiose, ecc.

DIPLOMI — DISTINTIVI
— SCUDI D'ONORE —

MEDAGLIE

E TARGHETTE PER TUTTI GLI SPORTS — LE MIGLIORI —

Domandate il catalogo con cartolina doppia
alla Ditta

ROTA G.B.

della Casa d'Arte HUGUENIN & C.

GENOVA

Via Orefici, 4 — Telefono 57-35

Monte Cesaglia. Basterà ch'io ricordi come quattro corridori vi giunsero nettamente staccati dagli altri che furono dispersi sulle salite.

Essi furono: Pelissier, Galetti, Micheletto e Pavesi. Fra i primi tre doveva decidersi la vittoria.

Micheletto in discesa piantò in asso, ad un passo addirittura fantastico, i due compagni e filò via, tutto solo, verso Firenze.

Pelissier giunse e riuscì lo stesso tiro a Galetti sull'ultima salita del percorso, quella delle Croci, a sei chilometri dall'arrivo.

Gli altri seguirono in ordine sparso.

Era bastata una salita, e non delle più difficoltose, per sgranare tutto il plotone che quasi duecento chilometri di strada piana non erano riusciti a frazionare, e che — come nella prima tappa — anche nella seconda sarebbero giunti quasi tutti insieme se le carte geografiche non avessero insegnato agli organizzatori che si poteva includere nel percorso... almeno una salita!

Corradino Corradini.

L. Georget vince per la sesta volta la corsa del « Bol d'Or »

Sabato sera, alle 6, sulla pista del Velodromo di Buffalo, ha avuto inizio la corsa di 24 ore per il « Bol d'Or », che si disputa quest'anno per la diciottesima volta. Vi partecipano nove corridori, e cioè: Leone Georget, che vinse ben cinque volte la classica corsa, Garrigou, vincitore dell'ul-



La corsa « Bol d'Or ». — La doccia durante la corsa.

(Fot. G. Baldo - Milano).

Crupelandt passa dal quarto al quinto posto dietro a Niedergang. Garrigou evidentemente soffre atrocemente del contatto della sella. Egli marcia faticosamente, fa pena vederlo. Poco dopo egli discende e dichiara di abbandonare la prova.

Questo abbandono riduce considerevolmente l'interesse della corsa, ed il pubblico abbandona quasi completamente il Velodromo, avviandosi verso la stazione del « Metro » per prendere i primi treni.

Crupelandt ha un ginocchio malconcio da una precedente caduta, e pedala penosamente. Niedergang guadagna ancora un posto. Charpiot è assai spassato. Un altro abbandono notevole si ha alla tredicesima ora: quello di Crupelandt, che deve ritirarsi per la ferita al ginocchio che gli paralizza ogni movimento della gamba.

Georget è così primo alla tredicesima ora, seguito da Niedergang e da Charpiot. Vengono poi Cornet e Shirley. Sbarazzato dai suoi pericolosi avversari, Georget, dopo un po' di toilette, tenta di abbassare alcuni dei records precedentemente stabiliti, ed infatti alla quattordicesima ora si trova ad avere tre giri di vantaggio sul record famoso del defunto Pottier.

Il resto della corsa continua forzatamente con una certa monotonia. Soltanto a mattina inoltrata i sei corridori rimasti in pista sembrano riprendere un po' di forza, e la corsa riacquista vivacità, lasciando prevedere una bella finale, malgrado l'evidente, immensa superiorità di Georget. Alla ventesima ora egli ha percorso km. 774,700. Secondo, a 137 giri, è Niedergang; terzo Cornet, a 309 giri dal primo. Georget non trova ora che un barlume di resistenza in Niedergang.

Alla ventiduesima ora Georget compie chilometri 840,160. Niedergang è a 173 giri, Cornet a 333; quarto D'Hulst, a 830 giri; Shirley e Catteau sono assai lungi. La corsa è ormai vinta per Leone Georget, che non può più essere raggiunto.

Infatti Leone Georget compie la ventiquattresima ora avendo percorsi km. 915,160; 2. Niedergang, a 246 giri di pista; 3. Cornet, a 382 giri; 4. D'Hulst, a 830 giri.

L. Georget, vincitore della « Bol d'Or ».
(Fot. G. Baldo - Milano).

timo Giro di Francia, Shirley, Cornet, Charpiot, D'Hulst, Catteau, Niedergang e Crupelandt.

Sin dai primi giri la lotta si è delineata subito tra Leone Georget e Garrigou. Alla quarta ora quest'ultimo riuscì a portarsi alla testa del gruppo, ed alla quinta la posizione dei corridori era già delineata così: Garrigou, km. 221,365; 2. Georget a quattro giri; 3. Crupelandt a 40 giri.

All'ottava ora, cioè alle 2 del mattino, la situazione era la seguente: Garrigou, km. 347,326; 2. Georget, a 7 giri; 3. Crupelandt, a 63 giri; 4. Charpiot, a 77 giri.

Il trionfatore del Giro di Francia, alla fine della nona ora, si è assicurato un vantaggio di quasi otto giri di pista. Poco dopo però Garrigou, che si era prodotto nella parte interna delle cosce una dolorosa ferita derivante dallo sfregamento ininterrotto sulla sella, è obbligato a scendere di macchina ed a prendere un lungo riposo. Egli perde qualche giro, ma quando si sforza di riprendere la lotta, Georget scende a sua volta. Alla fine della nona ora la classifica è la seguente: Garrigou, km. 384,260; 2. Georget, a 3 giri; 3. Charpiot, a 90 giri; Crupelandt, a 116 giri.

Alla decima ora Garrigou, rimesso dal suo male, conduce la corsa a forte andatura, e guadagna ancora tre giri su Georget. L'alba comincia a spuntare e lo spassamento fa sentire i suoi effetti anche tra il pubblico, che tuttavia è ancora numeroso. Mentre Shirley si ferma, Garrigou tiene la testa.

sene immediatamente il più attivo ed efficace propugnatore.

La vettura più imperfetta come molle, la vettura peggio molleggiata, la vettura o troppo cedevole o troppo dura, diventa, con l'applicazione della sospensione « Perfect » immediatamente soffice, morbida nella giusta misura. Le scosse, i salti, i traballamenti scompaiono, sembra che la strada sia stata improvvisamente livellata, che la vettura scivoli in guisa uniforme e dolcissima sul terreno.

A qualsiasi velocità si corra, si ha un'impressione gradevole di leggerezza e di morbidezza, come non si era provata mai. E dopo un lungo viaggio, invece di sentirsi anchilosati e pesti, si arriva freschi e riposati come se si fosse viaggiato nei più confortabili vagoni salons.

Davvero non si comprende come vi possa essere chi ancora rimanga sprovvisto di questo meraviglioso congegno che rende ideale l'andare in automobile.

Noi che lo abbiamo sperimentato non possiamo a meno di tesserne i più incondizionati elogi e di incitare vivamente tutti i nostri amici automobilisti a fornirsene, sicuri come siamo di dar loro il più delizioso e il più utile fra tutti gli accessori dell'automobile.

Diremo di più, oggi, con la tendenza marcatissima verso le vetture leggere e veloci, con carrozzerie da corsa o leggerissime, queste sospensioni, non solo sono utili, ma indispensabili. Le comuni molle a balestra, eguali per tutti gli chassis, calcolate in guisa da ricevere un determinato peso massimo, non possono funzionare che a carico completo; con carrozzerie a due posti o meno pesanti provocano sobbalzi intollerabili alle persone, e dannosissime alla compagine della macchina.

Ora, la sospensione « Perfect », di cui si può vedere il tipo nell'illustrazione che qui riproduciamo, toglie del tutto questo guaio, essa automaticamente commisura e proporziona il molleggio, la resistenza della sospensione al peso diverso che le molle sono chiamate a sopportare e agli urti che ricevono.

Noi le abbiamo appunto applicate a una velocissima vettura da corsa con carrozzeria a due posti, che per la sua estrema leggerezza nella parte posteriore pro-

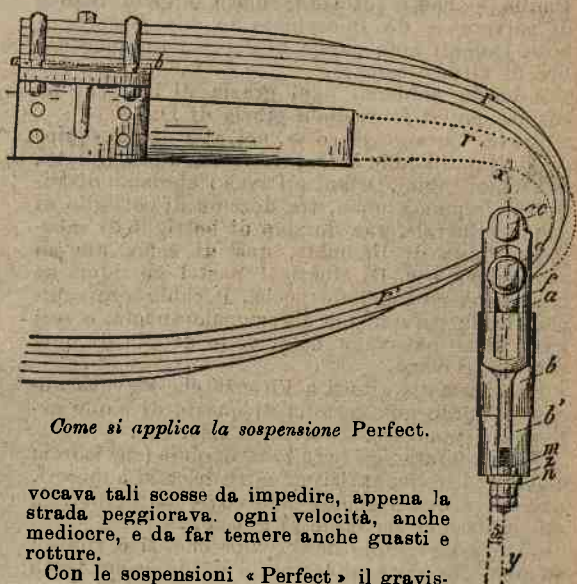
Un accessorio indispensabile

Come si può viaggiare comodamente nella più soffice delle vetture

I nostri lettori automobilisti hanno certo notato la diffusione vasta e rapidissima che va prendendo nella presente stagione, spontaneamente, senza alcuno sforzo di *réclame*, un nuovo accessorio, un semplice e piccolo congegno disposto fra le giunture delle molle posteriori delle vetture automobili.

Si tratta della sospensione « Perfect », la sola a resistenza proporzionale automatica, la quale offre tanti e reali pregi e vantaggi. È uno strumento di tanta praticità da assicurarsi la più universale divulgazione.

Chi la ha adottata, chi la ha applicata alla propria vettura ed ha così potuto rendersi conto della meravigliosa e deliziosa trasformazione operatasi come per incanto sulla vettura stessa, non può a meno di far-



Come si applica la sospensione Perfect.

vocava tali scosse da impedire, appena la strada peggiorava, ogni velocità, anche mediocre, e da far temere anche guasti e roture.

Con le sospensioni « Perfect » il gravis-

NAUMANN

VELOCIPEDI "GERMANIA" .. DI FAMA MONDIALE
Massima Eleganza, Leggerezza e Solidità

SEIDEL & NAUMANN - DRESDA

Deposito generale in Italia: Emillie Secondo - Verona.

Vendita esclusiva in Piemonte, Lombardia, Piemonte, Parma, Reggio Emilia: Raffaele Defendi - Vladana (Monferrato).



Echi delle grandi corse automobilistiche del 1911.

Riproduciamo oggi l'Aquila 15/20 dell'ing. Marsiglia, mentre affronta uno dei viraggi della salita Mont Ventoux. Come il lettore ricorda, in questa classica prova (6 agosto 1911) l'Aquila ha compiuto il percorso con regolarità e velocità impressionante, precedendo le altre marche italiane e classificandosi seconda nella sua categoria (90 mm. di alesaggio). Ricordiamo volentieri la vittoria di questa nuova vettura Aquila, la quale si è presentata in gara dopo aver percorso, poco prima, il non breve tratto Torino-Marsiglia-Bédoin, ciò che torna tutto ad onore della produzione Aquila, risorta sotto i migliori auspici.

simo inconveniente è stato eliminato, la vettura è divenuta ferma e souple al tempo stesso nella guisa più sorprendente.

Si capisce da qui oltre al vantaggio principale di ottenere il massimo di souplesse e di confort, i vantaggi complementari di queste sospensioni, e cioè: la conservazione prolungata degli organi meccanici, della vettura, la diminuzione notevole di guasti e pannes, la possibilità di affrontare strade pessime in velocità, l'economia sensibilissima dei pneumatici e della benzina.

Vantaggi che si ripetono nel caso inverso di vetture troppo pesanti.

Le sospensioni « Perfect » poi, per la loro straordinaria semplicità costruttiva, per la facilità del loro montaggio, non richiedono né registrazione né cure speciali, non temono né l'acqua né la polvere, non esigono aggiustaggi e modificazioni. Si applicano istantaneamente, su qualsiasi tipo di vettura. Sono solidissime, di forma elegante ed economiche.

In una parola, esse costituiscono l'ultimo progresso in fatto di sospensioni e una perfezione meccanica che sarà ben difficilmente superata.

Lo sport all'Esposizione

La Giuria internazionale dell'Esposizione di Torino ha iniziato i lavori nel pomeriggio del 5 settembre.

La relazione delle Commissioni di classe e di gruppo saranno rimesse alla Giuria superiore dentro il 25 settembre e la premiazione avrà luogo nei primi giorni di ottobre.

Le industrie sportive formano il gruppo XI ed i giurati di ciascuna classe vennero così prescelti:

Classe 55: Ginnastica Podismo - Atletismo - Giochi.

Giurati effettivi:

Francia. — Mr. Pierre Roy, vice-président de l'Union des Sociétés françaises des Sports Athlétiques (Paris).

Giappone. — Moriyoshi Naganuma, giurato all'ufficio d'arte al Ministero dell'Istruzione Pubblica del Giappone (Torino).

Germania. — Rudolf Schott, Architekt (Berlin).

Italia. — Conte Emanuele Di Rorà (Torino). — Cav. Luigi Colombetti, maestro scherma (Torino).

Giurati supplenti:

Italia. — Agostino Ferrari, dottore (Torino).

Classe 56: Tiro a segno e a volo.

Belgio. — Fr. Renkin, ancien président de l'Union des fabricants d'armes (Liège).

Francia. — Mr. Lucien Bienaimé, ingénieur (Paris). — Mr. Pierre Bucheron, armurier (Moulins-Allier).

Germania. — Dr. Alfons Rikoff (Frankfurt a. Mein).

Inghilterra. — Frederick Courteney Selous (Worplesdon Surrey).

Italia. — Cav. Giovanni Durelli (Torino).

Classe 57: Rowing - Yachting - Nuoto.

Argentina. — Cav. Pietro Chiantelassa (Torino).

Francia. — Mr. Louis Baudry de Saunier, éditeur (Paris). — Mr. De Coninck G., constructeur naval (Maison Laffitte).

Inghilterra. — W. Towsey.

Italia. — Comm. Cesare Mangili, senatore (Milano). — Cav. Luigi Torretta, dottore (Torino).

Classe 58: Alpinismo.

Equatore. — Cote Allard de Chollet.

Francia. — Mr. Pierre Audigier, industriel (Labegude-Ardeche). — Mr. Gassin, avocat (Nice).

Germania. — W. von Külmer, Mitgl. d. ital. Alpenklubs (Turin). — E. Martiny, ingénieur (Turin).

Inghilterra. — W. Towsey.

Italia. — Conte cav. Luigi Cibrario, avvocato (Torino). — March. Pierino Negrotto Cambiase, deputato (Genova). — D'Ovidio senatore professor Francesco (Torino). — Treves ragioniere Elia (Torino).

Classe 59: Ippica in genere Corse al galoppo - Trotto - Raids.

Francia. — Mr. Armand Vollant, industriel (Paris). — M. Gustave Umbdenstock, architecte (Paris). — Mr. Michel Salomon, négociant (Paris).

Italia. — Nob. Tancredi Carassi del Villar (Torino).

Siam. — Nob. Carlo Rolando Ricci (Albenga).

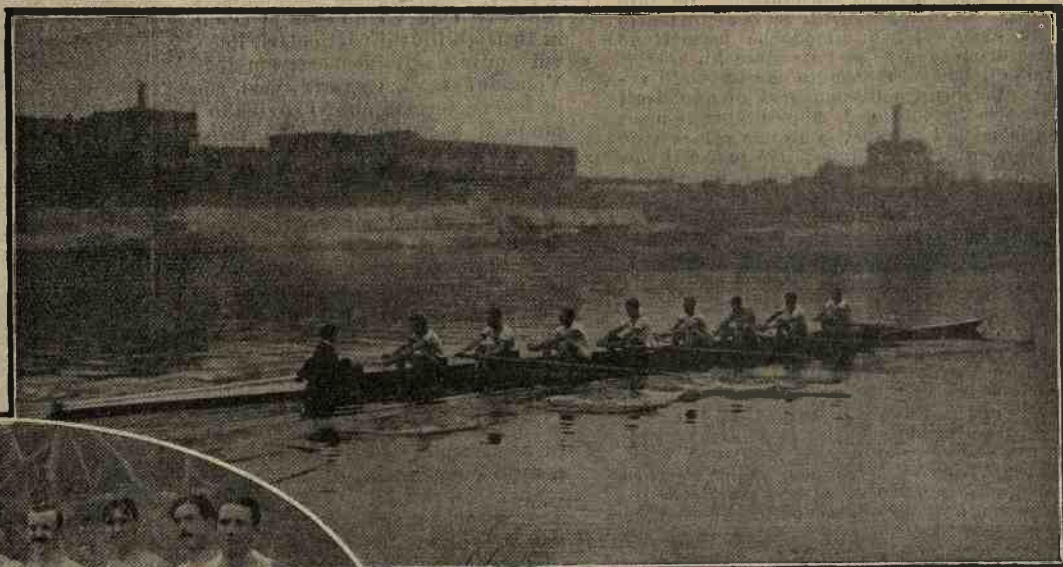
Classe 60: Automobilismo - Motociclismo Autoscafi.

Classe 61: Ciclismo - Turismo.

America Stati Uniti. — Valentino Marzocchi, ingegnere (Torino). — Guido De Benedetti, direttore Stabilimento Balada (Torino).

Belgio. — Willy Van den Plas, carrossier (Bruxelles). — De Goussencourt (le comte) Stanislas (Obourg).

Francia. — Mr. Ciret Félix, fabricant de tissus en caoutchouc (Paris). — Mr. J. Coulembier (fils) fabricant de malles et objets de voyage (Paris).



Il match Parigi-Francoforte. L'équipe vittoriosa del Rowing Francese.



I componenti l'equipaggio. - Da sinistra a destra: Douard, Paul,

Malafoux, Keller Molènes, Regnault, Hoveman, Demeure, Baudechon.

CIELI
gomme
PIRELLI

FIAT

per **TORINO**
Ditta PASCHETTA

Via Santa Teresa angolo Via Genova.



Un goal segnato dalla Rari Nantes Partenope di Napoli durante la disputa per il Campionato meridionale di water-polo.
(Fot. T. Bozza - Napoli).

Campionato meridionale di Water-Polo per la disputa della Coppa del "Mattino",

Il solito pubblico degli appassionati affollava il piccolo porto di Santa Lucia e la scogliera di riparo per assistere agli interessanti incontri del campionato meridionale di Water-Polo.

Noi a vedere quegli appassionati provammo un senso di piacere per essere stati in certo qual modo noi gli iniziatori di tanto entusiasmo.

Alle 11 precise il referee sig. Steinigger chiama in acqua le due squadre concorrenti. Sono di fronte la 2ª squadra della Rari Nantes Partenope e quella del Puteoli Sporting Club. Al fischio del referee i bianchi e rossi del Puteoli sono velocemente sulla palla e con ordinata passe e ben studiate combinazioni bombardano la porta avversaria. I giovani rari nantes, presi di sorpresa, rimangono quasi intontiti ed anziché rispondere con egual slancio scombinate. Le loro passate sono fatte disordinatamente senza alcun esatto scopo. Il loro shoot è lento dimodochè permettono all'avversario di rispondere ai loro attacchi.

Puteoli, forte del lieve vantaggio che ha sugli avversari riesce dietro un bellissimo rush di uno degli avanti, a marcare il primo goal. A questo primo buon esito dei puteolani noi ci aspettiamo che perseverino nel vantaggio acquisito. Ma invece ciò non è. I rari nantes riescono ad aver la prevalenza finendo la ripresa col pareggio. Il secondo half time procede eguale al primo. Ora sono gli uni ora sono gli altri che minacciano; ma i rari nantes riescono però in un momento di disattenzione degli avversari a marcare il punto di prevalenza portando a due il loro attivo mentre Puteoli rimane ad uno ed in tal maniera si chiude la partita.

Alle 12 è il sig. Bayon che come referee chiama in acqua le due squadre della Società Sportiva Napoli e la 1ª della Rari Nantes Partenope. Quest'ultima anzi non è al completo, mancano il goalkeeper Cancelli e l'avanti di sinistra, il ricciuto Tarantini. Al fischio di inizio la palla è al bianco-celesti che con studiati passaggi e una calma straordinaria mostrano tutta la loro virtuosità. Però i rossi-neri della Sportiva Napoli si difendono a tutto uomo e il goalkeeper Inverardi riscuote più di un applauso nella bellissima parata.

Ma presto i bianco-celesti aprono la serie dei punti. La Sportiva Napoli cerca con qualche scappata di pareggiare, ma la barriera italo-svizzera composta dal trio Seinigger, Weni, Jolma, impedisce ogni minaccia. e gli avanti rari nantes riescono ad avvantaggiare il proprio attivo. Nella ripresa la Sportiva Napoli cambia tattica e si limita a difendersi, ciò che anziché avvantaggiarla la danneggia, perchè il bombardamento da parte dei rari nantes si fa più intenso. Molte palle incontrano la sbarra superiore del goal, molte passano oltre, altre vengono ributtate dall'attento goalkeeper, ma alcune riescono ad entrare, e la interessante partita si chiude colla vittoria della Rari Nantes con 7 goals a zero.

Il giuoco fu in ogni istante corretto e regolare e di ciò ci compiaciamo cogli organizzatori prima e coi giuocatori poi.

La classifica sta così:

1. Rari Nantes Partenope I.
2. Società Sportiva Napoli.
3. Rari Nantes Partenope II.

pelluccio tirolese con su le piume ritorte del gallo selvatico, e, così equipaggiati, disputare all'altra vita l'anima coi denti su per l'interminabile calvario di un qualsiasi Golgota alpino.

No, amici miei.

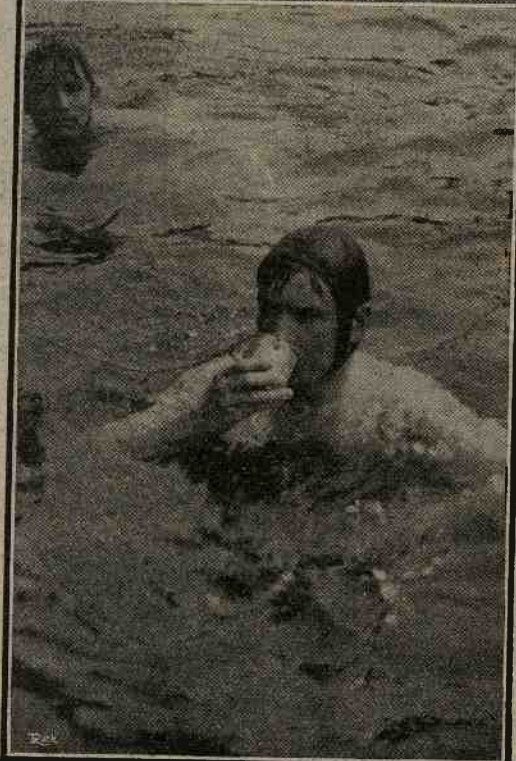
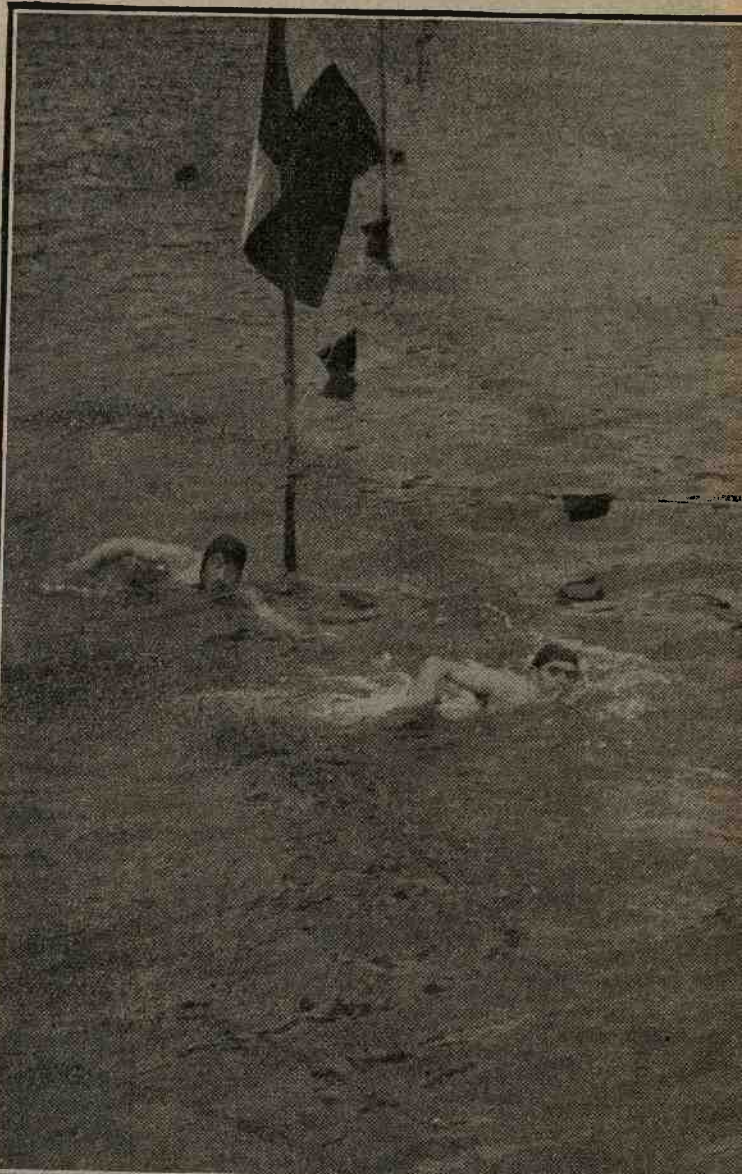
La montagna, per essere degnamente apprezzata, va guardata da lontano. Da lontano la montagna è bella, così come io la guardo ora dalla finestra del mio eremo. Da lontano essa emerge e s'appunta alla serenità celeste come la realtà d'un desiderio magnifico. La montagna va guardata da lontano come certi quadri, e — se fossi sicuro che l'impertinenza mi sarà perdonata — direi, come certe belle donne. Da vicino la montagna è tutt'altro: da vicino essa si rivela in tutti gli inutili particolari. Ecco, voi imitate gli inesperti amatori. Vi camuffate da Tartarin, così, con le scarpe ferrate che vi rovinano i piedi, il sacco che vi pesa maledettamente sulle spalle, il sole atroce che vi cuoce la faccia, il sudore vi cola dalla fronte in inutili rigagnoletti, con cui non guadagnerete nemmeno un boccone del metaforico pane quotidiano, e i chiodi delle scarpe, battendo sulla roccia durissima, par quasi che abbiano, a ogni passo, un risolino di scherno.

Questo è l'alpinismo degli inesperti. Ma io conosco un altro più semplice alpinismo, l'alpinismo dei furbi, l'alpinismo platonico. Già, perchè come esiste un amore platonico che sa le più sottili raffinatezze del sentimento, meglio che l'amore volgare dei comuni uomini, così credo che l'alpinismo platonico sia veramente l'alpinismo dei raffinati.

Ecco, l'unica difficoltà sta, in principio, nello scegliersi una buona posizione. E' come in strategia: quando si ha una buona posizione si può dire che la battaglia è vinta. La posizione del perfetto alpinista nuovo stile deve essere quella supina o quasi. Una chaise longue serve meravigliosamente all'uopo. Essa deve essere collocata all'aperto: ai più intransigenti è concesso l'uso delle terrazze, dei balconi ed anche dei davanzali delle finestre. Però giova notare che quei pochi passi necessari per recarsi sul

L'elogio della montagna

Ecco, anche in fatto di alpinismo io credo che sia facile esagerare. Ci sono molti, e sono i più, i quali credono in buona fede che per apprezzare degnamente quelle che, secondo il formalismo dei luoghi comuni, sono chiamate le bellezze della montagna, sia strettamente necessario, a rischio di essere esclusi dal tempio di codesta idolatria, di legarsi ai piedi qualche chilogramma di chiodi piantati nella suola delle scarpe, armati di un alpenstok, costringere i polpacci in un mezzo chilometro di bende, piantarsi in capo un cap-



La corsa delle sei ore a Billington conduce il posto di Maurice La Michel.

tappeto verde d'una finitamente all'inizio che vogliono essere della montagna.

Una cosa non bisogna fare. Siano esse d'origine turche, egizie; ma se non importa, purchè retta è un ingrediente di essa il momento completo. Sia essa a genere grigia e incantevole che s'inseguano pel cielo.

Così siete pronti per correre altro: occorre essere eccessivamente miope, occorre vi armiate di lenti, avere con sé un buon medico in tale compagnia è interessante, perchè null'altro che il vostro compimento vi potrà essere di precludere vittima... di quella.

L'escursione comincia

Chrétien.

AUTOMOBILISTI!

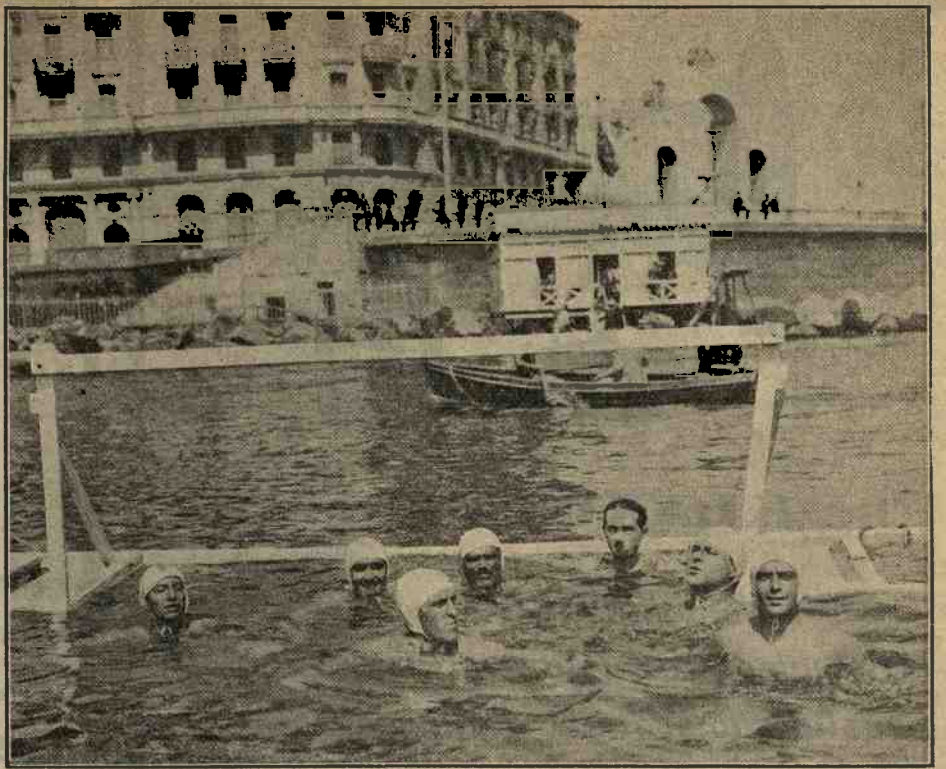
Le vetture
Migliori e più Convenienti

Tipi 15/20 - 20/30 - 40/50 - 70/80 HP

Società Anonima B. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

lentamente dal paesetto, lì, ove la stradicciuola montana muore sul sagrato della chiesetta dal campanileto querulo e s'inerpica leggermente su pel viottolo che s'interna nel bosco. Ma il vostro occhio non penetra nell'umida catacomba vegetale, ove i reumatismi son tanto facili. L'occhio scorre leggero sulla sagoma cupa del bosco, poi riprende la stradicciuola all'uscita, varca le acque spumeggianti d'una valle rumorosa, e così in pochi istanti, a passo di camoscio, sale sulle cime più impervie, traversa, senza piccozza, senza cordata, i più insidiosi ghiacciai, senza, soprattutto, il pericolo di andare a fare il sorbetto in fondo a qualche crepaccio. Oh! la bella montagna tipo De Amicis, o, meglio, tipo Giacosa! Sì, ma quello è un alpinismo poco igienico. C'è la tormenta,



La squadra della Rari Nantes Partenope, vincitrice del Campionato Meridionale per la Coppa del « Mattino ».

la bufera, i morti nel sacco, la discesa sulla barella rozza: quella è una montagna tragica, che a noi, poveri mellifui animaletti cittadini, incute alquanto benefico spavento.

Sarà un alpinismo bellissimo a leggersi sui libri, specialmente se scritti bene, ma alquanto poco piacevole a viverli nella realtà. In pratica è assai migliore il mio alpinismo.

Mio per modo di dire, perchè io sarò forse il primo a dargli una dignità letteraria, ma esso è certamente più diffuso di quanto comunemente si creda e si racconti. Soprattutto di quanto si racconti.

Notoriamente non bisogna prestar fede a un cacciatore che narri le proprie gesta venatorie. Non vi consiglio di prestarla nemmeno ad un alpinista che sia in funzioni storiche; fareste un pessimo uso della medesima. Già, fede e denari non bisognerebbe mai prestarne a nessuno: però è sempre preferibile prestare la prima, anzichè i secondi.

Tornando a quello che dicevo prima, vi assicuro che in tal maniera ho fatto delle bellissime escursioni sul gruppo delle Alpi Retiche, così, senza guide, senza inutili proflui di sudore, senza soffrire di quella terribile cosa che è il mal di montagna, simile negli effetti, se non nelle cause, al male di mare.

E la montagna mi è ancora una volta apparsa in tutta la sua magnifica bellezza che non teme concorrenza, non teme smentite. La montagna è elevazione dello spirito è sublimazione dei sensi. Guardate la tradizione cristiana così poetica nei suoi simboli.

Essa che brucia l'incenso nelle chiese ove la folla umana *ne sent pas bon* ha posto il suo paradiso in alto, molto in alto, oltre le vette supreme che baciano l'azzurro, ma che avrebbero sempre offerto la delusione di un sopraluogo, oltre la cortina celeste che i nostri areoplani quotidianamente contaminano col rombo dei motori rotativi aulenti d'olio di ricino, in un ipotetico spazio immateriale ove i poveri di spirito (per essi — come dice la sacra scrittura — è il regno dei cieli) si adunano compiuto il terrestre peregrinaggio.

Il simbolo è prezioso e lusinghiero. Perchè non porre il paradiso in collina o in riva al mare?

Pure, ad evitare il pericolo di una lapidazione da parte degli amatori della montagna vecchio stile, quelli, sapete, della piccozza, dei polpacci fasciati, delle scarpe ferrate e della corda a tracolla, gioverà dire qualcosa dell'alpinismo più vero e maggiore. Chi lo ha sperimentato ne sa le bellezze ed anche, dirò così, le non bellezze. Sa l'orrore delle maledette levataccia antelucane quando pel cielo è ancora tutto un molle palpitare di stelle, e il sordo rancore del recente sonno interrotto, sonno grato se pur dormi su poco fieno, popolato di noiose bestioline nel fenile d'un'alpe, e il cammino lento, isocrono verso l'alta cima nereggiante, ancora avvolta nel mistero della notte muta, e l'illusione di luce rossigna che la lanterna getta nelle tenebre e i numerosi moccoli moribondi sul labbro per un sasso malsicuro che vi trama una caduta, e tutti gli altri graziosi particolari che costituiscono una specie di noviziato che bisogna superare per essere ammessi alle pure gioie del poco sentimentale alpinismo d'azione.

Si cammina così per lunghe ore come automi, e i chiodi delle scarpe battono sulla roccia con la tenacia di piccoli magli instancabili. Ma se poi ad oriente l'alba si colora di rosa e il sole incendia improvvisamente le vette di montagne lontane, allora ogni ricordo non dolce dileguerà colle caligini notturne e dal vostro saldo cuore sentirete esplodere tutta la letizia d'una gioia serena lungamente sperata.

Conquistare una cima è un po' come conquistare un cuore di donna: nell'ora della vittoria si dimenticano facilmente le pene e le traversie superate: nell'anima vostra non c'è posto che per l'infrenabile tripudio.

E in verità la montagna, nel concedersi, ha un po' dell'arte femminina. Ecco, siete lì, vi pare di essere giunti e invece siete ancora assai lontano dalla mèta, c'è ancora molto da lottare: nell'aria, a schermo del vostro orgoglio rintuzzato, vi par sentire l'eco di un risolino ambiguo.

Dicono che con le donne succede assai spesso così. Però ricordiamoci di quello che scrisse Federico Nietzsche che delle donne fu sprezzatore irreducibile: « Chi è salito sulle più alte montagne sa ridere di tutte le tragedie della vita ».

Dalla montagna indubbiamente deriva all'uomo un gran senso di serenità, di calma, di imperturbabilità.

Avete mai visto le guide, quelli che dell'alpinismo fanno un lucroso mestiere? Le vecchie guide che tutta la vita passarono a trascinare su per le montagne qualche loquace e sfiancato esemplare della più vasta e pettegora umanità, non sono più piccoli uomini come noi siamo, non sono più dubbiosi, irrequieti uomini che le passioni martoriano e distruggono, e la piccola vita perseguita e assilla, e la società costringe e amputa, e gli odi rodono e dilanano, e gli amori accendono e bruciano.

La vecchia guida non è più un uomo: sono due



Bébé Lavogade.

CICLISTI! Le migliori
Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE
Domandate Catalogo Modelli 1911 alla:
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI



The KLAXON Comp. Ltd.

Gli automobilisti che vogliono correre veloci ed evitare disgrazie, adottino tutti il segnale d'allarme

KLAXON

È il migliore segnalatore che si conosca.

Oltre a **30,000** in funzione negli Stati Uniti.

Direzione Generale per l'Italia:

A. GOLETTI

Via Santa Chiara, 64 - Torino - Telefono 8-75

Il MONOPLANO CHIRIBIRI

che sotto la guida del valente pilota

RAMASSOTTO

afferma così splendidamente i pregi di questo apparecchio di costruzione **completamente italiana**,
vola con

ELICHE "INTEGRALI", (HAUVIÈRE
di Parigi.

SUCCURSALE ITALIANA:

Ing. G. A. MAFFEI

Via Sacchi, 28 bis
TORINO

Telegr. "TECNICAL"
Telefono: 18-18.



Cicli LEGNANO

Rappresentante:

MOLLARDI CESARE

Deposito Cicli Humber, Wolsit, Legnano, Aura, Omo, Grifo.

Deposito macchine a cucire di primissima Marca.

Deposito Tubolari Damiani e C. — Fabbrica manubri di qualsiasi forma. — Scarpe speciali per corridori. — Vendita gomma ed accessori. — Deposito olio per motori. Trombo di qualsiasi qualità per Cicli, Motoцили, Automobili.

Deposito tacchi. — Articoli di gomma di primissima qualità, di tutti i prezzi, specialità Tubi di gomma, amianto, gomma in foglia per pavimenti.

Vendita a rate mensili con pagamento di un quinto alla consegna e lire 20 mensili, obbligo di presentare serie garanzie.

Cerco Rappresentante.

Ditta CESARE MOLLARDI - TORINO - Via Garibaldi, 11

Officina per riparazione in Torino Corso Firenze, 55.

Cinghie di tutte le misure.

I pneumatici dell'antichissima Ditta

W. & A.

BATES

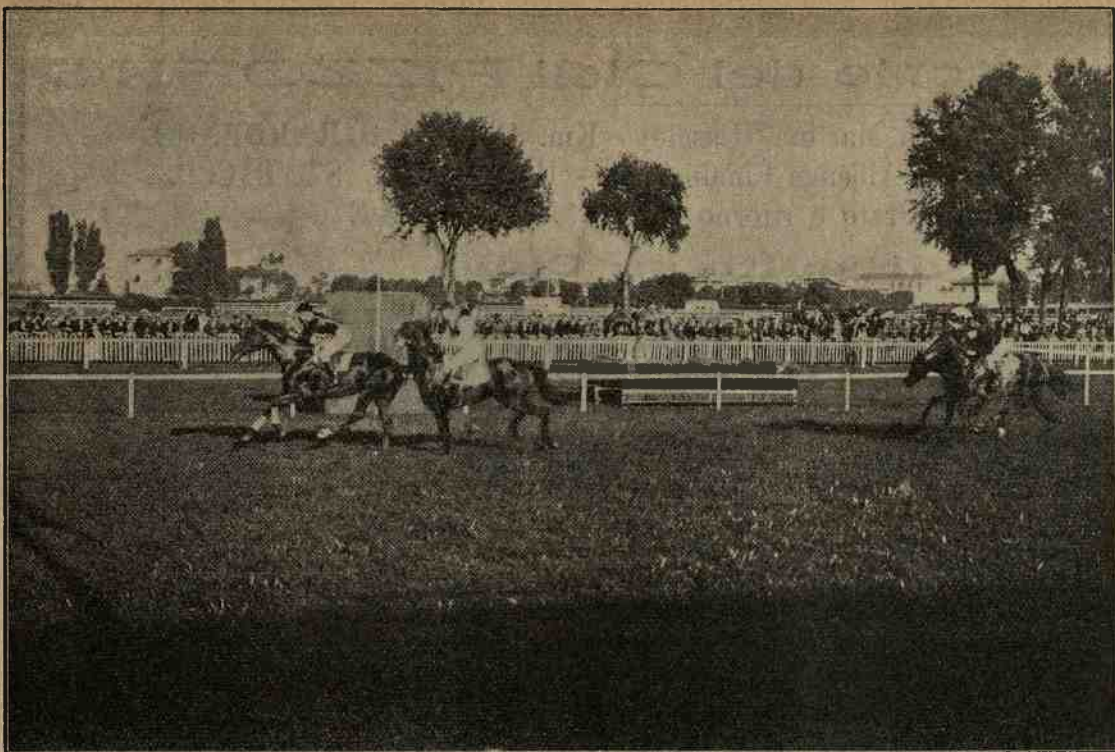
Limited

di Leicester

sono fabbricati **con tanta cura e con materiali così scelti**, che il loro maggior costo è largamente compensato dalla maggior **durata, elasticità e scorrevolezza.**

Agenzia per l'Italia:

THE BATES TYRE CO LTD - Milano - Via Vittoria, 51.



Il « St. Leger Italiano » a S. Siro. — L'arrivo di Alcimedonte. (Fot. A. Foli - Milano).

gambe instancabili che finiscono in una testa poderosa, cui è spesso attaccata una grande barba profetica. E le gambe si muovono con ritmo alterno e la testa non pensa nulla. L'occhio è fisso, calmo e non dice niente se non una grande quiete di spirito, la bocca chiusa come quella della sfinge. Parlano poco perchè hanno appreso dalla montagna la grande virtù del silenzio.

Poi forse anche perchè sanno che dalla lingua deriva all'uomo la maggior parte di quei dolori di cui si materia la vita.

E vivono vecchi quando la valanga o la tormenta non li uccide anzi tempo. Nel gesto, nella figura hanno qualcosa di sacerdotale: non sono forse essi i ministri di una magnifica divinità? Certo essi sanno ridere di tutte le tragedie della vita.

Montagna, che sola su questa terra di grandi contese e di piccole acredini sei simbolo superbo di qualcosa di più che umano che forse esiste, consenti che il più innocuo milite della gagliarda legione dei tuoi estivi conquistatori scriva devotamente l'umile parola della tua lode.

Nell'ora che l'urgenza verso una più piccola vita, gli è grato segnare sulla pallida carta incontaminata con mano sicura che i tuoi soli fecero di bronzo quel che il cuore purificato va dettando, il cuore ringiovanito da cui i tuoi energici venti, come per miracolo, spazzarono fin dal profondo ogni amara vestigia di lontane battaglie aspramente combattute. Così sia.

Le-Prese-Graubünden.

VALENTINO LARDI.

Il « St. Leger Italiano », a S. Siro

La supremazia di Alcimedonte su Guido Reni è dimostrata?

Il « Saint-Leger Italiano » odierno (L. 30.000, m. 2800/ ha messo di fronte ancora una volta, tra gli altri, gli inconciliabili rivali *Guido Reni* ed *Alcimedonte*. E' dalle prime avvisaglie della stagione in corso che questi due ottimi soggetti, i quali, forse unici, onorano attualmente l'allevamento italiano e certamente la loro generazione, ci offrono lo spettacolo attraente e insolito di una lotta senza quartiere per affermare una supremazia reciproca che non venne mai.

Incredibile a dirsi, ancor oggi, dopo le innumerevoli prove sostenute dai due, siamo ancora qui a porci il dilemma: *Alcimedonte* o *Guido Reni*? *Guido Reni* o *Alcimedonte*?

Il pubblico di San Siro in merito alla questione si mostra perplesso e si è diviso in due gruppi, che oseremmo dire uguali: ecco perchè nessuno dei due può imporre la propria opinione sull'altro. Vince *Guido*? I sostenitori di *Alcimedonte*

si schierano in campo con mille e una ragioni e dimostrano alla sazietà che tutto è provenuto dalla sorte che ha voluto sfavorire il loro beniamino. Uno sbaglio di tattica del fantino, il peso soverchio, la condizione del cavallo, e chi più ne ha più ne metta.

Viceversa, se la vittoria è acciuffata da *Alcimedonte*, sono avanzate altrettante buone scusanti per il perditoro, che vengono così a ridurre di molto il valore della vittoria ottenuta.

E poichè ciò si alterna con persistente uniformità, abbiamo detto, dal principio di stagione, ancor oggi siamo qui di fronte al problema insoluto, dibattuti da innumerevoli alternative e oppressi da gravi responsabilità.

Il « Saint-Leger » è corso, e ne fu vincitore *Alcimedonte*, che battè *Guido Reni* di due lunghezze e mezza, a pari passo, e dunque ne lo proclameremo noi superiore?

Andiamo adagio. Che ha fatto *Guido Reni* intanto, come ha corso, come ha perso, come s'è comportato il suo fantino Langam? Già, come s'è comportato il fantino! Qui sta il nocciolo della questione e qui risiede il crimine, che ha falsato il risultato ancora una volta. Quanto male ha fatto oggi Langam a San Siro, quanto dolore ha procurato a tanta gente, quante maledizioni in

nome dello sport offeso ha procurato a sè stesso! Come e più che se si fosse dato alla lugubre e funesta (solo per chi la si attribuisce) professione di spargitore di polveri coleriche in certi paesi del meridionale di nostra conoscenza.

Amare lacrime furono versate per il tuo contegno, o Langam, e tu rientrasti al peso senza avvedertene. Sì; perchè trattenevi il povero *Guido* in corsa così tanto inumana da farlo indietreggiare di 10 lunghezze al minimo dal gruppo?

Poi, si capisce, quando intendesti respingerlo all'attacco decisivo, tutto fu inutile, data la soverchia perdita di terreno originale! Intanto, in causa di questo inesplicabile contegno, noi tutti restiamo ancora al buio sul valore reciproco dei due soggetti e dobbiamo continuare ad interrogarci chi sa per quanto ancora, e con sempre crescente ansietà dolorosa: e allora, *Alcimedonte* o *Guido*?

Interessiamo il sagace lettore a darci una risposta prima che si chiuda... il secolo.

Milano, dopo la corsa.

Bruno Braga.

Un audace volo alla scuola De Agostini e Caproni nella brughiera di Somma Lombardo.

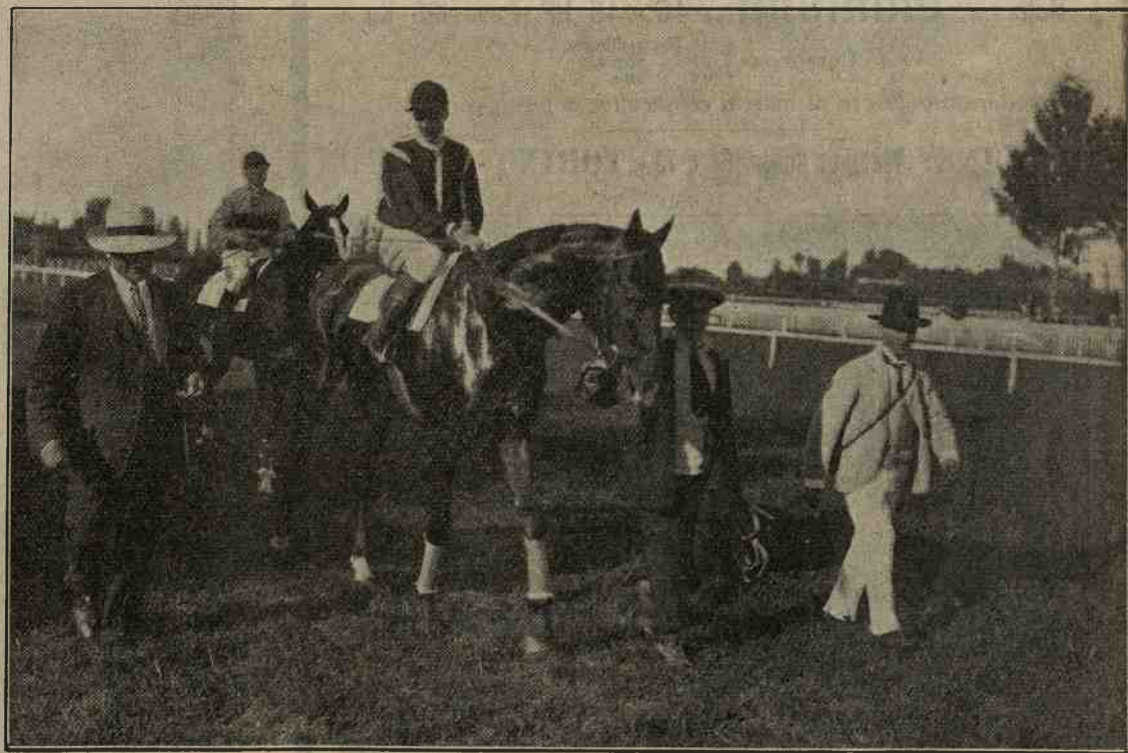
Tramontava il sole in un mare di nubi rosee e iridescenti arrossando tutta la vasta brughiera quando il simpatico aviatore ing. De Agostini accondiscese a far provare al suo amico sig. Davide Zerbi, industriale di Treviglio, le emozioni del volo.

Un comando secco: il motore rompe repentinamente il grande silenzio e, sotto la possente spinta delle eliche, il veloce biplano dell'ingegnere si stacca dal suolo e sale maestosamente verso l'azzurro immenso.

Ad un tratto però si vede scendere l'apparecchio e dolcemente posarsi. Un lieve guasto aveva obbligato il pilota a scendere in volo *plané* a circa 4 km. dagli *hangars*. Per quanto rapido fosse l'accorrere dei meccanici ed il loro lavoro, non fu possibile riparare il guasto che alla luce dei fanali dell'automobile. Faceva notte alta, l'oscurità era completa, solo si distinguevano all'orizzonte i lumi dell'albergo e degli *hangars* della scuola di pilotaggio degli ingegneri De Agostini e Caproni.

L'ing. De Agostini dopo aver esplorato coi fari dell'automobile il terreno tutt'intorno e scelto un buon posto per lo slancio, decise di rientrare per le vie dell'aria. Mise un meccanico con un faro sopra un monticello di terra, un altro un po' più distante, nella direzione degli *hangars* onde indicargli la via e, ripreso a bordo il passeggero, diede l'ordine della partenza.

Il motore rombò eruttando fiamme azzurre, sembrava un spaventoso mostro mitologico. Il biplano si sollevò e scomparve nell'oscurità. Seguimmo angosciati il rombar e il fiammeggiar del motore. Dopo pochi minuti, l'aduce pilota, guidato dai fari e da un gran fuoco acceso presso gli *hangars*, poté atterrare dolcemente. Domandammo l'impressione provata. — Orribile! — fu la risposta del passeggero — non si vedeva più nulla, non si stimava più la distanza del suolo, vedevo appena il pilota che piegato leggermente in avanti scrutava nel buio. — Domandammo se si sentisse di ripetere un volo nelle medesime condizioni, ci rispose: — Col mio amico perchè no? Conduce con tanta sicurezza e sangue freddo!



Il « St. Leger Italiano » a S. Siro. — Alcimedonte.

(Fot. A. Foli - Milano).

CICLISTI!
LE INCOMPARABILI
BICICLETTE

PEUGEOT

SONO RICONOSCIUTE
LE
PRIME DEL MONDO

Le interminabili vittorie dei Cicli PIZZORNO

3 Settembre 1911 — Grande Corsa Borgo S. Martino (Casale) - Km. 120 - 1° GIRARDENGO.

3 Settembre 1911 — Finalmarina-Spotorno-Albenga-Finalmarina - Km. 100 - 1° STARICCO.

3 Settembre 1911 — Genova Prato e ritorno - Km. 25 - 1° PESCE

tutti come al solito su Cielo

PIZZORNO

(Pneus **Soly**)

(Serie **B. S. A.**)

Fabbrica Velocipedi U. PIZZORNO - Piazza Vittorio Emanuele - ALESSANDRIA.

MAGNETI U. H.

49 primi premi 1909 — 74 primi premi 1910
1911 sempre vittoriosi

In cielo come in terra dimostrano la loro superiorità.

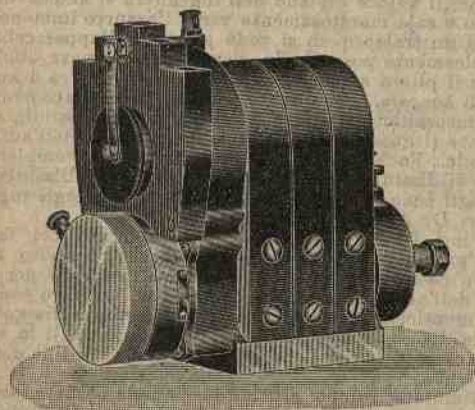
Gli **Areoplani CHIRIBIRI e C.** che quotidianamente volano a Mirafiori e Torino, portano

Magnete U. H. a lanceur

Sicurezza — Perfezione — Pronta partenza — Franche riprese
regime di velocità da 40 giri al minuto a 5000.

Tipi normali - Avance automatico - Doppia scintilla. — CANDELE U. H.

Agenzia p r l'Italia: Ditta L. FERRARIS & C. - Via Andrea Doria, 17 - TORINO.



Fabbrica Torinese Velivoli

COSTRUZIONI AREONAUTICHE

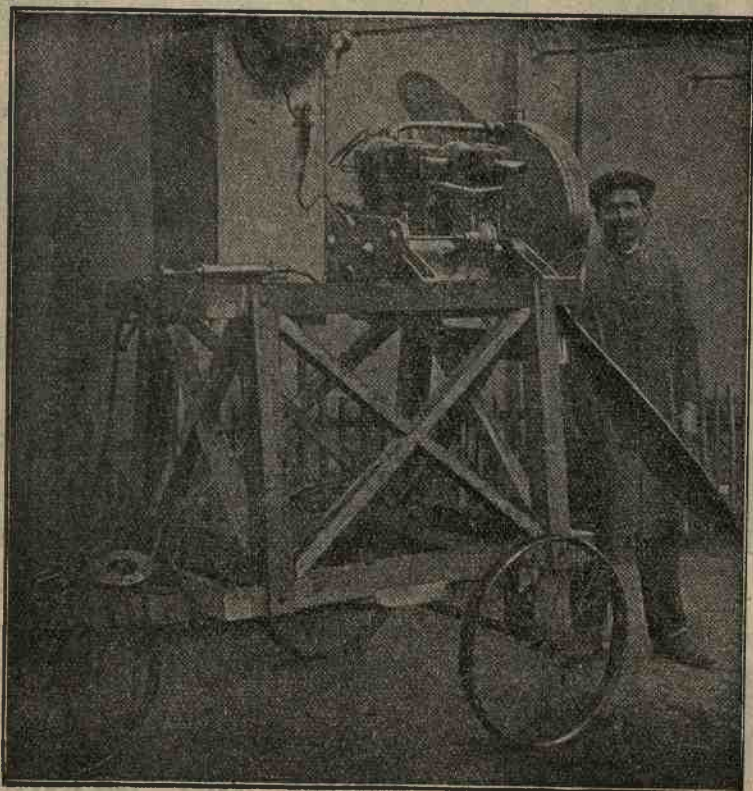
Motori per aviazione di qualunque potenza.

Motore "**CHIRIBIRI**", 40×45 HP. Peso 125 Kg.

Compreso { 12 Kg. radiatore
13 » acqua
8 » olio

Garanzia 10 ore di marcia consecutive a pieno carico.

OFFICINE: Via Don Bosco, 68 e 73 - TORINO - Telef. 37-19.



LE PHARE **B.R.C.**
E IL GIORNO

GENERATOR
ALPHA

DYNAMO

FRATELLI BLANC - Via Ariosto, 17 - Milano

L'aviazione in Italia

L'aviazione francese parla al mondo intero e i suoi trionfi sono da noi ammirati. Il pensiero di riuscire primi, di trionfare anima tutti sui campi francesi, e là, aviatori, organizzatori, costruttori, sono uniti per uno scopo uguale, unico: la corsa alla conquista dell'aria.

Di fronte all'eroica vittima dello sport, del progresso tutti s'inclinano riverenti, commossi, ma non si scoraggiano. Sullo stesso campo dove è caduto l'amico, l'avversario concorrente, il pilota maestro, con lo stesso tipo di macchina che causò la vittima, è l'allievo che riparte, che sale nel cielo, che si eleva di più, di più ancora.



Il giovane aviatore Dal Torso.

Navigare nell'aria liberamente è ormai un fatto compiuto. Restarvi il maggior tempo possibile, elevarsi il più possibile, ecco la formula del record sportivo che appassiona i più arditi.

L'ultimo esempio? Eccolo.

Pochi giorni sono trascorsi dacché un ufficiale francese, il capitano Félix, aveva battuto il record mondiale di altezza, raggiungendo metri 3350, ed ecco un altro francese, nome ben noto nello sport aviatorio, il Garros, che a bordo di un monoplano Blériot si eleva a 4250 metri. E' la Francia che vince e noi italiani applaudiamo.

Auguriamoci di poter raggiungere altrettanto risultato e siamo certi che i francesi, i quali, come a suo tempo ci furono maestri in automobilismo e seppero riconoscere poi negli italiani gli allievi più temibili, certo essi oggi pionieri nell'arte della navigazione aerea, non mancherebbero di salutarci trionfatori anche in questo sport il giorno in cui i nostri campioni entrassero vittoriosi nella



All'ardito aviatore Romolo Manissero che fece di questi giorni una grave caduta a Rimini, la Stampa Sportiva. invia i migliori auguri.

competizione con loro della conquista dell'aria.

In fatto di dirigibili, l'Italia può dire una parola sicura, e la Francia ce lo riconosce.

In fatto di aviazione non possiamo dire altrettanto. Parliamo apertamente e cerchiamo d'evitare all'Italia di continuare a tenere un secondo posto in fatto di aviazione.

L'esempio deve venire dall'alto.

Il Governo, il Touring e le grandi industrie devono pronunciarsi una buona volta in favore dell'aviazione. Il Governo ha promesso mari e monti, ma finora nulla ha fatto se si esclude l'opera del Ministro della guerra a favore dell'aviazione militare, per la quale vennero acquistate e rotte finora parecchie macchine di invenzione straniera.

La Commissione reale per lo studio di ogni problema aeronautico quando verrà, onor. Spingardi? E il Touring, che oramai vuole occuparsi di tutti gli sports, che non si dimentica di incoraggiare l'iniziativa di un giornale francese o di una società dei Parioli, i quali enti promuovono la gara internazionale, cioè quella per gli stranieri, perchè non si occupa degli italiani? Non si chiama Touring Club Italiano? Perchè invita il Corriere della Sera a rinviare al 1912 il suo Circuito italiano, e perchè rifiuta il suo appoggio ad una gara Milano-Torino? Non siamo d'accordo.

Il Touring non ha ancora dedicata una mani-

festazione all'aviazione italiana, e noi deploriamo vivamente questo silenzio di fronte ad un desiderio vivo degli italiani. E le grandi industrie quando vorranno decidersi in pro dell'aviazione? E' ora di agire ed agire seriamente.

La Stampa Sportiva si fa in ciò eco di quanti vedono nell'aviazione un altro futuro successo sportivo e industriale italiano. Occorre con una buona legge limitare il numero dei campi e



L'aviatore Italiano, Moffeis.

scuole, prescegliere quelli più adatti, controllare l'opera degli insegnanti, il materiale ivi in uso, creare il brevetto di aviatore allo stesso modo che si è creato il brevetto di abilità in fatto di automobilismo, stabilire premi per i migliori motori, per i migliori apparecchi di invenzione e costruzione italiana, favorire le esposizioni, riunire in un corpo speciale gli aviatori volontari.

Ma, per raggiungere lo scopo, occorre uscire da quello stato di titubanza in cui si è purtroppo ancora oggi.

Governo, Touring e industriali devono trovare la formula risolutiva del problema per la conquista dell'aria.

Gli italiani aviatori ed inventori aspettano e la Stampa Sportiva si dispone a favorire ogni provvida deliberazione « pro aviazione italiana ».

GUSTAVO VERONA.

Gli ultimi records d'aviazione

Al momento d'andare in macchina si conoscono i particolari delle due meravigliose performances aviatorie raggiunte da Fourny e Garros.

La Stampa riceve da Parigi, in data 4, notte: Garros è il trionfatore del giorno. Egli ha battuto il record d'altezza già così sensazionale del capitano Felix. Nessun aviatore era mai salito a 4000 metri; Garros li ha superati.



Ellein ha partecipato la settimana scorsa alla Coppa Michelin con un volo di 1126 km — Egli ha volato ad una media di oltre 80 km. all'ora, ed è partito alle 5 del mattino, atterrando definitivamente alle 18.54. — Il tentativo è avvenuto all'aerodromo di Bethery. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

CICLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1911 DEI

NOVITA INTERESSANTI

OFFICINE DEI-MILANO

VIA PASQUALE PAOLI N° 4

RAPP. PER TORINO:

G. CAPELLA - VIA RIZZA 67

DUNLOP

sempre Primo!

CORSA 3 CAPITALI

TORINO-FIRENZE-ROMA

sopra 3 tappe - 2 proprietà di DUNLOP.

Prima Tappa:

1° Ganna, su **Atala**, pneumatici **DUNLOP.**

Seconda Tappa:

1° Micheletto, su **Stucchi**, pneum. **DUNLOP.**

Nessun'altra Casa ha mai
potuto ottenere simili Trionfi!

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. LTD
MILANO — Via Giuseppe Sirtori, 1A — MILANO

Filiale Torino
Via Bertola, 39.

Mandano, infatti, da Parame: « L'aviatore Garros era arrivato ieri in località Niel, acclamato dai contadini di questo grazioso angolo della Bretagna, dipendente dal comune di Saint-Meloir Des Ondes, a poche centinaia di metri da Saint-Benoist. Questo campo di aviazione in riva al mare è uno dei più comodi, così Garros ne ha tratto profitto ed ha battuto stamane su monoplano Blériot il record del mondo dell'altezza salendo a 4250 metri. Questa performance è notevolissima ed ebbe luogo in una mattinata splendida. L'aviatore Garros partì per il suo tentativo con quella sorridente indifferenza che gli è caratteristica. L'abile pilota salì subito più alto di alcune nubi che vagavano in cielo, e ben tosto non lo si vide più. L'angoscia strinse il cuore delle persone presenti allorché Garros scomparve nell'infinito, poi, all'improvviso, sbucando dall'alto del cielo come un bolide, il monoplano comparve nuovamente. Il suo profilo grazioso si disegnava nell'azzurro del cielo ingrandendo di minuto in minuto. Dopo un virage d'incredibile audacia, l'ardito pilota riprese terra.

Appena si seppe la notizia che Garros era salito a 4250 metri, il pubblico l'accolse con gioia. Una acclamazione senza fine festeggiò Garros e sulle robuste spalle dei popolani emerse in mezzo alla folla un corpo d'uomo. Erano gli spettatori entusiasti che portavano Garros in trionfo.

Il capitano Felix era arrivato il 5 agosto di quest'anno a 3550 metri ».

Telegrafano da Toussus-le-Noble: Nell'intento di guadagnare il premio Deutsch de la Meurthe, di cui è dotata la prova della più grande distanza da compiersi in circuito chiuso, il capo pilota della scuola Farman a Toussus-le-Noble, Fourny, ha preso il volo alle 4,43 del mattino, dopo essersi munito di una provvista di benzina e di olio sufficienti per tenere l'aria fino alle 7 di sera.

Alle 8,21 Fourny aveva percorso 23 giri di pista, cioè 230 chilometri; alle 11,51 aveva coperto 45 giri, equivalenti a 450 chilometri, impiegando 7 ore ed 8 minuti; alle 3,30 aveva compiuto 61 giri, equivalenti a 710 chilometri, in 10 ore e 47

minuti e continuava regolarmente a volare.

Da questo risultato finora conosciuto Fourny diviene già *recordman* del mondo per il lungo volo senza scalo e diviene nello stesso tempo detentore del premio Deutsch de la Meurthe e della Coppa dell'Aero Club.

L'aviatore ha dovuto arrestarsi alle 3,18 a prendere terra a causa di una panna al motore. Egli aveva volato per 725 chilometri in 11 ore e 45 minuti.

Il raid aereo Bologna-Venezia-Bologna.

In sostituzione del Circuito aereo libero agli aviatori italiani, che per quest'anno è rinviato, il *Resto del Carlino* si è fatto promotore di un importante *raid* di aeroplani che si svolgerà nei giorni 8, 9 e 10 del corrente mese. Il giornale bolognese annunciando la notizia pubblica anche il regolamento della gara.

Il primo premio consisterà in L. 15.000 e il secondo in L. 5000. La prova è libera a tutti gli aviatori muniti di brevetto.

Le iscrizioni saranno ricevute fino al 2 settembre a mezzanotte, in Italia presso l'amministrazione del *Resto del Carlino* (Piazza Calderini, Bologna) ed in Francia alla sede dell'*Aero Club de France*.

Gli aviatori italiani dovranno versare all'amministrazione del *Resto del Carlino* la tassa di iscrizione di L. 500 e gli aviatori fran-

cesia la stessa somma alla Cassa dell'*Aero Club di Francia*.

La metà della tassa d'iscrizione sarà restituita agli aviatori che avranno compiuta la prima tappa. La seconda metà all'arrivo a Bologna.

Il Circuito comprende un percorso totale di 640 chilometri divisi in tre tappe che avranno luogo in tre giorni successivi: Bologna-Venezia, chilometri 167 l'8 settembre; Venezia-Rimini, chilometri 360 il 9 settembre; Rimini-Bologna, chilometri 110 il 10 settembre.

Le partenze saranno date alle 5 del mattino dell'8 settembre all'aerodromo di Bologna ed il controllo sarà chiuso alle 9 di sera a Venezia dello stesso giorno.

Le partenze si susseguiranno di 5 in 5 minuti, l'8 settembre, ed alle tappe successive le partenze saranno iniziate dopo le cinque *ad libitum*. I voli non saranno validi che durante le ore di apertura e di controllo.

Cinque parti del motore e cinque dell'apparecchio saranno punzonate alla partenza da Bologna. Due di queste parti (due del motore e due dell'apparecchio) dovranno essere presentate intatte dal vincitore. Gli aviatori avranno il diritto di cambiare le parti non punzonate del loro apparecchio alle tappe. In corso di via saranno solo autorizzati i cambiamenti di stabilizzatore, di timoni e di carrello di atterraggio.

L'aviatore che avrà adempiuto alle condizioni stabilite, considerata la sua ora di partenza da Bologna, e compiuto nel minor tempo



L'aviatore Garros, che ha battuto il record dell'altezza (m. 4250).

(fermata compresa) le tre tappe, sarà dichiarato vincitore.

Le nostre manifestazioni.

La Busalla-Torino-Sampierdarena.

Nella fausta ricorrenza del primo Cinquantenario di proclamazione del Regno, la Società Ciclistica *Velo-Union* di Sampierdarena si rende organizzatrice, col patrocinio della *Stampa Sportiva*, della Terza Gara Ciclistica Nazionale, per dilettanti e non classificati.

La gara si svolgerà in due tappe sul percorso: Busalla-Novì Ligure - Alessandria - Asti - Torino (km. 150 circa) — Torino-Asti-Nizza Monferrato-Acqui-Ovada-Turchino - Sampierdarena (km. 177), che verranno rispettivamente effettuate nei giorni 8 e 10 del p. v. settembre.

Il ritrovo dei concorrenti per la *Prima Tappa* è fissato a Busalla presso la sede del Comitato organizzatore: Ristorante della Lilla.

L'arrivo avverrà a Torino (Barriera Nizza). Il ritrovo dei concorrenti per la *Seconda Tappa* è fissato presso la sede dell'*Unione Sportiva Torinese*.

L'arrivo avverrà a Sampierdarena sul rettillo del Ponte di Cornigliano.

La classifica sarà fatta per punti e la corsa si effettuerà con macchine non punzonate: ma il cambio delle macchine è solo concesso ai posti fissi indicati.

I premi sono ricchissimi: oltre alle medaglie d'oro, d'argento e bronzo, hanno assegnato premi speciali: S. M. il Re, S. M. la Regina, S. E. Garroni, Prefetto di Genova, Ministeri, Municipi, ecc.

La corsa a coppie del Club Astrapè.

Il Club Astrapè organizza col patrocinio della *Stampa Sportiva*, e per il giorno 1° ottobre p. v., la *II Coppa Giuseppe Damiani*, corsa ciclistica a coppie per dilettanti e non classificati, sul percorso Torino (Barriera Nizza) - Airasca - Pinerolo - Saluzzo - Savigliano - Cavallermaggiore - Racconigi - Carmagnola - Carignano - Moncalieri - Torino (bivio Cavoretto), km. 125.

Le iscrizioni si ricevono alla sede del Club Astrapè (via Tiepolo, 7).

I premi individuali consistono in 10 medaglie d'oro, 10 *vermeil*, 10 argento, oltre quelli donati da tanti privati.

Alle Società, oltre alla Coppa Damiani, vi saranno pure premi speciali, tra i quali una ricca statua, dono del Municipio di Torino.



Fourny, che ha battuto il record della durata senza scalo (K. 725 in ore 11,45). (Fot. G. Baldo, Milano).



REJNA-ZANABBINI - Milano - Via Andrea Solari, 58
FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie
Primi Premi a tutte le Esposizioni. Diploma d'Onore alla Mostra Automobili. Milano 1906. Grand Prix Bruxelles 1910. Grand Prix Buenos Ayres, 1916



I MOTOR!

FAFNIR**DA MOTOCICLETTA**

per il loro prezzo sono i più convenienti.

E. M. BORGOFabbrica Italiana Cicli e Motocicli
TORINO - Via XX Settembre, 15 - **TORINO**I MIGLIORI
CICLI**ROYAL ENFIELD**

MADE LIKE A GUN.

LANCIELLOTTI e C. - Bologna.**" Agenzia Italiana Aeronautica "**
per la compra-vendita di apparecchi nuovi e d'occasione.**Eliche " INTEGRALI ", Chauvière**
nuovissime d'occasione, per motori 25-30 HP, diametro
metri 2,10, passo 120 (noleggiarsi), vendonsi L. 150.**Aeroplani - Motori - Tele Gommato.****AERODROMO e CAMPO D'AVIAZIONE** a disposizione dei Sigg. Clienti.**P. A. PERRINO** - Via Schina, 8 - **Torino.****CONSULTATE il CATALOGO
delle AUTOMOBILI****LANCIA***I numerosi tentativi di imitazione
sono la prova della superiorità ormai
indiscussa delle Vetture Leggere***" LANCIA "***munite di motore di 20/30 HP.***LANCIA & C.****TORINO** - Via Monginevro, 101-109 - **TORINO**Agenti Esclusivi per Piemonte: **Bocchi & Bertolino** - Via S. Quintino, 28 - **Torino**

Serie
Chater

Più di 20.000 biciclette costruite con queste eccellenti serie sono ora in uso in Italia.

PROVATENE UNA PER VOI

Si vendono dappertutto

Concessionari per l'Italia: **BROWN BROTHERS, Ltd** - Londra

Vendita esclusiva per l'Italia:
EMMO GHEFI - Torino
Piazzo Statuto, 11-13.

Lea

AEROPLANIIngg. **DE-AGOSTINI & CAPRONI**

Costruttori

SOMMA LOMBARDO

L'officina di costruzione meglio organizzata.

La migliore scuola di pilotaggio.

Il più bell'aerodromo. — Il clima unico.

CHIEDETE INFORMAZIONI**CICLISTI!**se volete viaggiare sicuri e senza il
minimo disturbo, munite le vostre bi-
ciclette dei pneumatici**TEDESCHI**Stabilimento **TEDESCHI & C.****TORINO** - Madonna di Campagna - **TORINO**

ITALA

CHÂSSIS DA TURISMO:
da 14 a 120 HP, a 4 e 6 cilindri

TIPI INDUSTRIALI:

Camions - Omoibos - Furgoncini - Carri Pompieri - Ambulanze - Motori industriali
Gruppi Motori per conotti da 14 a 300 HP - Motori per Aviazione.

*La Trionfatrice
del Raid Pechino-Parigi
e delle Corse Automobilistiche
più importanti.*

I Motori "ITALA", nei Concorsi Governativi
dimostrarono di consumare dal 30 al 35 % meno
di combustibile in confronto di tutti i concorrenti.

Esclusiva di vendita per l'Italia: Società Anonima FABBRE e GAGLIARDI - Milano (Capitale L. 2.500.000).

Se PROVATE

una

"MOTO-REVE"

Modello C



voi non ne monterete altre!

Chiedere Catalogo con cartolina doppia alla:

MOTO-RÊVE ITALIANA

MILANO - Corso Magenta, 27 - MILANO

Agente in TORINO: **Ditta Paschetta**

Angolo Via Genova e S. Teresa.

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Tiro al
piccione. - Esse danno la massima penetrazione con
basse pressioni - Sono inalterabili all'umidità.

Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, ri-
portando i migliori premi.

La LANITE si vende in cariche dosate com-
presse nei Tipi: Normale, Forte ed Extraforte per
Caccia, e Speciale per Tiro al piccione.

La D. N. in grani (scatole da 100 e 250 gr.).

I maglieri armati ne sono provvisti.

Per acquisti all'ingrosso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:

"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

PROVODNIK

Società Anonima Russo-Francese

Capitale L. 55.000.000

Pneumatici per Automobili

Tipo speciale Brevettato antidérapant

di gomma **"COLUMB"**

Agenzia Generale per l'Italia:

Telefono 20063 - MILANO - Via Felice Bellotti, 15.

Filiale in Torino:

Via Montevecchio, 17 - Telefono 29-96.