

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Acrobatica

Canoe - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

Da Numero Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



Il vincitore del raid aereo Milano-Torino-Milano.

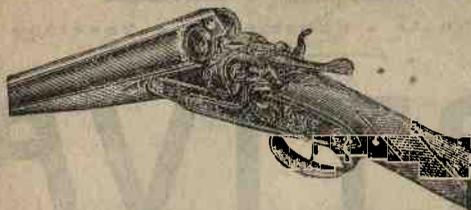
Romolo Manissero, l'audacissimo aviatore piemontese, ha risposto tra i primi all'appello lanciato dal nostro giornale per la formazione di una squadra di aviatori borghesi italiani, a disposizione dell'autorità militare in Tripolitania. Partirà sabato per Tobruk a capo della prima squadriglia di 5 aviatori.

SPORTS

DUE ANNI

di continua vendita provano che il fucile

Marca MILANO



a triplice chiusura Greener, due canne Cookerill o damasco fino, parti metalliche prima tempra, bascule rinforzata per le polveri senza fumo, 4^a p. a., riesce di soddisfazione a quanti l'acquistano per la sua eleganza, solidità, precisione di tiro. In solido astuccio, franco di porto e con certificato di garanzia per un anno per l'uso delle polveri senza fumo, L. 76,50. — (Estero L. 80 anticipate).

Cambio dell'arma se non di completa soddisfazione.

Indicando questo Giornale nelle ordinazioni si riceverà un regalo di utilità.

Chiedendo Catalogo segnare se per Armi o Sport



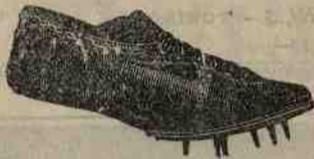
Foot-balleurs!

Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustr. gratis.

ALCUNI PREZZI:

- Foot-ball completo The Bansai n. 3 L. 7,50
- » » » n. 5 » 8,50
- » The Duke per Match » 13,50
- Scarpe speciall The Bansai » 10,75
- » Ma. Gregor » 12,50
- Camicie nei colori delle società » 3,75
- Calzoncini speciali » 4,-
- Calze lana con colori delle società » 4,25

SCONTI SPECIALI PER SOCIETA'.



PODISTI!!

Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.

- Costumi completi colori assortiti a piacere L. 3,50
- Scarpe per corsa di 100 metri » 3,50
- » » resistenza » 10,50
- » » per Maratone » 18,50

NB. Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri - per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORT - Milano Corso C. Colombo, 10

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per

AVIAZIONE

Premiate **ELICHE "L. E."** - Ruote Diamant. **MOTORI, ACCESSORI** e Officina per **MODELLI**

A. G. ROSSI & C.

TORINO - Corso Vinzaglio, 36 (Stadium) - TORINO



POGNON

La migliore Candela del Mondo!

Deposito: **SECONDO PRATI**
Via Carlo Alberto, 32 - **MILANO**
BOUGIE POGNON L.td
29, Vauxhall Bridge Road - **LONDRA**

MEDAGLIE-DISTINTIVI

per Società

L. Chr. LAUER, G. m. b. H.

Stabilimento coniazione Monete

Fornitore della Casa Reale del Granducato di Sassonia.

NORIMBERGA, A. N. Kleinweidenmühle, 12.

Succursale **BERLINO, A. N., Ritterstrasse, 46.**

Rappresentante: Sig. Gioachino Bracchetto - **GENOVA - Vico S. Marcellino, 10**

in galvano coniato, plastica in fine esecuzione di vero e falso smalto, artisticamente combinati.



Fondata nel 1700.

AREOPLANI



Indispensabile per costruire piccoli e grandi apparecchi, domandate il fascicolo illustrato: **IL VOLO**, Piazza Carlo Felice, 10 - Torino. - Spedire cartolina vaglia da 0,40, e francobolli.

EPILETTICI!

Curatori delle celebri polveri dello Stab. Chimico Farmac. del Cav. **Clodoveo Cassarini** **BOLOGNA (Italia).**

NERVOSI!!

Prescritte dai più illustri clinici del mondo, perchè rappresentano la cura più razionale e sicura nelle seguenti malattie: Epilessia, isterismo, istero-epilessie, neurasenia, palpitatione di cuore, insonnia, incontinenza notturna delle urine, brancospasmo, per tosse, sussurri auricolari, nonchè cefalalgia, emiorrania, tic doloroso, gastralgia da qualunque causa, i grampoli muscolari ed intestinali, l'istralgia e altre malattie in genere.

La **POLVERI CASSARINI** furono premiate colle massime onorificenze alle primarie Esposizioni Internazionali e Congressi medici, e onorate da un dono speciale dalle **LL. MM. i Reali d'Italia**. S'invia l'opuscolo del guarigi gratis. — In vendita nelle primarie Farmacie del mondo.

GARAGES RIUNITI

DELLA

F.I.A.T.

Fabbrica Italiana Automobili-Torino - Capitale L. 14.000.000

SEDI:

Torino - Milano - Roma - Firenze - Genova - Napoli - Padova - Bologna - Siena - Livorno

TIPI 1911

12-15 HP - ales. $\frac{m}{100}$	70 - corsa $\frac{m}{m}$	120 - 4 cilindri - cardano
15-20 " - " "	80 - " "	130 - " - "
20-30 " - " "	95 - " "	140 - " - "
30-45 " - " "	110 - " "	150 - " - "
50-60 " - " "	130 - " "	170 - " - "
50-60 " - " "	130 - " "	170 - " - catene
20-30 " - " "	80 - " "	130 - 6 cilindri - cardano

100-120 HP - tipi speciali.

Veicoli industriali di vari generi e per usi diversi.

Direzione Generale di vendita: Corso Dante, 30 - Torino.

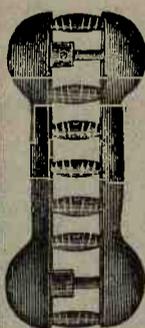
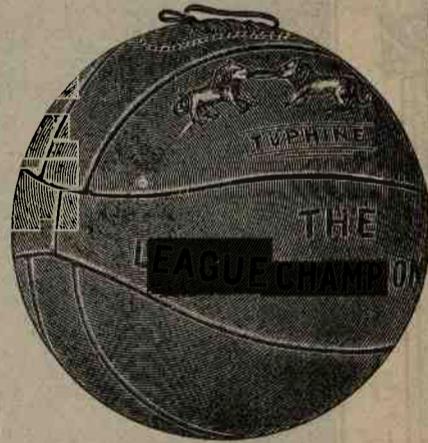
G. VIGO & CIA

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Unica casa specialista per articoli ed abbigliamenti sportivi. Premiata all'Esposizione Internazionale di Torino 1911. Grande Premio. Diploma d'onore. Medaglia speciale del Ministero d'Agr. Ind. e Comm.

GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCCHI SPORTIVI E DA SALA

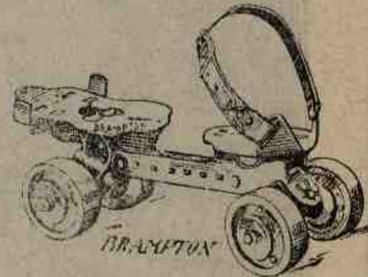
Merce di prima qualità
Novità Manubrii graduabili



"ROBUR"
a molla

Tascabili L. 10 al paio
a 7 molle „ 12 „
a 11 „ „ 13,50 „

Abbigliamenti completi per turisti e ciclisti.



MAGLIE - CALZE
BERRETTI - SPORT

Accessori per Automobili

Prezzi miti

Catalogo gratis.



S. A. D. A.

Società Anonima di Aviazione

Via Marino, 3 - MILANO - Via Marino, 3

Telefoni { Aerodromo } ⁵¹⁵⁷ / ₇₁₁₁ | Telegrammi: AEROPLANI MILANO

SCUOLA DI AVIAZIONE

Piloti sezione Biplani:

DEROYE - SALVIONI

Piloti sezione Monoplani:

MAFFEIS - VERONA

VENDITA

di Apparecchi di qualsiasi tipo.



Deroye pilota istruttore della Sezione Farman

Fabbrica d'Aeroplani

Monoplani e Biplani

Garanzia un'ora di volo

Fornitura materiali per Aeroplani di qualsiasi tipo

**AERODROMO
DI TALIEDO
MILANO**

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE, CANOTTI AUTOMOBILI
e APPARECCHI per AVIAZIONE

GIOVANNI AMBROSETTI

TORINO - Via Nizza, 30 bis-32 - TORINO

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Spedizioniere Ufficiale del "Comitato Esecutivo dell'Esposizione Internazionale di Torino nel 1911", e del "Comitato Esecutivo Germanico - Berlino",



PEDALI

per BICICLETTE

CHIEDERE CATALOGO della nuova Fabbrica Nazionale

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

Fabbrica di Radiatori per Automobili TORINO - Via Moncalieri, 12 - TORINO

FABBRICA DI RADIATORI
ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.



← RIPARAZIONI →

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

BICICLETTE
TELAI
SERIE

FURGONCINI
FRENI
VALVOLE

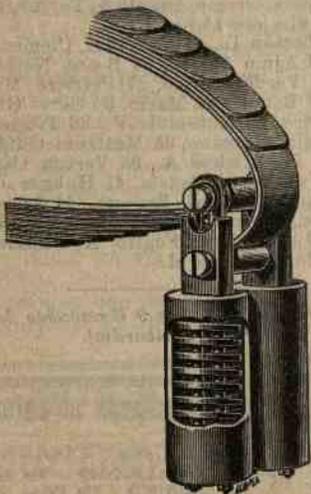


STABILIMENTI MECCANICI di VIA BAROLO 17

C. MANTOVANI & C.

UFFICI e MAGAZZINI - TORINO - VIA MARIA VITTORIA 6

In vendita presso tutti i Garages



Ammortisseur J. M.

BREVETTATO

Sospensione Elastica

applicabile a tutte le vetture automobili

L'IDEALE DELLE SOSPENSIONI

Economia di tutte le parti meccaniche e dei pneumatici

Concessionaria esclusiva: **Ditta D. FILOGAMO - Torino**

CACAO TALMONE



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

BUSTI

Moderni, igienici, sport, reggipetti, ventriere, correttori, salviette igieniche, fournares.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI.



IN DECALCOMANIA E DI METALLO

G. DIDONE

MILANO - VIA VIGEVANO - 32

ARGENTERIE DA REGALO



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

COPPE per PREMI

GAETANO BOGGIALI Tel. 20-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17 Cataloghi a richiesta gratis.

NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS."



CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA. E LA PAROLA AQUILAS. FABBRICA F. SANTI-FERRARA

Lampade e Proiettori "AQUILAS" ad acetilene, per miniere, gallerie, abitazioni, negozi, ecc. Un milione e mezzo di pezzi venduti in tutto il Mondo. Esposizione Torino 1911. Due Diplomi d'Onore ed una Medaglia d'Oro.



Nel mondo commerciale sportivo.

L'ingegnere Maffei premiato all'Esposizione di Torino. — Siamo lieti di notare la nuova e brillante onorificenza conferita col Grand Prix dall'Esposizione internazionale di Torino alla Casa ing. L. Chauvière di Parigi, la mondiale fabbrica costruttrice delle eliche «Integrali» per aviazione.

Nello stand della Sezione Francese al Pilonetto, nel padiglione dello sport, formano oggetto di molta ammirazione parecchi esemplari di eliche «Integrali», che nella loro snella eleganza portano superbamente l'impronta della loro supremazia.

All'egregio ing. G. A. Maffei, direttore della succursale italiana, sede di Torino, via Sacchi, 28 bis, i nostri vivi rallegramenti.

Aviatori italiani, all'armi!

L'alto, nuovo grido di guerra, lanciato sull'oasi del deserto dalla triade gloriosa degli aviatori militari Piazza-Moizo-Gavotti, trasvolato sul mare e sulla terra nostra, da noi raccolto e trasformato in invito agli aviatori italiani, ha trovato nei loro animi, ormai tetragoni a ogni minaccia di morte, sempre vibranti del santo amore della patria, un'eco entusiastica ed unanime. Manissero, Rossi, Verona, Cagno, Maffei, Ramassotto, Dalla Noce, Ruggerone, Dal Mistro, Re, Faccioli, Graziani, Battaglieri, Brilli, De Antonis, Stella, Cavalieri, Mocarico, Poggioli, Bonamici, De Croce, conte Gallo, Gian Felice, Pizzagalli, Cannonieri, ecco, o Italia, i tuoi figli che anelano proteggere con l'ali del loro velivolo i fratelli amati che lottano con le insidie di un barbaro nemico.

Con spontaneità, con affetto essi hanno risposto al grido d'allarmi, all'invito di guerra col quale la Stampa Sportiva li ha chiamati a raccolta.

Sono fra essi i maestri della nuova arma celeste, conquistatori sicuri, provati dell'immenso regno dell'aria, aquile dal volo possente, dominatore della tempesta, e son con essi gli aquilotti generosi, di null'altro brami che delle superbe altezze, degli immaginosi viaggi.

L'ardua impresa non paventano perchè la patria amano, e bramano la gloria delle grandi gesta.

E presto li vedrete, o celi di Tripolitania e Cirenaica, i conquistatori italici. Trasvoleranno sulla vostra immensità portando nel fragile naviglio la immane forza della distruzione. I venti del deserto raspercuoteranno il fragore dei mille cavalli serrati nei cilindri d'acciaio, e diverranno turbine nel vertiginoso impulso dell'eliche.

La Stampa Sportiva, che dell'impresa fu propugnatrice, nell'ora in cui i nostri aviatori volontari volgono alla volta della terra conquistata, raccoglie, con animo sincero e commosso, gli auguri e i voti che tutta Italia innalza per i suoi figli audaci e generosi.

La Stampa Sportiva.

**

Ad organizzare la schiera dei volontari aviatori, venne dal Ministro della Guerra costituita una Commissione così composta: colonn. Morris, colonnello Montezemolo, capitano Paci, maggiore Ponzi, l'onorevole Montù ed il cav. G. Verona.

La Commissione ha proceduto alla scelta degli otto aviatori destinati alla prima spedizione. La prima squadriglia di questa spedizione conterà degli aviatori Manissero, Verona, Maffei, Dal Mistro che saranno inviati a Tobruk. Ad essi saranno aggiunti il motorista Buzio, un capo falegname, sei meccanici, due operai aggiunti e venticinque soldati. Gli apparecchi della prima squadriglia saranno tre Blériot e un Deperdussin. La seconda squadriglia, che avrà tre Farman e un Blériot, sarà composta degli aviatori Cagno, Ruggerone, Cavalieri e Rossi ed avrà lo stesso contingente di uomini di truppa e di personale della prima squadriglia.

Dalla Brigata specialisti e dalla Scuola di Galarate furono spediti a Napoli gli hangars smontabili e altro materiale di rifornimento per la prima squadriglia. Ogni squadriglia avrà un'officina da campo.

La prima squadriglia partirà nell'entrante settimana, e prima tutti i componenti della spedizione saranno riuniti a Roma, dove saranno salutati dal Ministro della Guerra.

Al comando delle due squadriglie saranno posti i due capitani Marengo e Gallina, e la direzione generale pare sia assunta dall'on. Montù, richiamato in servizio in qualità di capitano di artiglieria.

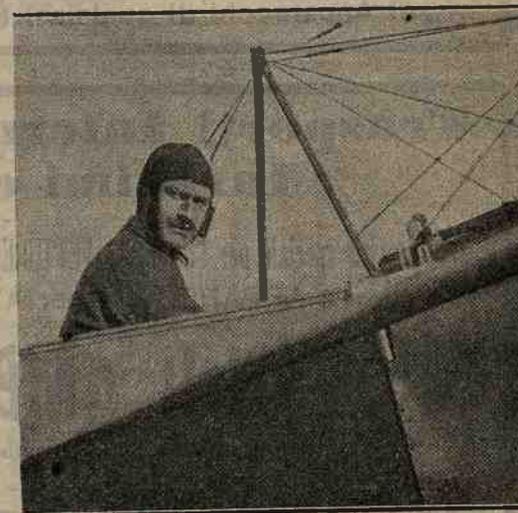
Si sta intanto provvedendo per la sollecita spedizione della seconda squadriglia.

I meccanici che faranno parte delle due squadriglie, per essere distinti dai soldati di truppa, avranno uno speciale distintivo.

L'ordine d'arrivo del Settimo Giro Ciclistico di Lombardia

1 Pelissier Henry di Parigi alle ore 14,39'30", impiegando a coprire i 232 km. del percorso ore 7,34'30", con una velocità media oraria di km. 30,660.

2 Micheletto Giovanni di Sacile a 3/4 di lunghezza. 3 4 5 6 Brocco Maurice di Parigi, Durando Carlo di Torino, Torricelli Leopoldo id., Vanhouwaert di Bruxelles.



Gli aviatori borghesi militarizzati per la guerra in Tripolitania e Cirenaica. — Dall'alto in basso: Albero Verona, Maffei e Dal Mistro.

7 8 9 10 11 Albini Pierino di Legnano, Beni Dario di Roma, Chironi Emilio di Milano, Galetti Carlo di Milano, Tribouillard di Parigi, tutti in gruppo serrato alle 14,39'30".

12 13 Ganna Luigi di Varese, Alavoine Jean di Versailles, a 10 metri.

14 Onaghi Cesare, alle ore 14,39' 35".

15 16 17 18 19 Azzini Luigi di Milano, Bertarelli Camillo id., Bordin Lauro di Rovigo, Dhers Eugène di St-Denis, Gremo Angelo di Torino, tutti in gruppo serrato alle ore 14,40.

20 Valotton L., 21 Canepari Clemente, 22 Corlaita Ezio, 23 Aimò Pietro, 24 Bosco Natale, 25 Agostini Ugo, 26 Verde Enrico, 27 Perrière Marcel, 28 Snter Paul, 29 Bonalanza Mario, 30 Cervi Giovanni, 31 Fasoli Pietro, 32 Antonioli F., 33 Tibiletti Alfredo, 34 Garavaglia Gaetano, 35 Matteoni Guido, 36 Sala Enrico, 37 De Michiel A., 38 Vertua Carlo, 39 Zavatti Attilio, 40 Dradi Fedele, 41 Hubner Joseph, 42 Fattori Gino, 43 Azzini Ernesto, 44 Allasia Domenico, 45 Spinelli Rinaldo, 46 Della Valle Marco, 47 Marchese Giovanni, 48 Foglio Apollinare, 49 Tabacchi Edmondo, 50 Bosio M.

(Vedi a pagine 7, 8 e 9 il resoconto del nostro inviato speciale al Giro di Lombardia).

AUSTAMERIC

già ESTABIC

I migliori pneumatici per velocipedi ed automobili.

Agenzie e Depositi per l'Italia: LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Bazzani, 1. TORINO - Via Principe Amedeo, 16. Vendita al minuto: Botta PASCUNETTA - Angolo Via S. Tomaso - Torino

La via della vittoria

Voi sapete di quale vittoria intenda parlare. Non di quella di qualche nostro eroe da strapazzo, ma di quella più grande vittoria che or va maturando all'Italia una magnifica conquista. E' dunque lecito a chi ha cuor d'italiano, da un mese a questa parte, pensare ad altro? Continuiamo, è vero, noi che siamo rimasti a ingannare di piccoli commenti la dolorosa inerzia, continuiamo, è vero, a vivere quotidianamente la nostra piccola vita, quietamente anzi... Ma, in verità, il nostro pensiero è polarizzato altrove.

In pieno secolo ventesimo gli uomini del dolce far nulla, gli uomini del paese in cui fiorisce l'arancio stanno compiendo una delle più magnifiche gesta che la storia possa ricordare, stanno soprattutto insegnando ai molti che hanno per noi il culto dello sprezzo che nel nostro paese non solo fioriscono gli aranci, ma anche una poderosa giovinezza di muscoli e d'entusiasmi.

E basta: chè di letteratura, anche a proposito di questa guerra se n'è fatta abbastanza, come è nostra abitudine.

L'impresa — diciamo pure noi cui non offusca



Il 7° Giro di Lombardia - Micheletto, secondo arrivato. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

l'animo lo spirito di parte e possiamo perciò permetterci il lusso di qualche piccola sincerità — si è dimostrata più aspra di quel che si credeva. E molti nostri fratelli or dormono composti in fila sotto le grandi sabbie, all'ombra dei palmizi. La previsione degli avvenimenti non era del resto difficile. A noi fu facile, tanto che un mese fa, prima che si aprissero le ostilità, potevamo scrivere: « Certo il bombardamento è cosa facile, specie se si pensa che la flotta turca si compone di quattro carcasse. Ma il bombardamento ha per effetto la ritirata verso l'interno, verso i forti lontani dalla costa, inattaccabili dalle navi. E allora come fare? Scendere bisogna... Francamente, in fatto di insidie africane abbiamo dei tristi precedenti. I pericoli di uno scontro per terra, in paese sconosciuto, in altro clima, contro gente che non cerca altro che d'essere ammazzata, ma anche d'ammazzare, sono infiniti e imprevedibili. E allora... ». Allora indicavamo il rimedio semplicissimo. La conquista cioè della parte interna, che è grande quanto cinque volte l'Italia, per mezzo di dirigibili e d'aeroplani che lasciassero cadere sulle orde fanatiche piccoli micidiali *così* di quella roba che ha inventato Nobel. Siamo stati facili profeti. Ma troppo tardi siamo stati ascoltati. Se lo fossimo stati prima, forse molte nobili vite sarebbero state risparmiate. Ora torniamo dirlo a gran voce, che tutti ci sentano. La via della vittoria è quella dell'aria!

Questo bisogna ben capire. Ora, per noi, dieci aeroplani valgono più di diecimila fantaccini. Chi

è tanto miope da non vedere gli infiniti pericoli di una lenta conquista palmo a palmo di quell'immenso territorio desolato? Strade intanto non ne esistono. E tutti sanno che Cesare e Napoleone, i due più grandi geni della guerra che siano esistiti, la prima cosa che facevano allorchè muovevano alla conquista di un paese era quella di costruirsi delle spaziose e solide strade. Tant'è vero che tutta Europa è ancora piena di vie cesaree e di vie napoleoniche. Ma ora codesta sarebbe una pazzesca inutilità. La meccanica (e lo sport, se permettete), hanno dato all'umanità una macchina nuovissima per cui tutto lo spazio imponderabile è una magnifica via trionfale, le cui strade son quelle del sole e quelle che a notte battono i raggi lunari.

Ora fummo ascoltati: e le granate di picrato che il tenente Gavotti ha lasciato cadere sull'accampamento turco hanno fatto ottima prova. Tanto che leggero giorni sono, non so dove, che l'arbitrato dell'Aja avrebbe forse proibito l'uso di codesti espedienti come quello di un'arma troppo micidiale... Illusi! La guerra s'infischia degli arbitrati: la guerra è fuori della legge, è la ragione ultima.

Fummo ascoltati, ma tardi. Perché? Ecco, certe cose si capiscono.

Accorgersi che con dieci aeroplani si possono ottenere maggiori risultati che con un esercito di diecimila soldati, cui le condizioni d'ambiente, di clima, di civiltà, di educazione, di moralità, pongono non certo in condizioni di superiorità al confronto di un nemico bestiale d'una razza inferiore cui certo l'omicidio meno ripugna (alcuni tardi epigoni di Carlo Marx non vedono nella guerra che il connubio di due delitti, essi che dicono avere la guerra per fine il furto e per mezzo l'omicidio...), al confronto d'un nemico cui la religione della violenza ne santifica le sanguinose gesta, accorgersi, dicevo, di tutto ciò, dà luogo a una di quelle stupefacenti sorprese che fanno insieme pensare ed anche forse sorridere. Del resto anche i turchi, ed è tutto dire, si sono accorti degli enormi benefici dell'aviazione.

I turchi, si dice, hanno chiesto aeroplani ed aviatori agli Stati Uniti, offrendo in cambio molto oro, forse non ignari della meravigliosa influenza che sull'animo del popolo *yankee* esercita il fulgore di una piramide di sterline. Pare n'abbiano avuto un rifiuto. Essi non sono ancora degni di assidersi al banchetto della nostra civiltà.

I turchi avevano dato ad intendere agli arabi che i nostri aeroplani erano geni alati che Allah mandava da Costantinopoli per confortare i difensori della bandiera del profeta. Ma ora più non

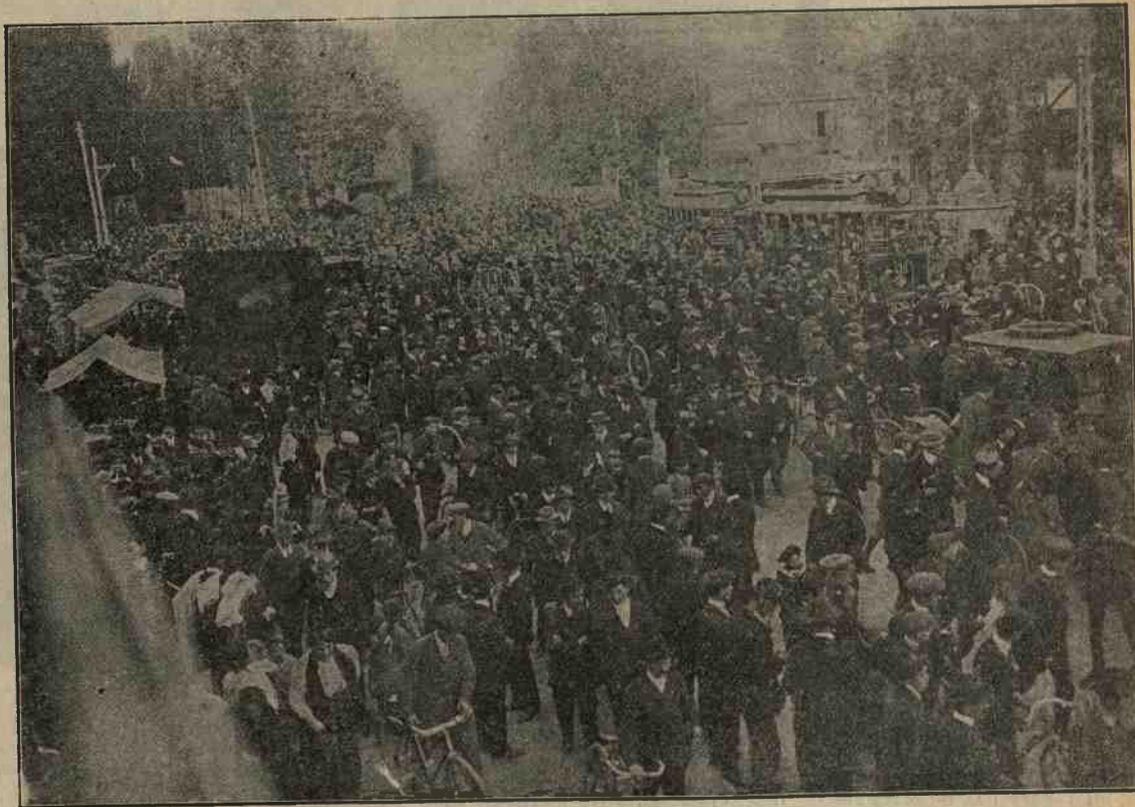


Il 7° Giro Ciclistico di Lombardia. — Pelissier, il vincitore all'arrivo. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

credono, poichè hanno avuto agio di sperimentare le deleterie conseguenze dei conforti divini loro giunti sotto forma di granate di picrato. Pare ora che nove ali tendano il volo ai palmizi di Tripoli.

Nuovi aviatori che non vestono la divisa del soldato portano il contributo della loro audacia e del loro entusiasmo al trionfo dell'impresa guerresca. Non soldati? E chi non è soldato quando la patria muove alla guerra? I nostri voti hanno dunque il magnifico guiderdone della realtà. Plaudiamo dunque, e bene auguriamo. La via della vittoria è quella del sole.

Valentino Lardi.



Il 7° Giro Ciclistico di Lombardia. — L'enorme folla all'arrivo. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

CICLISTI!
LE INCOMPARABILI
BICICLETTE

PEUGEOT

SONO RICONOSCIUTE
LE
PRIME DEL MONDO

Sports atletici ⁽¹⁾

La corsa.

Esistono tre specie di corsa: la corsa di velocità fino a metri 500; la corsa di mezzo fondo da metri 500 a 5000 e quella di resistenza o fondo oltre i metri 5000.

Della prima c'è poco da dire; non esistono norme speciali per ottenere qualche vantaggio sugli avversari.

In ogni corridore è quasi innato un modo particolare di correre: egli cerchi di migliorarlo, bilanciando bene il proprio

corpo durante la corsa, portando le gambe ad ogni passo con speditezza in avanti, ed evitando di fendere l'aria, con le mani, in una quantità di movimenti inutili. Le braccia piegate al gomito (e non penzoloni) devono accompagnare il movimento delle gambe.

E' invalso quasi da per tutto l'uso, perchè il migliore, d'abbandonare lo *start* con la partenza bassa: il corridore sta curvo in avanti sorreggendo il corpo superiore soltanto sulle dita delle mani, che non dovranno oltrepassare la linea di partenza. Le gambe sono pure piegate, la sinistra precede di qualche centimetro la destra. Si deve procurare ch'essa abbia un buon punto d'appoggio per favorire l'atto della partenza.

Al segnale dello *starter* s'abbandona con un fortissimo scatto la propria posizione e ci si lancia verso la mèta. L'esito d'una corsa dipende in gran parte da un'ottima partenza.

Durante la corsa non si badi ad altro che ad un immediato arrivo al traguardo, non si guardi mai alle parti, o peggio ancora all'indietro, per tema forse d'essere sorpassati da qualche concorrente. Il più semplice movimento del capo può far perdere l'equilibrio e per conseguenza il ritmo del passo. A qualche metro innanzi all'arrivo si cerchi d'aumentare s'è possibile la velocità della corsa (spunto o *spurt* finale), badando bene di non alterare la posizione del corpo mantenuta durante il percorso.

La corsa di volata è uno dei migliori esercizi per lo sviluppo del cuore e dei polmoni, però deve essere praticata con molta precauzione badando di non affaticarsi troppo.

Le persone poi, che hanno già una certa età in cui non si deve fare più troppo a fidanza con le proprie forze, anche se sane o robuste, non s'alleneranno in questo esercizio che impone troppo grandi esigenze al cuore ed ai polmoni.

Corsa di mezzo fondo.

Questo genere di corsa è difficilissimo perchè obbliga il corridore durante il percorso a sviluppare, non solo una grande velocità, ma anche una notevole resistenza.

La partenza e le regole da osservarsi durante la corsa, sono su per giù uguali a quelle dettate nella corsa di velocità. Si discostano alquanto soltanto nel modo di respirare. Nella prima alcuni corridori, bene allenati, percorrono tutta la distanza senza respirare. Si forniscono, all'atto della partenza, i polmoni d'una abbondante provvisione d'aria, e sprigionano poi questa durante la corsa adagio e con precauzione. Nella gara di mezzo fondo invece, essendo il tratto di molto superiore, quest'è quasi impossibile. Si respiri perciò oltre il naso con ritmo regolare e profondamente.

Il corridore, per diventare provetto, dovrà esercitarsi

molto nella respirazione, perchè se potrà disporre d'un paio di robusti polmoni non gli mancherà di certo, durante le gare, il respiro, ciò che gli farebbe sempre scapitare in velocità.

Allenandosi non si percorra subito con la maggiore velocità tutta la distanza per la quale si concorrerà, ma si principii con un tratto piccolo e lo si aumenti poi, a poco a poco, sempre più.

Ci s'eserciti molto nella partenza, e certi giorni non allenandosi nella corsa di mezzo fondo si percorra qualche chilometro con lieve passo per aumentare la resistenza dei polmoni e dei muscoli delle gambe; altre volte poi si facciano delle corse di velocità su metri 100 200.

Corsa di resistenza o di fondo.

La corsa di resistenza è pure un esercizio fisico molto conosciuto. Quasi in ogni luogo vi sono società che bandiscono annualmente, ed anche più volte, gare di simile genere. E dopo l'impulso dato dal nostro Dorando Petri, nel mese di luglio del 1908 a Londra, durante gli ultimi giochi olimpici, col vincere nella corsa della Maratona (chilom. 42), anche le gare su percorsi lunghissimi sono divenute assai frequenti.

Riguardo all'allenaggio dirò che si percorrono dapprima piccole distanze aumentando poi queste sempre più. Si facciano di frequente lunghe marcie e si cerchi di sviluppare con gli esercizi d'atletica leggera la muscolatura di tutto il corpo. Correndo si evitino tutti i movimenti superflui che stancano inutilmente, e non si sollevino, facendo il passo, le gambe troppo in alto.

Si respiri di continuo per il naso, poichè l'aria entra così nei polmoni riscaldata a sufficienza.

Se però mancasse il respiro, si potrà, senza danno, di tanto in tanto respirare per mezzo della bocca, qualora l'aria sia priva di polvere, ed avendo cura di appoggiare la lingua contro il palato, perchè in tal maniera l'aria raggiungerà, prima di arrivare ai polmoni, almeno in parte la temperatura del corpo.

Corse ad ostacoli naturali, steeple-chase ed a ostacoli artificiali.

La corsa ad ostacoli naturali (cross country) si svolge su strade ed attraverso a campagne. La distanza varia da 5 a 20 chilom. Durante il percorso il corridore è obbligato di superare alcuni ostacoli naturali, come muriccioli, siepi, ecc.

L'originale di questa corsa consiste in ciò, che il concorrente non conosce l'itinerario, perchè esso viene indicato, lungo la via, mediante foglietti di carta, bandierette oppure con la calce, soltanto alcuni momenti prima della partenza.

L'accennato esercizio è molto salubre, perchè

Jean Bouin, che ha percorso in match, contro Bouchard, km. 18 e m. 583 in un'ora, stabilendo un record su questa distanza.

lo si eseguisce (ad eccezione degli ultimi 500 metri che si protraggono su strada piana), in mezzo alla campagna, rendendo così possibile ai polmoni d'immagazzinare dell'aria buona priva di polvere. La seconda è la così detta «steeple-chase» che si svolge su pista e la distanza è da metri 500 a metri 5000.

Il corridore deve superare ad ogni giro di pista: una siepe (alto m. 1.06), un fosso (largo metri 3), uno stecconato fisso (alto m. 1.06) ed un muro o maceria (alto m. 0.70).

Da ultimo la più importante è la corsa ad ostacoli artificiali (hurdles-steeple-chases).

Di solito si percorre m. 100 o 110 comprendenti 10 ostacoli (alti m. 1.06) e distribuiti, il primo a m. 15 dalla linea

(1) *Atletica Pesante* di Bruno Rovers - Ediz. R. Bemporad, Firenze.

di partenza e gli altri ad intervalli di 9 metri. La sua esecuzione è oltremodo difficile e prima che si possa percorrere la distanza in un tempo mediocre, si dovrà molto esercitarsi, in ispecial modo nel salto oltre gli ostacoli i quali non dovranno essere superati con un salto alto, ma si calcolerà l'altezza in modo che si possano superare soltanto piegando di traverso la gamba prima, oppure stendendola in avanti e sollevandola in alto più che sia possibile.

Abbandonato lo « start » come nella corsa di velocità o di mezzo fondo, con la partenza bassa, si cercherà di misurare la distanza in modo che, oltrepassato il primo ostacolo ed effettuato l'arrivo a terra sulla punta e non già su tutta la pianta del piede, si possa continuare, senza perdere tempo, la corsa, facendo tra un ostacolo e l'altro soltanto quattro passi.

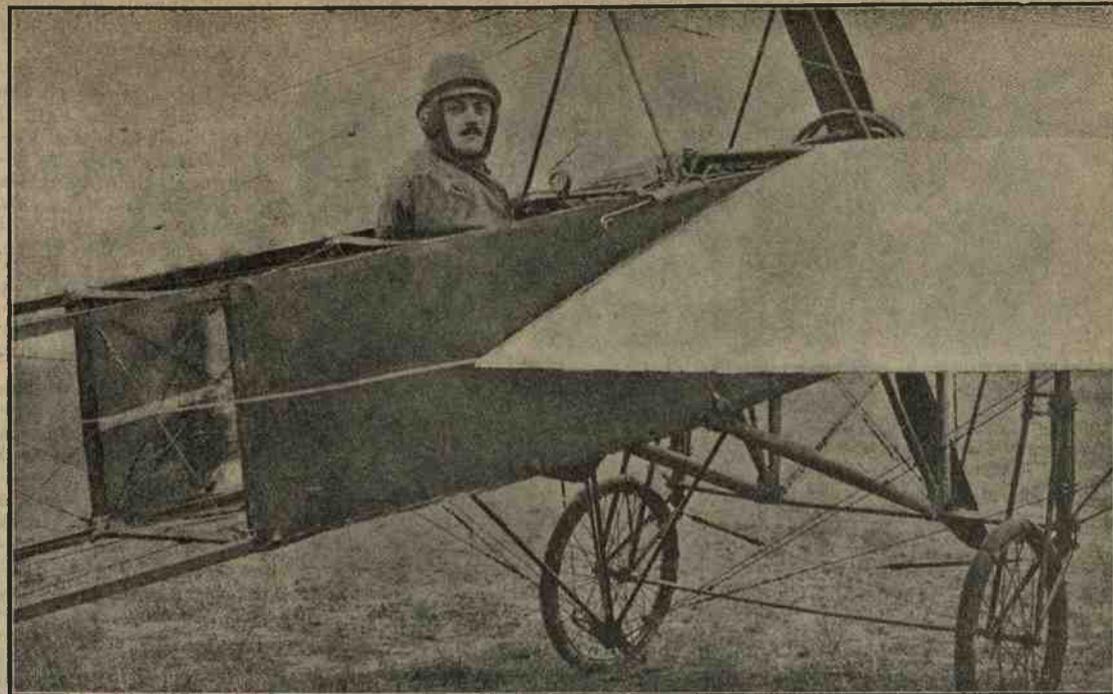
L'arrivo a terra è d'importanza capitale per una buona riuscita e richiede un paio di gambe molto robuste, perchè l'ostacolo dev'essere superato con un passo in guisa che una gamba vi lancia oltre il corpo, e l'altra, toccando il suolo, deve sopportare il peso di tutto il corpo, non piegandosi eccessivamente in avanti per rendere possibile la continuazione della corsa senza interruzioni di sorta o perdite rilevanti di tempo.

Bruno Rovere.

I nostri aviatori

L'aviatore dott. Alfredo Cavaliere, il 2 novembre, pilotando un areoplano « Antoni », ha salutata la partenza dei Sovrani da Pisa, accompagnando il treno reale da Pisa a Livorno.

L'apparecchio « Antoni » rappresenta l'originale tipo italiano, sia come costruzione che principio, avendo come principale prerogativa le ali, che, contrariamente a ciò che esiste negli attuali areo-



Il neo aviatore Carlo De' Croce, che, con apparecchio Chiribiri, volava il 29 e 31 ottobre scorso all'aerodromo di Mirafiori complessivamente 5 ore e 45'.

plani, sono flessibili, con distribuzione speciale della flessibilità, in modo che, per la forma speciale e caratteristica che assumono nel volo, l'apparecchio diventa irrovesciabile ed acquista interessanti prerogative sia per il volo a motore acceso che spento.

di aver la loro medesima, e forse migliore, stoffa di atleti.

La corsa è stata infatti quasi sempre condotta dagli italiani ad un passo sostenutissimo di oltre 30 km. all'ora, e dove più faticosa era la strada, primi a portarsi avanti furono i nostri. Così l'aspra salita di Brinzio vide primo sulla sua vetta il torinese Durando, e, sull'erta più faticosa del percorso, quella della Cappelletta, giunse con un buon centinaio di metri di vantaggio sugli avversari l'ex-dilettante Torricelli alla cui ruota era solo più rimasto il francese Passerieu.

Battagliera e tenace fu la lotta impegnata da questi ex-dilettanti: Torricelli, Bosco, Gremo, Bertarelli, che apparivano i meno stanchi a corsa finita.

L'équipe francese dei Lapize, Georget e C. fallì all'aspettativa. Forse una non completa intesa fra questi uomini, e, più che tutto, le due forature di gomme sofferte sul primo tratto di percorso da Lapize e Georget, valsero a disgregare il valoroso manipolo su cui si era principalmente fissata l'attenzione del gran pubblico sportivo.

Pure inferiori all'attesa, perchè stanchi di una stagione intensiva di gare, apparvero gli ex dipendenti francesi, la cui compagnia certo non fu di grande ausilio ai colleghi italiani dalla maglia verde: Durando, Alasia e Vertua.

Il duo francese: Brocco, Alavoine, unici rap-

Il VII Giro di Lombardia

Vittoria francese e brillanti affermazioni italiane.

(Dal nostro inviato speciale).

Il settimo giro di Lombardia si è svolto con un tempo splendido e su strade ottime, e cioè favorito dai due coefficienti che invariabilmente ci fanno assistere a degli arrivi in gruppo compatto.

Spesso deriva così che dei corridori che più si sono distinti durante la corsa per essere stati i più battaglieri nel battere il passo ed inerpiciarsi meglio sulle salite, non essendo poi dotati di un veloce spunto finale, si vedono togliere sugli ultimissimi metri del percorso quei posti d'onore ai quali meritavano di figurare.

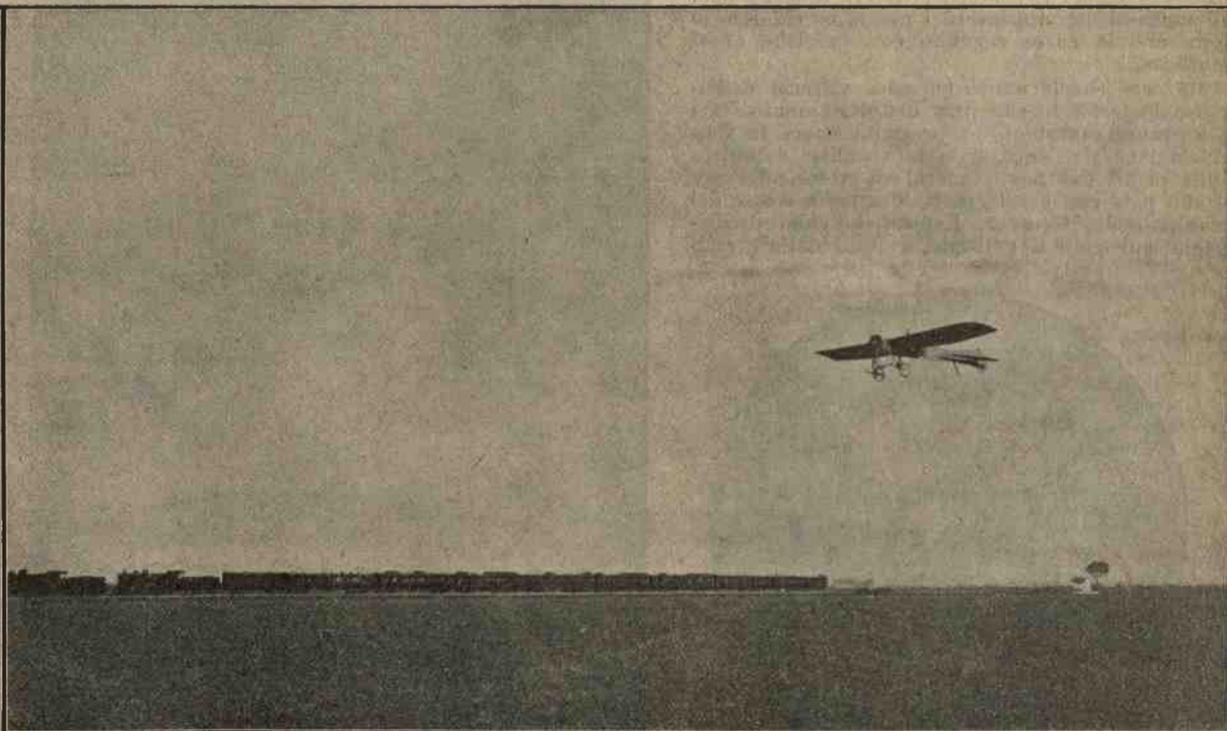
Il VII Giro di Lombardia ha visto per l'ap-

punto mancare dalle prime posizioni dei corridori che ne sarebbero stati meritevoli e che non poterono raccogliere il giusto frutto delle loro fatiche, o perchè caddero nelle ultime centinaia di metri del percorso, o perchè vennero stretti negli ultimi metri dalla muta dei compagni, anelanti tutti alla vittoria finale.

Un rilievo è poi in dovere di fare chi ha seguito la corsa senza preconcetti di parte o meglio senza soverchi entusiasmi per un aggruppamento di corridori piuttosto che per l'altro. Il rilievo è che i nostri rappresentanti hanno mostrato ai colleghi di Francia, del Belgio e della Svizzera

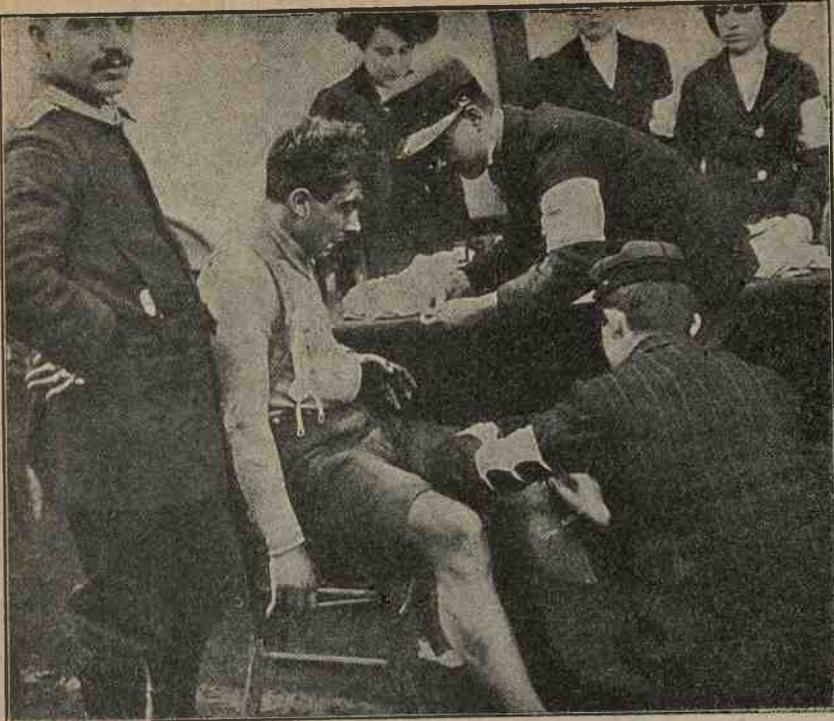


L'aviatore dott. Alfredo Cavaliere.



L'aviatore dott. Alfredo Cavaliere ha salutata la partenza dei Sovrani da Pisa accompagnando il treno reale da Pisa e Livorno.

CICLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1911 DEI **NOVITÀ INTERESSANTI OFFICINE DEI = MILANO**
 VIA PASQUALE PAOLI N° 4
 RAPP. PER TORINO: G. CAPELLA - VIA NIZZA 67



Il 7° Giro Ciclistico di Lombardia. — La medicazione dei feriti, e l'opera proficua della Croce Verde Milanese. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

presentanti del poderoso gruppo degli *alcioni*, furono quasi sempre all'avanguardia, e Brocco per un momento parve trionfare in uno dei frequenti suoi tentativi di fuga nell'ultimo tratto del percorso. Svizzeri e tedeschi non figurarono mai nelle fasi più combattive della corsa.

Dei nostri più quotati e reputati campioni, tutti si comportarono bene; forse non farono all'altezza della situazione. B ni, il campione nazionale, e Cuniolo, il vincitore del Giro di Lombardia dell'anno scorso.

Riassumendo, i corridori italiani hanno mostrato ai colleghi venuti di fuori in numero ed agguerrito lotto, che anche da noi si è imparato a resistere un passo velocissimo per molte ore, e che nelle salite non ci lasciano ormai addietro neppure i più specializzati *grimpeurs*.

Per chi poi volesse concludere, malgrado queste mie argomentazioni, che la vittoria è pur sempre rimasta ad un francese, risponderò molto semplicemente che l'uomo che ha vinto era ed è realmente il più forte e completo corridore di quanti gli contesero la vittoria in questo VII Giro di Lombardia.

All'indomani della prima vittoria del Pelissier in Italia (corsa delle Tre Capitali) vi fu chi commentò come era bastato l'intervento di un francese (fra i meno quotati in patria) ad una nostra corsa per riportarne vittoria in modo anche abbastanza facile. Il commento parve sensatissimo, ed umiliati ne apparvero i nostri corridori e le folle che le corse seguono con passione quasi morbosa.

Ma ecco che la nuova superba vittoria dell'oscuro Pelissier lo classifica definitivamente fra i più grandi campioni, lo presenta come la vera rivelazione dell'annata, e la sconfitta subita in sulle prime dai nostri corridori, viene ad avere il suo paio con quella patita domenica scorsa dal manipolo dei Georget, Lapize, Alavoine e compagni, sui quali il Pelissier, reietto dalle grandi

Casi francesi, ha voluto e saputo prendersi una clamorosa rivincita.

Dopo la vittoria dell'isolato Pelissier — perché come tale corse egli il VII Giro di Lombardia — la più bella parte fu sostenuta dagli italiani, sia dai corridori della vecchia guardia, come da quelli della generazione nuova.

Al traguardo d'arrivo.

Corlaita, Brocco, Pelissier... e il suo professore.

A giusto titolo di merito per i solerti organizzatori di questa classica gara ciclistica, premetterò anzitutto che le disposizioni prese per il regolare svolgimento della corsa furono complete e veramente encomiabili.

Il traguardo d'arrivo, per tutto l'ultimo chilometro, venne tenuto completamente sgombro dal pubblico per permettere una regolare volata finale.

Non è colpa degli organizzatori se il valone di Monza, pur nella sua ampiezza, fu insufficiente

ad un plotone di ben 25 corridori di mettersi in posizione buona per aver via libera ed impegnare regolarmente la volata finale.

Avvenne infatti che, per farsi luce, qualcuno urtò qualche altro (chi dice che involontario complice di ciò sia stato un motociclista il quale veniva incontro ai corridori su di un lato del via), per modo che si verificò una caduta che travolse una buona metà dei componenti il grosso plotone, facendo irrimediabilmente perdere loro ogni chance di vittoria, a poche decine di metri dal traguardo d'arrivo.

Appena il gruppo superstite alla caduta ebbe passato il traguardo, e cominciarono a giungere a piedi, zoppicanti e feriti, quelli che erano caduti, il pubblico — una vera fiumana intrattabile — invase lo stradone, pigiandosi intorno ai corridori che sopraggiungevano.

Vidi così Corlaita, col viso atteggiato ad una smorfia di dolore e di disappunto rabbioso.... Dagli occhi gli cadevano dei goccioloni lunghi, lunghi quasi come la sua persona, lacrime amare per la feroce disdetta...



Il torinese Leopoldo Torricelli, classificato con tre punti, primo arrivato dei dilettanti e buttanti come professionisti nel VII Giro di Lombardia.

La folla gli gridava « Bravo Corlaita... » ed egli con gli occhi smarriti pareva dicesse piangendo: « Ma volete ancora canzonarmi?... Che bravo d'Égitto!... »

Brocco, il piccolo, vivace *Cocò*, sgambettava per farsi largo fra quel nugolo di seccatori. A qualcuno che insistente gli chiedeva: « Cosa siete arrivato? » egli rispose molto allegramente: « E' precisamente quello che desidererei di sapere anch'io... » e poi giù una serie di: *mais c'est ébetant, ou est-elle* la Guria?

Vattelapesca... in quella confusione!

Avvicinai Pelissier mentre veniva sbalottato insieme ad Orlandini ed al suo *trainer*. Ricordate? Quel bel signore bono, versato in *utroque*, mezzo professore di filosofia e mezzo *trainer-masseur*, indivisibile compagno del Pelissier nelle sue calate in Italia...

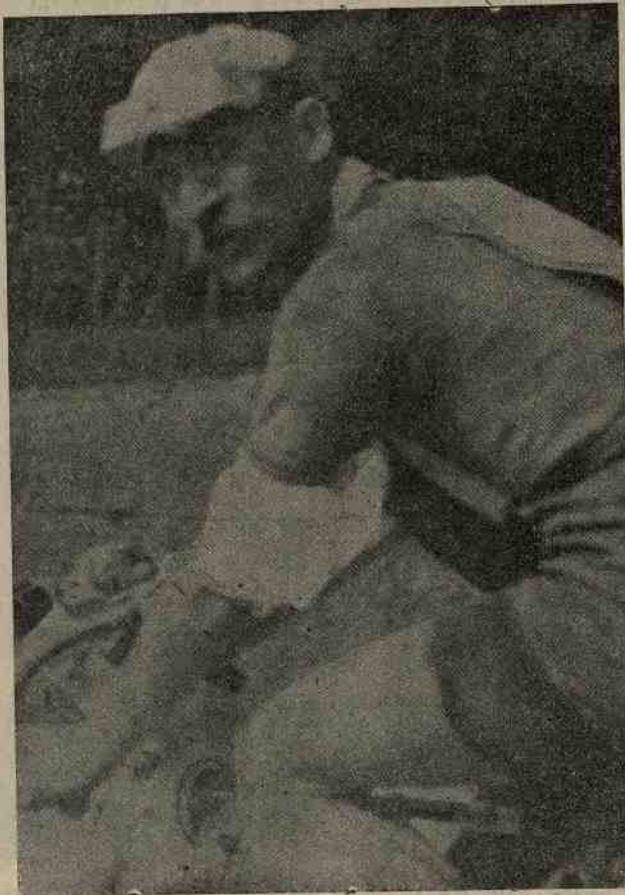
Ebbene, appena egli mi vide ed io l'avvicinai per felicitarmi specialmente con lui della vittoria del suo *poulain, Monsieur le Professeur* (ormai lo chiamiamo così!) esclamò: « Pelissier è un poco anche *voire élève*... Siete stato il primo in Italia a preconizzare in lui un campione... ».

Bevvi l'ostacolo... o meglio il complimento, e chiesi al vincitore le sue impressioni di corsa.

« Sono stato fortunato... *voilà tout!* Ero a corto di allenamento, avendo dovuto sospenderlo tempo fa in seguito ad una affezione di crampi alle gambe. Il mio amico avrebbe voluto farmi correre per una grande Casa francese, ma questa — non convinta che potessi ancora fare per lei — non m'ha voluto. Mi son ricordato allora della vostra *Fiat* e son ben lieto d'averla fatta trionfare. Lieto soprattutto d'essermi regolarmente imposto sui colleghi francesi, coi quali in patria, per incidenti varii, non mi fu mai concesso di lottare regolarmente. Ma, vi ripeto, sono stato fortunato. In questa, come nelle precedenti corse italiane da me vinte, non ho mai bucato un pneumatico e non mi è occorsa mai una disavventura. Decisamente, le strade d'Italia mi sono favorevoli ».

E favorevole gli fu pure il pubblico, che in una ondata di entusiasmo pel simpatico e modesto vincitore, lo travolse allontanandolo da me...

Quando riuscii a pervenire nel recinto del controllo a firma, ove la Croce Verde aveva ottimamente disposto per i necessari servizi



Il belga Vanhouwaert, Carlo Duranò e Brocco, i tre corridori che col Torricelli furono classificati a pari merito con 3 punti essendo giunti sulla stessa linea, dietro i due primi.

== 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

sanitari, trovai i nostri dilettanti Torricelli, Gremo, Bosco (quest'ultimo che si faceva medicare i ginocchi feriti) e mi felicitai loro cordialmente dell'ottima gara sostenuta.

Di fisico erano freschissimi, ma abbattuti di morale. Però, da buoni ed asciutti piemontesi, non sciupavano molte parole a dire i fatti loro.

« Avete fatto anche troppo » dissi loro per rincuorarli. « Migliore debutto come professionisti non avreste potuto desiderare... »

Ma le mie erano parole, ed i piemontesi badano ai fatti. Fu per questo che i tre giovinotti non ebbero per me uno sguardo più cordiale di simpatia di quelli coi quali — senza accompagnamenti di parole — s'erano tolti d'intorno alcuni colleghi novellini, alla caccia dell'intervista...

Il mio "raid", automobilistico.

Questa del VII Giro di Lombardia è stata per me una delle corse più avventurose. Poichè, inaspettatamente, ho trovato anche in persone sconosciute, dei preziosi ausiliari che mi hanno tolto dall'imbarazzo da ripetuti momenti critici, così credo doveroso citare queste egregie persone che hanno permesso ai miei giornali di poter assolvere il compito loro di riferire cioè, a mezzo del oro inviato, le fasi dell'importante competizione ciclistica. Alla partenza da Milano presi posto

**Al seguito d'una corsa:
Che brutti momenti!...**

Ho voluto ricordare brevemente le mie peripezie nel seguire l'ultimo Giro di Lombardia per venire ad una conclusione che sembrerà forse dissenata ai miei colleghi di sport. Ad una conclusione che si riassume in una frase sola: Basta corse su strada!

Dove passa una muta irruente di corridori ciclisti, con alle calcagna la tumultuosa carovana delle automobili di rifornimento e della Giuria, non si conoscono più ostacoli... Per gli automobilisti s'impegna una corsa d'automobili per il primo posto, una corsa su circuito aperto, dove è permesso giocare la vita propria e quella degli spettatori... Non v'è più nulla che trattenga. Si deve correre, si deve trovarsi presenti ad ogni fase della gara. Cani e galline non sono più ostacoli: si travolgono. Un automobile che non ci lascia il passo lo si minaccia d'investirlo, anche se non è un concorrente, ma una comitiva di semplici turisti che per caso si trova a passare di là.

Si infilano le strade dei paesi che qualche volta sono vicoli, ad una velocità spaventosa, che fan fuggire via i piccini piangendo e sbraitando, e fan gridare bestemmie ai grandi.

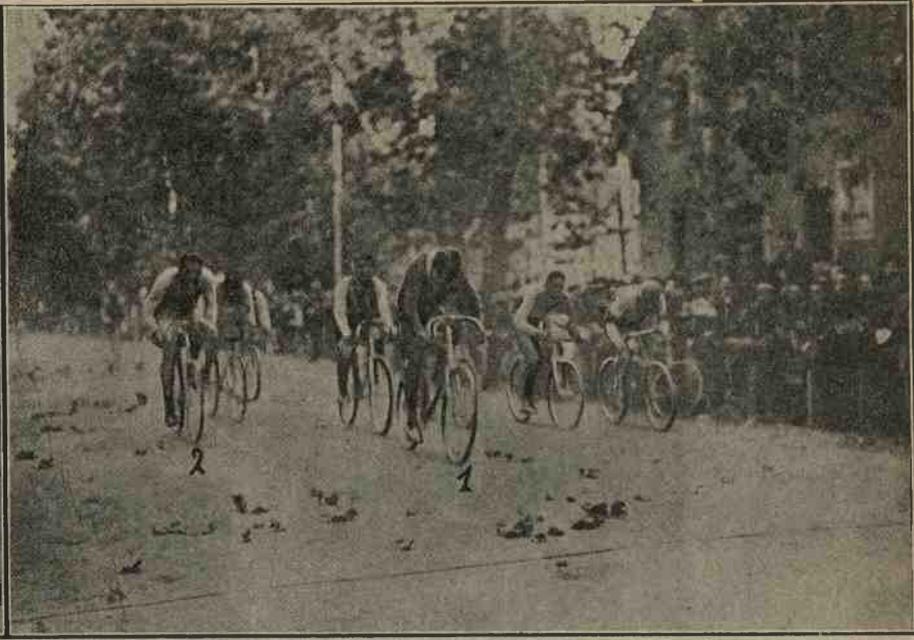
come me e più di me scrivono e lavorano per lo sport nazionale, ma non voglio rendermi più oltre scientemente complice di una esagerata concezione che vorrebbe essere sportiva, ma che non lo è assolutamente più.

**Le corse ciclistiche su strada
dovrebbero farsi su circuiti chiusi.**

Poichè non basta criticare, ma occorre — se si vuol fare opera proficua — suggerire, così esporrò una mia idea, non nuova però, sulla forma con la quale dovrebbero svolgersi le future corse ciclistiche su strada, di cui io non nego certamente l'interesse, e, molto alla lontana, anche una certa utilità.

La mia proposta verte sulla formula del circuito chiuso, tipo Brescia, dove pubblico e giornalisti possono seguire benissimo, comodamente seduti, le fasi della lotta attraverso i comunicati che apposite tabelle porterebbero ben visibili.

Dal momento che si potrà ottenere dalle Autorità, più d'una occasione, il blocco delle strade solcanti la grande arteria sulla quale si svolgevano le corse automobilistiche, perchè non si potrebbero avere le stesse facilitazioni in determinate epoche dell'anno e in quelle date regioni che si prestano all'uopo, e farvi disputare le grandi corse ciclistiche?



Il VII Giro Ciclistico di Lombardia. — I corridori sulla salita della Cappelletta prima di Como. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

Al traguardo d'arrivo di Sesto S. Giovanni. Il primo gruppo di corridori nella volata finale (1. Felissier, 2. Micheletto).

sulla Florentia del signor Maino, il noto costruttore di Alessandria.

L'ospitalità non mi fu però oltremodo lieta perchè giunto a Legnano, nella ressa delle numerose vetture che al pari delle nostre seguivano i corridori, e per la ristrettezza delle strade di quella città e ad evitare il sicuro investimento di un automobilista prepotente che, senza aver inalberate le bandierine ufficiali, volle passarci innanzi ad ogni costo, andammo a cozzare violentemente contro lo spigolo dell'atrio d'ingresso di una casa. Non so come ci trovammo ancora tutti sani dopo aver corso la minaccia di fare un balzo in avanti contro la casa che inesorabilmente volle fermare la nostra corsa... forse un po' troppo precipitosa. La vettura rimase danneggiatissima su tutto il suo treno anteriore. Che fare? Tutte le altre vetture al seguito dei corridori erano già passate avanti. Per mia buona ventura sopraggiungeva un'altra automobile, quella dell'ex collega milanese E. Giulio Scarpellini, che, molto cortesemente, non si rifiutò di condurmi fino a Varese, dove giunto rividi i corridori discendere precipitosamente da Brinzio e le automobili al loro seguito, filar via inesorabilmente, e finalmente giungere la piccola, meravigliosa Peugeot del signor Picena.

Non invano chiesi ospitalità; benchè già in cinque a bordo, il signor Picena mi volle sesto... Eravamo già alle calcagna del gruppo di testa sull'erta solita della Cappelletta, quando scoppiò un primo pneumatico. Si riparò, ripartendo in fretta, ma presto un nuovo scoppio di gomma ci arrestò nel nostro inseguimento. S'era, fra l'altro, anche schiacciato il bordo d'un cerchione, e ci volle più di un'ora di lavoro alacre prima di riprendere la marcia, questa volta, ininterrotta fino a Milano. Il mio raid era finito.

Si corre delle discese dietro ai poveri corridori, così da vicino da investirli inesorabilmente se per caso uno d'essi dovesse cadere.

E' una frenesia che piglia, è un entusiasmo morboso che confina con la follia. Mi sono trovato in certe corse a provare veri momenti d'orgasmo; col cuore stretto, da un momento all'altro prevedo una catastrofe. Eppure si prendevano le curve tumultuosamente, sterzando a pochi centimetri dai piedi della folla che faceva conca nei gomiti della strada; si scartavano miracolosamente i caduti; si schiacciava qualche bicicletta di malaccorti che volevano seguire i ciclisti in corsa, e qualche volta alfine si finiva, a nostra volta, in un fossato, come m'accadde nel 2° Giro d'Italia, oppure si cozzava in una casa come mi capitò domenica scorsa.

Se non potessi sembrare un retrogrado di vecchissimo stampo, asserirei — senza tema di smentita — che quando si segue una corsa con interessi ben delineati, ci si porta automaticamente fuori d'ogni legge civile con conseguenze qualche volta dolorosissime.

Io mi son chiesto tante volte e mi chiedo ancora come certe corse, coi rischi passati, non si sono risolte in un massacro... Dio voglia che si prendano dei provvedimenti prima che qualche grave sciagura costringa una qualche Procura del Re a proibire definitivamente le corse ciclistiche su strada coll'immane seguito delle corse automobilistiche in circuito aperto...

Lo sport è una bellissima cosa, ma alla dimostrazione di questo asserto non è necessario portarsi fuor della legge comune a tutti gli uomini normali.

E faccio punto. Non temo l'impopolarità che queste mie impressioni sincere potranno cagionarmi; riuscirò anche invisito a tanti colleghi che

Verrebbero così eliminati i lamentati pericoli cui è esposto attualmente il pubblico e gli stessi corridori per i quali è un incubo pauroso il sentirsi di continuo seguire delle automobili, e il vedersi da qualche incanto attraversare di colpo la via.

La mia proposta presuppone un'eguale disciplina per tutte le corse, e queste perciò dovrebbero di gran lunga diminuire di numero perchè certo le Autorità non concederebbero che tutte le domeniche, le strade di una determinata regione venissero per lunghe ore del giorno bloccate alla circolazione del pubblico.

Per conto mio sono fermamente convinto che una unica corsa al mese per regione, in circuito chiuso in date ore al transito dei cariaggi, e solo aperto al pubblico nello spazio delle banchine, soddisferebbe l'interesse dei corridori, delle case, e l'avidità delle folle amanti delle grandi competizioni ciclistiche.

Sarei inoltre d'avviso che l'U. V. I. oltre limitare alle organizzazioni serie e importanti il suo assenso, non dovrebbe poi permettere più di una corsa a tappe all'anno, la quale allora, per forza di cose, si svolgerebbe sul tipo antico, con tutti... gli inevitabili inconvenienti del sistema.

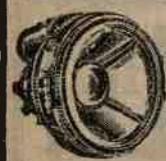
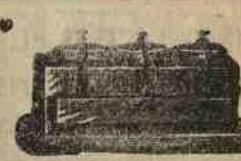
Veda l'illuminato Consiglio direttivo dell'U. V. I. se questa proposta, per ora puramente generica, meriti di venire studiata negli elaborandi particolari.

Mi pare che si tratti d'un vero problema per la continuazione o meno delle corse ciclistiche su strada. E come tutti i problemi, anche questo coinvolge quindi una soluzione.

Corradino Corradini.

L'abbonamento alla "Stampa Sportiva" costa solo L. 5.

REJNA-ZANARDINI - 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 Automobilistica Milano 1906. Grand Prix Bruxelles 1910. Grand Prix Buenos Ayres, 1910.

Areoplani o dirigibili in guerra?

I primi, fortunati successi di Piazza, Moizo, Gavotti a Tripoli hanno fatto trarre ad alcuno la conclusione che l'areoplano è assolutamente preferibile in guerra al dirigibile. Invero, se la questione è di attualità, non ci sembra abbia fatto oggi, dopo le prove dei nostri aviatori militari, un passo verso la soluzione.

I nostri ufficiali aviatori hanno fatto quello che noi sapevamo benissimo che avrebbero potuto fare e che al loro posto avrebbero fatto, con mezzi ancor meglio preparati, gli aviatori militari francesi. Questo, senza togliere nulla del loro ardire e della loro abilità, perchè sappiamo tutti che per far l'aviatore in guerra ci vuole dell'uno e del-

marittima per adattarle alle diverse condizioni in cui sarà volta a volta combattuta. Così il luogo, le condizioni climatologiche, la funzione da compiersi suggeriranno se sarà più adatto il dirigibile o l'areoplano e quale delle varie specie loro che, col perfezionamento dell'arte bellica aerea, saranno ideate.

I compiti principali che potrebbero essere affidati a una nave aerea militare si possono ridurre a questi tre: 1° Esplorazione delle posizioni e mosse nemiche (per coordinare a quelle le proprie e per aiutare i tiri indiretti delle artiglierie); 2° Getto di proiettili contro bersaglio terrestre; 3° Difesa delle proprie truppe, forti, ecc., dalle navi aeree nemiche e loro distruzione.

Compiendo una o più, contemporaneamente, di queste funzioni, la nave dovrà provvedere alla propria difesa dai tiri delle forze di terra. Prima

tamente un dirigibile. La vulnerabilità quindi è maggiore nel dirigibile che nell'areoplano; l'efficacia dei colpi è per certi rispetti più e per certi altri meno terribile in quello che in questo. Ma giacchè la vulnerabilità sta in rapporto all'altezza a cui la nave si tiene, consideriamo i due mezzi sotto questo aspetto.

L'altezza a cui dovranno tenersi le navi aeree, quando speciali artiglierie spariranno contro di esse, sarà certamente superiore a quella media a cui i dirigibili hanno navigato finora. Non basterà il record italiano del P. 2 di 1300 metri, ma bisognerà tenere, sopra il nemico, il record mondiale del Clément Bayard di 2000 metri. Ma ciò che oggi è record, domani sarà media, e ad essa presto giungerà il dirigibile di guerra, data l'importanza dell'altezza per una nave aerea. I 2000 metri sarà la quota giusta, oltre la quale neppure



Il giovane aviatore Henry Bregi, appartenente all'esercito francese, per la prima volta fece ammirare agli indigeni del Marocco un areoplano, vola-

l'altra in sommo grado. Stimavamo troppo i tre nostri ufficiali aviatori per non crederli capaci di volare per mezz'ora a 700 metri sui nemici (sforzati di armi speciali contro bersagli aerei) e di gettare fra essi delle bombe a mano.

Per ora dunque la guerra in Africa non ci ha dato alcun elemento per decidere la vecchia questione. La quale crediamo non avrà mai una soluzione unica e netta, perchè il voler dire: il dirigibile è preferibile all'areoplano o viceversa, è semplicemente assurdo e assolutamente inutile. Sarebbe come dire: la corazzata è preferibile alla torpediniera, l'artiglieria alla fanteria. La guerra non è un episodio sempre eguale, riducibile a pochi tratti. E' un complesso di operazioni che vanno compiute con diversi mezzi, in diverso modo. Le armi per combatterla sono molte, varie, ognuna con compito speciale: tutte volte allo stesso fine, ma operanti in diverse condizioni.

La guerra aerea avrà bisogno di questa varietà di armi nè più nè meno di quella terrestre e

qualità per una nave aerea di guerra è quindi l'invulnerabilità. A ciò concorrono le qualità della nave e l'altezza a cui naviga.

Rispetto alle prime l'areoplano è certamente meno vulnerabile del dirigibile per la sua minor mole. I piccoli proiettili non recano grave danno alle ali e alla fusoliera; ne possono invece recare dei gravissimi se colpissero fli, leve, motore, elica, aviatore. Nella maggior parte di questi casi, resi meno frequenti da una parziale protezione metallica, l'areoplano sarebbe messo fuori combattimento.

Il dirigibile invece, proteggibile come e forse meglio dell'areoplano nelle parti motrici e direttrici, non sarebbe condannato a sicura perdita, anche se, ad esempio, una palla colpisse il pilota, avendo in sé la forza sostentatrice e più piloti. Il pericolo maggiore e certo grandissimo non sta quindi negli organi motori e direttori, come nell'areoplano, ma sta nell'involucro, giacchè una piccola palla a scintilla distruggerebbe comple-

gli areoplani avranno convenienza ad innalzarsi. Il vantaggio quindi si ridurrà alla maggior velocità con la quale i due mezzi acquisteranno posizione a tal quota; sarà cioè un vantaggio di manovra, non di azione. Rispetto alla quale daremo la preferenza all'areoplano.

Consideriamo ora i vari compiti che possono essere affidati a una nave aerea in guerra.

L'esplorazione può essere grande o piccola. Con la prima si tende a scoprire la dislocazione di grandi forze, ad esempio, un'armata o un corpo d'armata, a scopo strategico; con la seconda si cercherebbe di scoprire la posizione di minori reparti a scopo tattico e per regolare il tiro indiretto delle artiglierie.

Per la grande esplorazione occorre naturalmente tenersi in aria parecchie ore; il che è certo più capace di fare il dirigibile dell'areoplano. Inoltre l'osservazione, essendo allargata in una zona di ampia fronte e non minore profondità, sarebbe più precisa e più celere se compiuta da più osser-

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anonima **B. BIANCHI** - Viale Abruzzi, 16 - Milano

BIANCHI

montate
con gomme

PIRELLI

vatori; e il dirigibile certo ne porta più dell'aeroplano. Il maggior numero di osservatori allarga la zona di osservazione sulla linea di marcia, e questo enorme vantaggio compenserebbe ad usura l'inferiorità del dirigibile rispetto alla velocità. Crediamo insomma che una grande esplorazione sarebbe più velocemente ed esattamente compiuta da un dirigibile con quattro osservatori, marciante a 60 km. all'ora, che non da un aeroplano con un osservatore, marciante a 100 km. all'ora.

Nella piccola esplorazione poi, dato che la distanza non sarà che di pochi chilometri, la maggior velocità di marcia darebbe ben poco vantaggio. Il dirigibile invece potrebbe compiere più esattamente e accuratamente l'esplorazione di zone coperte, potendo rallentare la velocità e anche fermarsi su di un dato punto.

Il getto di proiettili contro forze di terra e di

vantaggio: quello di lasciare all'osservatore un campo visivo completo, mentre all'osservatore del dirigibile si cela quella parte di spazio che è compreso fra i piani partenti dalla navicella e tangenti all'involucro.

Volendo perciò allontanare una flotta aerea nemica e distruggerla, sarà indispensabile l'aeroplano; a meno che l'offesa non sia rivolta contro soli dirigibili che abbiano le suddette qualità in grado inferiore.

La guerra aerea sarà dunque affidata all'aeroplano, dinanzi a cui i dirigibili ben poco potranno. Resta invece a questi ultimi un'importante funzione esploratrice e di offesa contro le forze di terra e di mare; più alcune funzioni che, date condizioni di tempo e di luogo, non possono essere affidate a un aeroplano. L'azione notturna, ad esempio, sarà preferibilmente affidata al diri-

questo ha bisogno di un hangar costosissimo, di un personale numeroso, di rifornimento di gas. Insomma se l'aeroplano è per la finanza la torpediniera, il dirigibile è la *dreadnought*. E quindi evidente che il numero degli aeroplani potrà essere assai maggiore di quello dei dirigibili. Infine la facilità di trasporto del primo, la celerità di messa in funzione, consigliano il suo uso in quelle operazioni rapide che esigono massima mobilità di materiale. Così in un'avanzata, in una ritirata forzata il dirigibile sarà o inutilizzato o esposto in stazione ai pericoli delle burrasche atmosferiche.

Queste considerazioni portano a ritenere che mentre potrebbe esser assegnato un aeroplano per reggimento, bisognerà accontentarci di un dirigibile per ogni corpo d'armata o tutt'al più per ogni divisione. Oggi invece al momento di



Casablanca a Fez. - La nostra istantanea lo riproduce mentre aiutato dagli arabi sta trascinando l'apparecchio in buona posizione per la partenza.

mare è certamente più facile ed efficace da bordo di un dirigibile che dal seggiolino di un aeroplano. Il dirigibile, potendo sostare o quasi su di un punto che si vuol colpire, permette di dirigere il tiro, di certificarne gli effetti, di insistere se efficace. L'aeroplano, lanciato a 100 km. all'ora, non permette queste operazioni; la sua azione offensiva contro forze di terra è quindi assai meno efficace di quella del dirigibile. Il P. 3, che volerà a giorni a Tripoli, darà ragione, siamo certi, a questa nostra opinione.

E veniamo alla vera guerra aerea, quella che sarà combattuta fra navi aeree. Le qualità essenziali che dovrà avere una nave aerea per respingere un attacco a forze terrestri o marittime di navi aeree nemiche e per distruggerle saranno: velocità di spostamento e di manovra; superiorità in forza ascensionale. I 100 km. all'ora, la facilità con cui un aeroplano compie i *virages*, i 4500 metri raggiunti fanno dare a questo riguardo ogni preferenza all'aeroplano. Il quale ha anche un altro

gibile: un campo, una fortezza, una polveriera potrebbero efficacemente essere attaccati da un dirigibile, mentre per un aeroplano sarebbe assai pericolosa una sortita notturna. E se si pensa alla difficoltà di sventare un attacco notturno in cielo (è già assai difficile sventarlo in mare, dove non si deve sorvegliare che una superficie!) si comprenderà l'importanza di tali azioni da parte dei dirigibili.

Così pure un'ampia esplorazione sul mare sarà più sicuramente compiuta da un dirigibile che da un aeroplano, data la sua maggior capacità di tener l'aria per molte ore.

Come si vede, dunque, dirigibile e aeroplano non si escludono perchè avranno entrambi i loro compiti nella guerra futura. Ora dovendo pensare all'organizzazione della difesa aerea bisognerà dare la giusta proporzione ai due mezzi. Qui entra in campo un'altra considerazione, tutt'altro che trascurabile: la spesa. Un aeroplano costa almeno quindici volte meno di un dirigibile. Inoltre

utilizzare la nostra aeronautica e aviazione militare, troviamo a Tripoli tre aviatori e un solo dirigibile. E se è vero che potremmo utilizzare nella guerra più di un dirigibile, di aviatori militari non sappiamo davvero dove potremmo averne altri. Questo è il frutto di quell'infesta disorganizzazione della nostra aviazione militare contro la quale ci siamo più volte scagliati. Mentre infinite cure si sono rivolte al più leggero, e non a torto nè senza frutto, si è completamente trascurata l'aviazione. Si sono formati pochi aviatori militari, non si è dato pensiero di provvedere l'esercito di molti speciali apparecchi militari. Così che oggi, nel momento del bisogno, il Governo ha ben volentieri accettato l'offerta degli aviatori borghesi che hanno accolto l'invito della *Stampa Sportiva* di formare un corpo di volontari aviatori, che concorrono con i bravi ufficiali le cui gesta hanno detto a tutto il mondo l'ardire del soldato italiano, a guidare e aiutare le forze di terra.

AUTOMOBILISTI!

Le vetture
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

**I MIGLIORI
CICLI**

ROYAL ENFIELD

MADE LIKE A GUN

LANCELOTTI e C. - Bologna.

La Candela **SPLITDORF**



è la preferita dagli intelligen-
genti per la sua costruzione,
il suo funzionamento, la sua
durata ed il suo prezzo.

GARANTITA UN ANNO

" C. F. SPLITDORF Ltd. "

Direz. Gener. per l'Italia: **A. GOLETTI** - Via S. Chiara, 64 - Torino.

AEROPLANI

Ingg. **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

Corsa **RAGUSA - SIRACUSA - RAGUSA** - km. 210

arriva splendidamente primo assoluto D'ALIA

con Bicietta

ALCYON

gomme

HUTCHINSON

tagliando primo tutti i traguardi.

Rappresentante Generale per l'Italia:

C. ZUCCHI e C. - Chiari

Rappresentante per la **SICILIA e MARSALA**: BONETTI - Palermo.

" " **PIEMONTE**: BASSO EUGENIO - Torino.

Società Italiana Stabilim. **HUTCHINSON**- Milano.

PER LA VERITA'

PER LA VERITA'

Il " Gran Premio dell'Esposizione "

venne, dai membri del Consiglio Direttivo della Società " **LA TORINO** " costituiti in Giuria, assegnato alla Casa Motosacoche, giunta con due sole macchine nella V Categoria in

ore 2, 18' 52" e ore 2, 27' 24" $\frac{3}{5}$ sul circuito **Orbassano-Bruino-Piossasco** (Km. 100). **LA**

MOTO - BORGO

con tre macchine così si piazzava nella II Categoria:

1° Fontana Giuseppe in ore **1, 24' 53 $\frac{1}{5}$** — **2° Borgo Alberto** in ore **1, 34' 45"**

3° Borgo Carlo in ore **1, 36' 38"**

Ognuno può credere che

Il " Gran Premio dell'Esposizione "

ai termini del Regolamento, spetti alla

MOTO - BORGO

Ma la Giuria con **opportune** e strane squalifiche, le **escluse** in aperta violazione del Regolamento, il primo per mancanza di un piombo non applicato dalla Giuria, il secondo per avere il motore del 7 per 1000 troppo piccolo!!! — Per questo procedere il Sig. E. M. Borgo, con citazione in data 1° Novembre corr. evocò avanti il tribunale di Torino i tre membri della Giuria per vedere annullata la loro decisione, colla loro conseguente condanna al risarcimento dei danni.

PER LA VERITA'

PER LA VERITA'



La squadra del Juventus F. C. (Fot. da Vercelli).

Sebbene dunque la guerra in Tripolitania non possa insegnarci tutto quello che vorremmo apprendere perchè il nostro nemico è sprovvisto di forze aeree, speriamo che gli organizzatori dell'aviazione militare italiana sappiano e vogliano, senza preconcetti, approfittare degli ammaestramenti che ci porteranno Piazza, Moizo, Gavotti. Con essi l'Italia, prima nazione al mondo che esperimenti in largo campo le nuove armi aeree, saprà fare quel passo avanti nell'aeronautica o nell'aviazione che la porrà all'avanguardia fra le nazioni civili.

Giuseppe Ambrosini.

I preziosi servigi dell'aereo in guerra

Di giorno in giorno, nello svolgersi delle operazioni militari in Tripolitania, si fanno notare sempre più i grandi servigi che rendono gli aerei nelle operazioni di avanscoperta e di inlagini.

Può dirsi che questa sia la prima volta che si esperimenti in una guerra l'efficacia dei velivoli. Un tentativo si ebbe con aviatori, stipendiati per l'occasione, in una delle numerose guerriglie fra le Repubbliche americane del Sud, ma i risultati furono pressoché nulli perchè le truppe guerreggianti erano divise in piccoli manipoli mobilissimi e disseminati su un territorio enorme.

Un errore fatalmente invalso pressoché in tutti gli eserciti ha fatto credere che fra i dirigibili e gli aerei vi fosse un'aspette di conflitto, cosicchè si è veduta la Germania per lunghi anni profondere tesori per i dirigibili Zeppelin, condannati tutti a perire uno alla volta, tenendo in nessun conto, anzi osteggiando, i progressi dell'aviazione. E del pari si è veduta la Francia abbandonare quasi tutta la sua flotta di dirigibili per dedicarsi completamente all'aviazione. In Italia siamo stati più fortunati, forse perchè, essendo arrivati ultimi negli studi delle questioni aeree, abbiamo potuto profittare dell'esperienza altrui. In questo primo periodo della guerra tripolina, nel quale occorre soprattutto conoscere giorno per giorno, ora per ora, le mosse del nemico palese e quelle insidiose degli arabi traditori, sono stati utilizzati col successo ormai a tutti noto gli aerei. Nel secondo periodo saranno certamente messi in azione i dirigibili, ai quali spetta il compito di cacciare il nemico dalle posizioni fortificate che esso occupa dietro le colline del Gebel. La loro azione può essere decisiva per mezzo del lancio dall'alto di grossi proiettili esplodenti che coopererebbero all'azione delle truppe assaltanti, risparmiando il sacrificio di molte vittime umane. Crediamo che ben si sia operato non affrettando troppo l'entrata in azione dei dirigibili nella guerra d'Africa. La loro efficacia bellica è contrastata, e troppi pericoli vi sono perchè si possa sperimentarli a cuor leggero. E' necessario attendere un caso estremo o le condizioni favorevoli. Per ora accontentiamoci dei servigi efficaci di avanscoperta degli aerei.

Nel mondo commerciale sportivo

A Marconini di Verona il Grand Prix. — La Société Anonyme des Explosifs de Clermont Muller e C., inventrice fin dal 1897 della polvere senza fumo Mullerite e Olermont, rappresentata in Italia dall'attivissimo signor Antonio Marconini di Verona, presentatasi all'Esposizione di Torino coi suoi prodotti, ha avuta l'alta soddisfazione di vedersi insignita del Grand Prix.

Già a Parigi nel 1900 le veniva decretata la Medaglia d'Oro; a Milano nel 1906 il Gran Premio; ad Anversa nel 1907 il Grand Prix; a Liegi

venne dichiarata fuori concorso, e membro di Giury; ed ora a Torino raccolse la massima distinzione.

Questo successo è più ragguardevole, inquantochè erano suoi concorrenti tutte le più note case di Europa e d'America.

A Torino la Casa espose parte dei suoi prodotti ed alcune specialità di munizioni da tiro e da caccia, ormai tanto conosciute nel mondo dei tiratori e cacciatori. Per farsi un'idea della loro bontà eccezionale nella pratica, basterà citare il fatto che con queste munizioni Muller ha vinto per 3 anni consecutivi il Grand Prix del Casino di Montecarlo, dove vengono annualmente tutti i più celebri fucili del mondo; inoltre in varie esperienze fatte dai diversi banchi governativi di prova queste

polveri diedero risultati superiori, tanto che vennero collocate in testa a tutte.

Vorremmo avere spazio per dire ancora lungamente dei celebrati prodotti che il sig. Marconini rappresenta in Italia.

La casa Muller è fornitrice del banco di prova di Liegi e del Regio Governo Belga.

Fornisce inoltre la dinamite a base inerte ed attiva, gli esplosivi di sicurezza per mine quali la famosa Grisoutite, la Fractorite, la Folinite, ecc., detonatori elettrici ed ordinari. Consigliamo tutti i cacciatori, e gli appassionati del tiro a segno, e tiro a volo, ad interessarsi dei prodotti di Marconini prima di fare i loro acquisti.

Il Grand Prix alla The Rubber Tyre Kelly.

— Il signor Giuseppe Giorda di Torino ci comunica la seguente notizia: Alla mia casa The Rubber Tyre Kelly di New York è stata assegnata dall'Esposizione di Torino 1911, la massima delle onorificenze, cioè il Grand Prix, unico e superiore premio in confronto della concorrenza, alla quale non furono assegnate che medaglie d'oro e d'argento. La Giuria non si basò solo sull'eleganza dello Stand, sull'importanza della nostra Casa, ma volle render ben

chiaro il nostro brevettato sistema di applicazione e la qualità della nostra merce, riconoscendole entrambe superiori a qualsiasi concorrente. Questa è naturalmente una palma che senza alcuna superiorità aggiungeremo al nostro quadro d'onore e servirà a maggior garanzia della nostra serietà».

Plaudiamo alle frasi veramente entusiastiche del sig. Giorda, il quale, oltre ad essere un onesto ed attivo commerciante, rispecchia sempre nell'anima tutta la sua giovinezza sportiva d'altri tempi, quando cioè lo sport lo si faceva unicamente per la gloria.

BOXING.

L'italiano Tony Ross (Antonio Molinas) ha battuto con facilità, in 3 rounds, Morris Harris, heavy weight, il quale è sempre stato considerato un rude e potente boxeur.

Il nostro compatriota tende a giungere primissimi onori del ring.



La squadra del Torino F. C. (Fot. L. Guarnieri - Genova).



La squadra del F. C. Internazionale di Milano. (Fot. A. Foli - Milano).



La squadra del Milan Club. (Fot. A. Foli - Milano).

CICLI
gomme
PIRELLI

FIAT

per TORINO
Ditta PASCHETTA
Via Santa Teresa angolo Via Genova.

S. C. A. T.

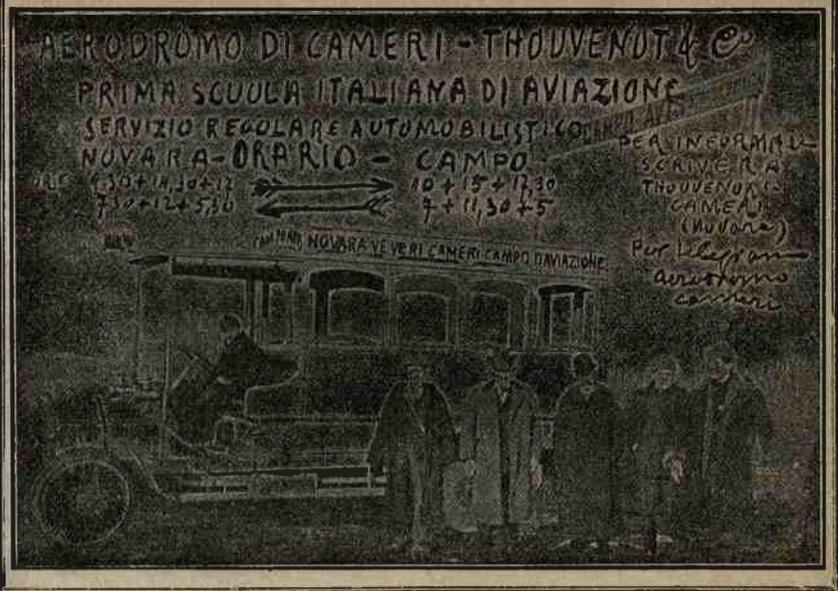
Automobili 14 e 22 HP

Materiale scelto - Lavorazione accurata

Esaminate i Tipi 1911

Provateci e confrontatene i prezzi

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



CICLI

Rambler

Insuperabili

Seorrevoli - Eleganti - Rigidi

Rappresentante Generale per l'Italia:

R. MONNEY - Via Bellini, n. 2 TORINO

Si eseguono riparazioni garantite a qualunque bicicletta.

DITTA

PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI (Successore)

Importazione diretta di Benzina e Petrolio
per Automobili e Industria

Lubrificanti di primarie Marche per Automobili

DEPOSITO IN TORINO:

Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori Dazio).
Via Saiuzzo, 11 bis (in Città).

Se PROVATE

una

"MOTO-REVE"

Modello C



voi non ne monterete altre!

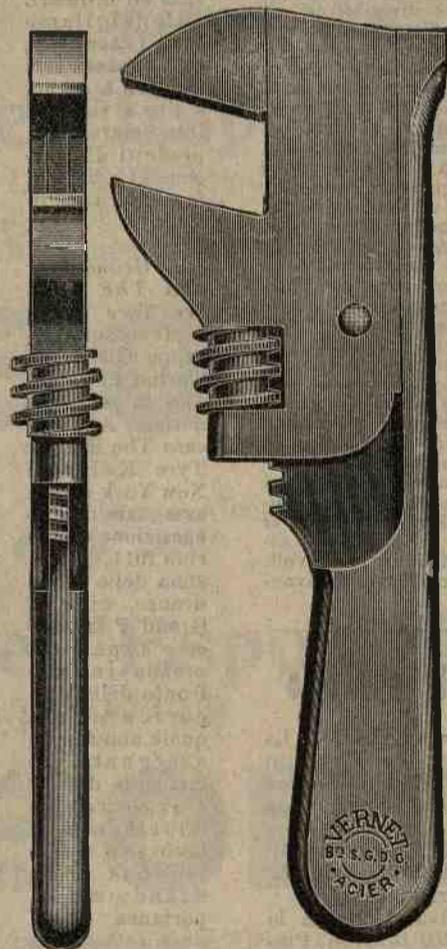
Chiedere Catalogo con cartolina doppia alla:

MOTO-RÊVE ITALIANA

MILANO - Corso Magenta, 27 - MILANO

Agente in TORINO: **Bitta Paschetta**

Angolo Via Genova e S. Teresa.



CHIAVE

"VERNET"

ACCIAIO

Speciale

per CICLISTI

AUTOMOBILISTI

e MECCANICI

SOTTILE

LEGGERA

ROBUSTISSIMA

Peso 140 grammi

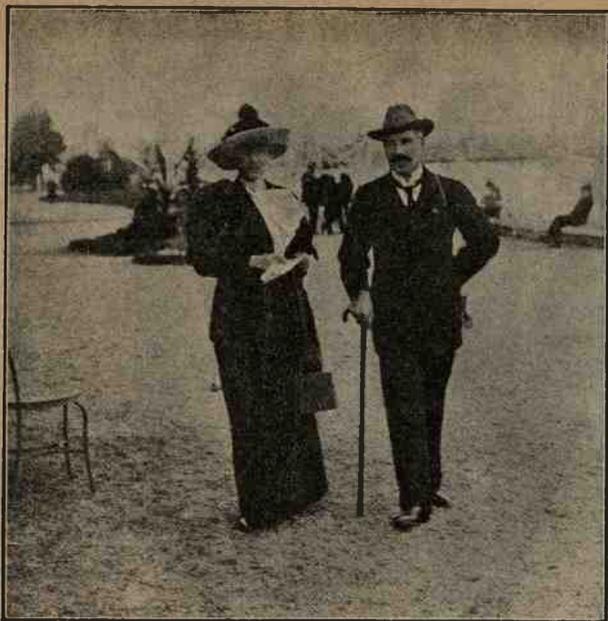
Sforzo garantito 250 Kg.

In vendita presso:

A. VERNET - TORINO

Via Madama Cristina, 26

E TUTTI I PRINCIPALI NEGOZIANI



La contessa Osio Leonino ed il cav. Mylius, Presidente della Società Varesina.



L'ultima giornata di Corse a San Siro. — Il pubblico del pesage. (Fot. A. Foli - Milano).

VARIETÀ IPPICHE

I cavalli per un'amazzone.

Quanto dirò intorno a questo argomento è reso opportuno dal fatto che spesso l'amazzone uscendo all'aperto, giustamente non vuole o non può far uso del cavallo, forse... *sui generis*, per quanto adatto allo scopo, che le è servito durante la sua istruzione preliminare in cavallerizza; in tanti altri casi poi, che è superfluo l'enumerare, potrà riuscire utile il sapere a quali criteri la sua scelta debba essere subordinata.

L'Arabo dice: « Se nel corso di tua vita incontri un cavallo di nobile origine, dagli occhi grandi, vivaci, dalle narici larghe, che abbia il collo, le spalle, le anche e le coscie lunghe; la fronte, le reni, il fianco e le estremità larghi; il dorso, gli stinchi e i pastorali corti; ed una pelle sottile e morbida, dai crini fini, dagli organi respiratori possenti, dei buoni piedi, affrettati ad acquistarlo per te, se puoi decidere il suo padrone a venderlo, e ringrazia Dio mattina e sera perché egli ti avrà inviata una benedizione dal cielo ».

Un bel cavallo sarà sempre bello tanto se montato da un cavaliere quanto da un'amazzone; ciò non ostante si comprende di leggieri come esso possa essere più adatto all'una che all'altro, come le sue forme possano armonizzare maggiormente con la maschietta figura dell'uomo piuttosto che con la fine silhouette femminile.

Accade del cavallo ciò che si verifica per l'uomo, e cioè che per diversità di costituzione, di temperamento, di struttura, di doti morali, le persone riescono diversamente adatte alle varie occupazioni della vita.

Nei cavalli esistono speciali attitudini delle quali sono elementi interessanti: l'amazzone, il carattere, la statura, l'eleganza delle forme, la qualità delle andature. Fra tutti l'elemento più importante, l'elemento base, è il carattere, ed è perciò che nella scelta del cavallo per amazzone — sia da passeggio, sia da caccia — è necessario prima di ogni qualità pretendere una bontà assoluta. Se un cavallo di carattere cattivo non è consigliabile ad un cavaliere, è assolutamente da rifiutarsi per un'amazzone.

Vediamo ora in modo sommario quali doti danno maggior attitudine allo speciale servizio da sella per amazzone; e richiamo fin d'ora — ad ogni buon fine — l'attenzione della lettrice gentile su quella « maggior attitudine » intesa a togliere ogni carattere tassativo alle qualità cui accennerò, le quali vogliono essere apprezzate *cum grano salis*. Ciò premesso, distinguerò per l'amazzone il cavallo da passeggio dal cavallo da caccia, senza parlare di quello da viaggio che costituisce una specialità ristretta a troppo pochi casi, e le cui doti distintive potranno essere quelle stesse del cavallo da caccia.

Il cavallo da caccia. — Oltre alle speciali esigenze di un tale servizio — quali la rapidità, la forza, la robustezza, necessarie a ben resistere alle intemperie, alle fatiche talora aspre, ai lunghi e veloci galoppi, al salto di ostacoli spesso considerevoli — il cavallo da caccia per amazzone deve possedere in particolare modo due doti: la generosità ed una solidità di arti a tutta prova. Guai all'amazzone che si arrischia ad affrontare un ostacolo con un cavallo debole di anteriore!

L'Inghilterra e specialmente l'Irlanda — favorite dal culto che ivi regna per lo sport equestre e dalla natura dei terreni — forniscono i cavalli più adatti alla caccia, che vengono designati col nome di *hunters*, saltatori per eccellenza, i quali non sono superati che dai puro sangue inglesi e soltanto agli ostacoli di estensione.

Il cavallo da passeggio. — Questo tipo di cavallo corrisponde a quello che anticamente chiamavasi *palafreno*; il cavallo di forme eleganti, e leggero, il

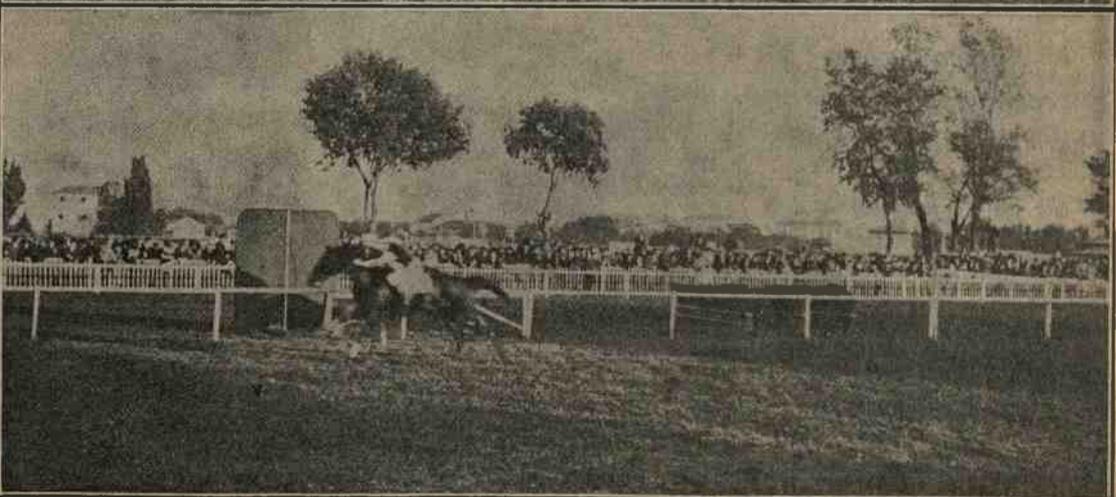
cavallo delle castellane, delle dame gentili, che andò famoso nel XIII e XIV secolo.

Le doti speciali di un cavallo da passeggio dovranno evidentemente essere più estetiche che meccaniche, destinate come sono ad appagare l'occhio di colui che vede... chi desidera farsi ammirare.

A tal proposito però sarà bene ricordare che, in certi limiti, la bellezza di un cavallo si confonde molto facilmente, ed a buon diritto, colla vigoria; cioè siamo facilmente indotti a trovar belle esteticamente quelle forme che sono caratteristiche del più opportuno vigore. E' soltanto nel caso dell'amazzone che si potrà, forse, scindere i due concetti e, nella ricerca, dar peso anche alla semplice e pura

plastica. Il pericolo di una scelta fatta con tali criteri è del resto assai menomato dal fatto che le più belle, le più eleganti forme, trovansi precisamente in quei cavalli che sono assai ricchi di più solide doti; l'arabo ed il puro sangue informino. Quando poi si credesse di poter rinunciare alla classica bellezza di linee, si troveranno prodotti adattatissimi al caso presente in tutte le razze pure e distinte.

Gli inglesi chiamano bensì col nome speciale di *parkhack* il cavallo di lusso da passeggio, e più particolarmente *lady's hack* quello per signora, ma non per questo un tal nome è riservato ad una razza o ad un tipo speciale. La bellezza è multiforme e di questo, prima ancora degli inglesi, voi ed io siamo



Le ultime corse a San Siro. — In alto: Votre Altesse rientra. — In basso: Arrivo di Votre Altesse. (Fot. A. Foli - Milano).

NAUMANN

VELOCIPEDI "GERMANIA" DI FAMA MONDIALE

Massima Eleganza, Leggerezza e Solidità

SEIDEL & NAUMANN - DRESDA

Spazio garantito in Italia: Emilio Secundo - Verona. — Vendita esclusiva in Firenze, Livorno, Pisa, Roma, Napoli, Bari: Raffaele Defendi - Venezia (Mantova).

MAINO

La Macchina delle Rivelazioni

Nel Giro di Lombardia 1910 - BAILO, *neo-professionista*, arriva terzo - seminando lungo il percorso un formidabile lotto di corridori italiani e stranieri.

Nel Giro di Lombardia 1911 - TORRICELLI, *neo-professionista*, taglia il traguardo sulla linea dei primissimi arrivati battendo i così detti Re della Strada.

G. MAINO - ALESSANDRIA

ASTERIA

UNICA FABBRICA ITALIANA

PER LA COSTRUZIONE DI VELIVOLI DI TIPO PROPRIO

Torino (Tesoriera) **BREVETTI Ing. DARBESIO**

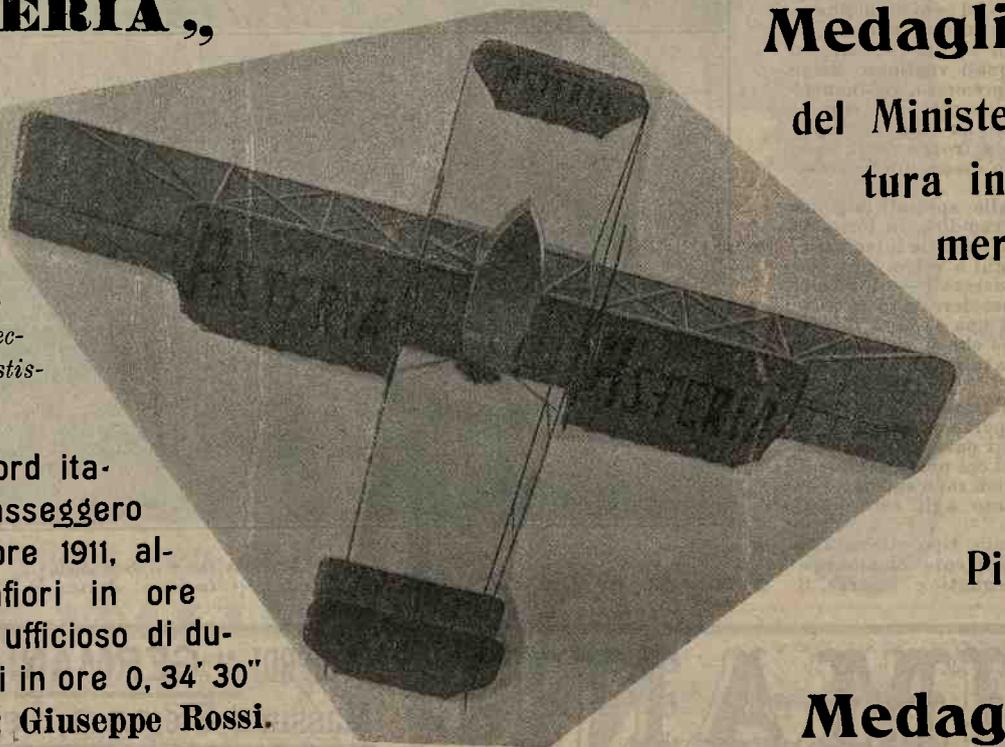
Telefono 15-01
Telegrammi ASTERIA

Il Biplano "ASTERIA",

è l'unico apparecchio ideato e costruito in Italia

che non è una copia del "Farman", o del "Blériot", e che vola nondimeno quanto i più reputati apparecchi esteri, ed è inoltre robustissimo e smontabile.

Esso detiene il record italiano di durata con passeggero battuto il 20 Settembre 1911, all'Areodromo di Mirafiori in ore 2, 2' 59" ed il record ufficio di durata con 2 passeggeri in ore 0, 34' 30" (21 Ottobre 1911). Aviatore: Giuseppe Rossi.



Medaglia d'Oro

del Ministero di Agricoltura industria e Commercio.

Massima
Onorificenza
per aviazione
Italiana.

Più il Diploma
di

Medaglia d'Oro.

FORNITORI R. GOVERNO



Da sinistra a destra: Milano I, con la sua signora, il babbo ed i fratelli. — La squadra della Pro Vercelli col nuovo direttore sportivo, sig. Attilio Bregonte. — Milano I mentre soccorre Rampini e rimprovera ad un Juventusino la foga eccessiva. (Fot. da Vercelli).

convinti; voi che io giustamente chiamo *bella lettrice* senza investigare se ripetiate il diritto a tal nome dalle forme classiche meglio che dalla fine leggiadria del vostro corpo, dalla maestosa serenità del vostro sguardo, piuttosto che dal brio inebriante di esso.

Per il cavallo da passeggio di cui qui si tratta sarà invece utile che le sue dimensioni armonizzino colla grazia, colla dolcezza delle forme femminili, e sarà opportuno propiziarsi la volubile dea che chiamasi moda, scegliendolo di mantello scuro.

Soddisfatte anche le esigenze secondarie di statura e di mantello si può concludere che potrà essere un convenientissimo *lady's hack* tanto un puro sangue inglese od arabo, quanto un andaluso, un ungherese, e anche — come consiglia saggiamente il dott. Chiari — uno dei nostri cavalli belli italiani.

C. M. Piazza.

CORRISPONDENZA

Racconigi. Romolo Manissero. — Prendiamo nota che l'apparecchio Blériot col quale ella concorse all'ultimo *raid* aereo è di sua proprietà e non, come erroneamente fu detto, della Scuola di Taliedo. Ambasciatore non porta pena, ed il nostro redattore non fece che riferire quanto udì...

Fisa. Guido Allegrucci. — Grazie.

Gioco del Calcio

Il V girone del Campionato Italiano.

Decisamente il Campionato Italiano di questo anno vuol riuscire, in ogni suo nuovo girone di *matches*, al sommo grado interessante. Ogni domenica si ha almeno una sorpresa, quando non se ne hanno due, come nell'ultimo girone nel quale, a mala pena, la *Pro Vercelli* riusciva a liquidare, con un unico goal, l'avversaria *Juventus*, assuefatta quest'anno a sconfitte assai meno onorevoli, e l'*Andrea Doria* vinceva con quattro goals a due il *F. C. Casale* che, dopo il recente e brillantissimo suo incontro col *Genoa Club* (notoriamente superiore alla *Doria*), aveva lasciato credere in una più valida difesa alla foga dei *poulains* del sempre giovane *Call*.

Un *match* sul quale molto incerti erano stati i pronostici, fu quello definitosi con la vittoria del *Milan Club* sull'*Internazionale*. I rosso-neri, con questa vittoria (2-1), si son conservati l'alea di vincere ancora il campionato in corso.

Altro club, che dopo l'ultimo suo incontro si è piazzato ottimamente, è il *Torino* che col *match* pari, ottenuto domenica scorsa sulla sempre minacciosa, ma indecisa, compagine del *Genoa Club*, parve mostrare di saper usare le zanne solo con avversari che meritino tal fatica, accontentandosi invece di vincere molto modestamente contro quelle squadre che, al confronto dei suoi uomini, paiono riuscire topolini in guerra col gatto!

¶ Ci duole non poter riferire con maggiore ampiezza di considerazioni certi particolari retrospettivi dello svolgimento di questo quinto girone di campionato. Lo spazio è

tiranno e ci limitiamo perciò ad intrattenerci, sol più brevemente, sulla partita ginocatasi nella nostra città.

Piemonte e U. S. M. fanno match nullo.

Brutto *match* quello di domenica scorsa fra il Piemonte e l'U. S. M.

Pareva proprio che le due squadre sapessero di contendersi gli ultimi posti di classifica e non volessero dimostrarsi... superiori al compito.

L'anno scorso, vedendo il mirabile assieme che collegava gli undici uomini rosso-celesti, traevamo con soddisfazione il pronostico che, appesantendosi e allenandosi nei grandi *matches*, la squadra del Piemonte avrebbe quest'anno giocato un ruolo importante nel massimo campionato. E non eravamo i soli a porre nei piccoli e coraggiosi piemontini la nostra fiducia.

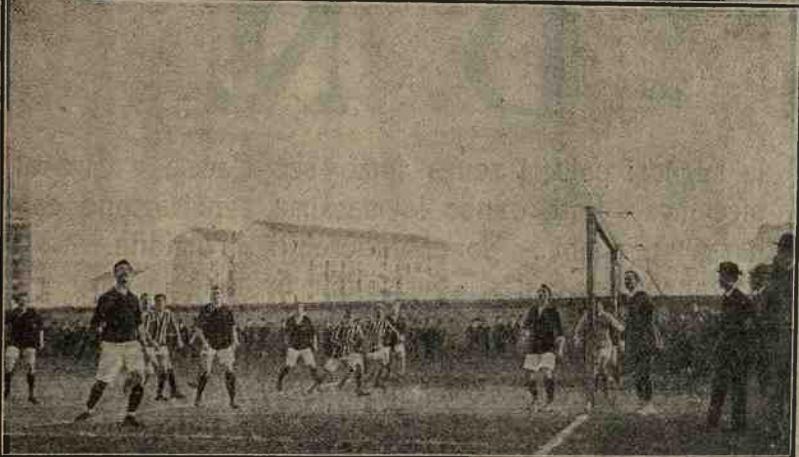
Oggi, all'inizio dell'interminabile girone, dobbiamo constatare che il Piemonte del 1910, anziché migliorare, ha peggiorato.

Dov'è quella agile, precisa linea di *forwards*, dall'azione penetrante, dal giuoco fine, classico? Dove quel senso d'ordine e di colleganza che formava la caratteristica della squadra e quella sicurezza, onniveggenza di difesa, che portò il nome del portiere piemontino fra quello dei più brillanti *goalkeepers* italiani?

Tant'è che una squadra come questa, che, pur avendo avuto delle giornate discrete, ha, in massima, deluso i suoi partigiani, domenica scorsa è stata messa in iscacco dagli undici unionisti che, anche quest'anno, non rappresentano certo un gran valore. Eppure l'Unione seppe, nel secondo tempo, prevalere ai piemontini e condurre buoni attacchi, sostenuti e vivaci.

Il forte dell'Unione, si sa, sta sempre nell'estrema difesa, in De Simoni, cui gli scacchi bianco-neri debbono se gli avversari non marciano di più, specie nel primo tempo.

Alcuni nuovi elementi non sono trascurabili e, se non altro, hanno iniettato nella squadra un po' di entusiasmo, cosa tanto necessaria ed efficace per sostenere un organismo, dalle belle e gloriose tradizioni come l'U. S. M., in un lungo e travagliato periodo di crisi.



In alto: Match *Genoa Club - F. C. Torino*. La difesa Genovese stretta nella sua area di rigore. — In basso: Match *Milan Club - Internazionale*. Un corner sulla porta del *Milan Club*. (Fot. Guarneri, Genova e Fot. Foli, Milano).



Una fase del match Internazionale-Milan Club. (Fot. A. Foli - Milano).



LIQUORE
STREGA

TONICO - DIGESTIVO
GAREGGIA COLLA CHARTREUSE
Specialità della Ditta
G. ALBERTI - BENEVENTO
Guardarsi dalle Innumerevoli contraffazioni.

Esposizione Internazionale Milano 1906 — FUORI CONCORSO — MEMBRO DELLA GIURIA.

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

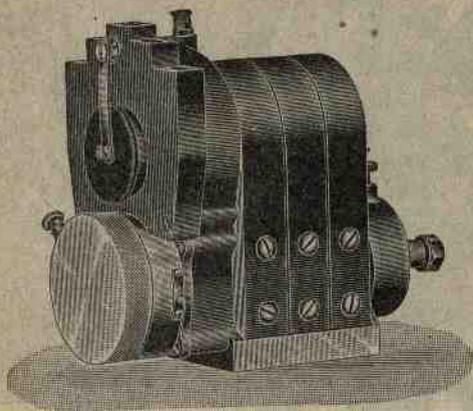
Sturezza — Perfezione — Pronta partenza — Franche riprese

regime di velocità da 40 giri al minuto a 5000.

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

Esposizione Internazionale di Torino 1911 - 2 MEDAGLIE D'ORO.

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



MICHELIN

ha pubblicato la nuova tariffa

1° OTTOBRE

dei

**Pneumatici per Biciclette
e Motocicli.**

Chiederla ai Depositari MICHELIN in tutta Italia.

CATENE

per **BICICLETTE**



CHIEDERE CATALOGO

della nuova Fabbrica Nazionale

Ditta **WIPPERMANN - Macherio (Brianza)**

Quale è la Fabbrica che costruisce
motori ed apparecchi di tipo proprio?

LA

Fabbrica Torinese Velivoli

CHIRIBIRI & C.

è l'unica e fu la prima italiana
a lanciare i suoi

APPARECCHI

azionati da suoi

MOTORI

sopra le città.

OFFICINA - Via Don Bosco, 68 - Telefono 48-79

Scuola d'Aviazione

AREODROMO MIRAFIORI — Telefono 2-96

Maestro Pilota: **M. RAMASSOTTO**

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

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, riportando i migliori premi.

La **LANITE** si vende in cariche dosate compresse 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 migliori armaioli ne sono provvisti 👈

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

“**DINAMITE NOBEL**”, Società Anonima - **AVIGLIANA**

PROVODNIK

Società Anonima Russo-Francese

Capitale L. 55.000.000

Pneumatici per Automobili

Tipo speciale Brevettato antidérapant

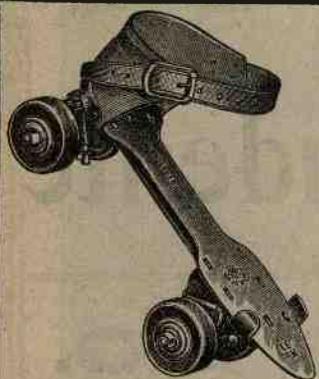
di gomma "COLUMB",

Agenzia Generale per l'Italia:

Telefono 20063 - MILANO - Via Felice Bellotti, 15.

Filiale in Torino:

Via Montevecchio, 17 - Telefono 29-96.



"White Star"

RULLI-PATTINI

Chiedere Catalogo
alla



Ditta WIPPERMANN

MACHERIO (Brianza).

Officina madre a Hagen i. Westfalen, 5 (Germania).



Footballs

Palle vibrante - Tamburelli

Accessori ed abbigliamenti per il giuoco

Prima di fare acquisti
consultate i nostri prezzi per la nuova stagione.

Sconti speciali alle Società sportive - Collegi - Convitti, ecc. ecc.
Sconti d'uso ai Rivenditori.

Chiedere Catalogo che si spedisce gratis:

Emporio Internazionale Articoli per Sports
Ditta SCLAVO - Torino - Corso Vittorio Eman. II, 68.

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 Mengonova, 101-109 - TORINO

Agenti Esclusivi per Piemonte: Boeble & Bertolino - Via S. Quintino, 23 - Torino

I migliori pneumatici per velocipedi

"Le Gaulois"

"Le Mondial"

portano la Marca

BERGOUGNAN

Tubolari extra-forti vulcanizzati

Tipo specialmente raccomandato

Copertura GAULOIS corsa (fascia gialla)

I Pneumatici BERGOUGNAN

trovansi in vendita presso le principali Agenzie ed
in tutti i buoni Magazzini di Velocipedi ed accessori.

Per schiarimenti rivolgersi all'Agenzia Generale per l'Italia:

R. C. BERGOUGNAN - Via Melzo, 15 - Tel. 20-058 - Milano

Sub-Agenzia: R. C. BERGOUGNAN - Via Papacino, 18 - Tel. 12-78 - Torino

Motociclette di Gran Lusso

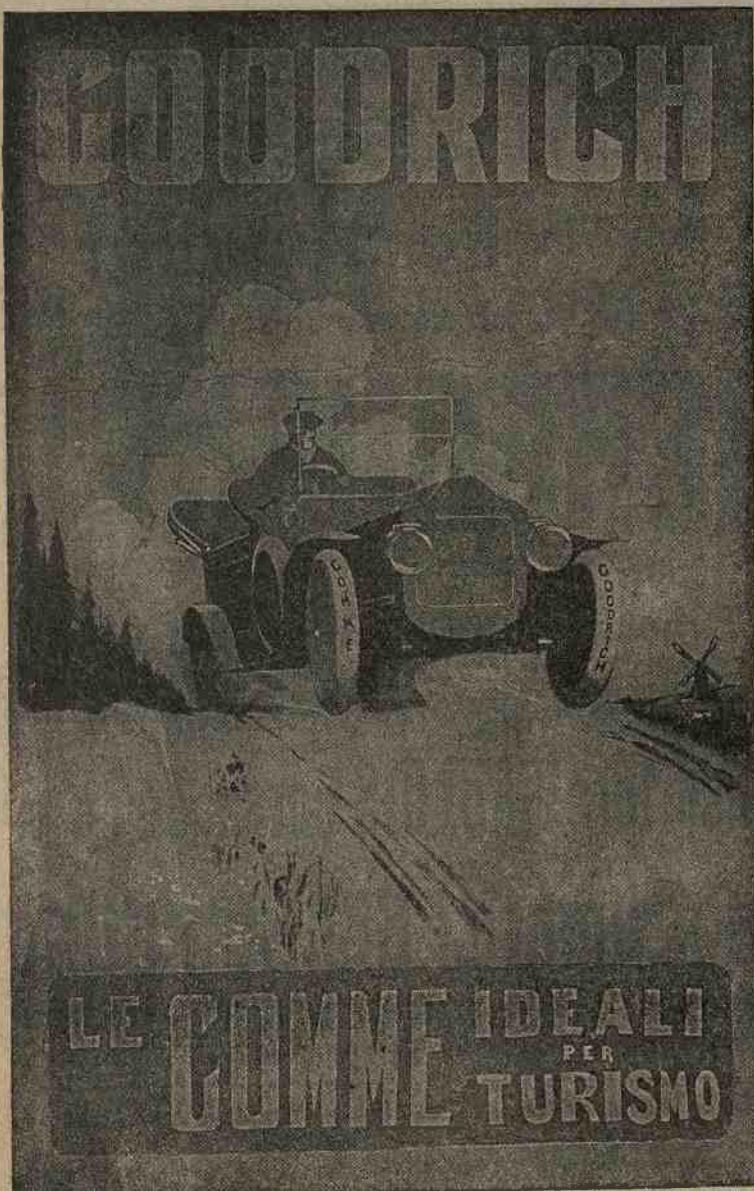
ABINGDON

con motore fisso e indipendente

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

Via Ausonio, 6 - Via Lesmi, 9.

Via Silvio Pellico, 8.



DOMANDATE ALLA STRADA

sui

PNEUMATICI

“GOODRICH”

La strada risponde su tutte le domande riguardanti i Pneumatici.

La strada risolve tutti i problemi sui pneumatici.

La strada non vende pneumatici.

Per conseguenza:

LA STRADA DICE LA VERITA'

I Pneumatici **GOODRICH** sono riconosciuti i primi Pneumatici di America, e per la loro resistenza, durabilità e superiorità generale, godono meritatamente una reputazione internazionale.

Agente
Generale

- **RAVERA PERICLE** -

Torino
Via Gioberti, 2

—•• Telefono 44-20 —••