

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo

Alpinismo - Arcoretica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

N. Numero Italia Cent. 10 Estero .. 15 Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

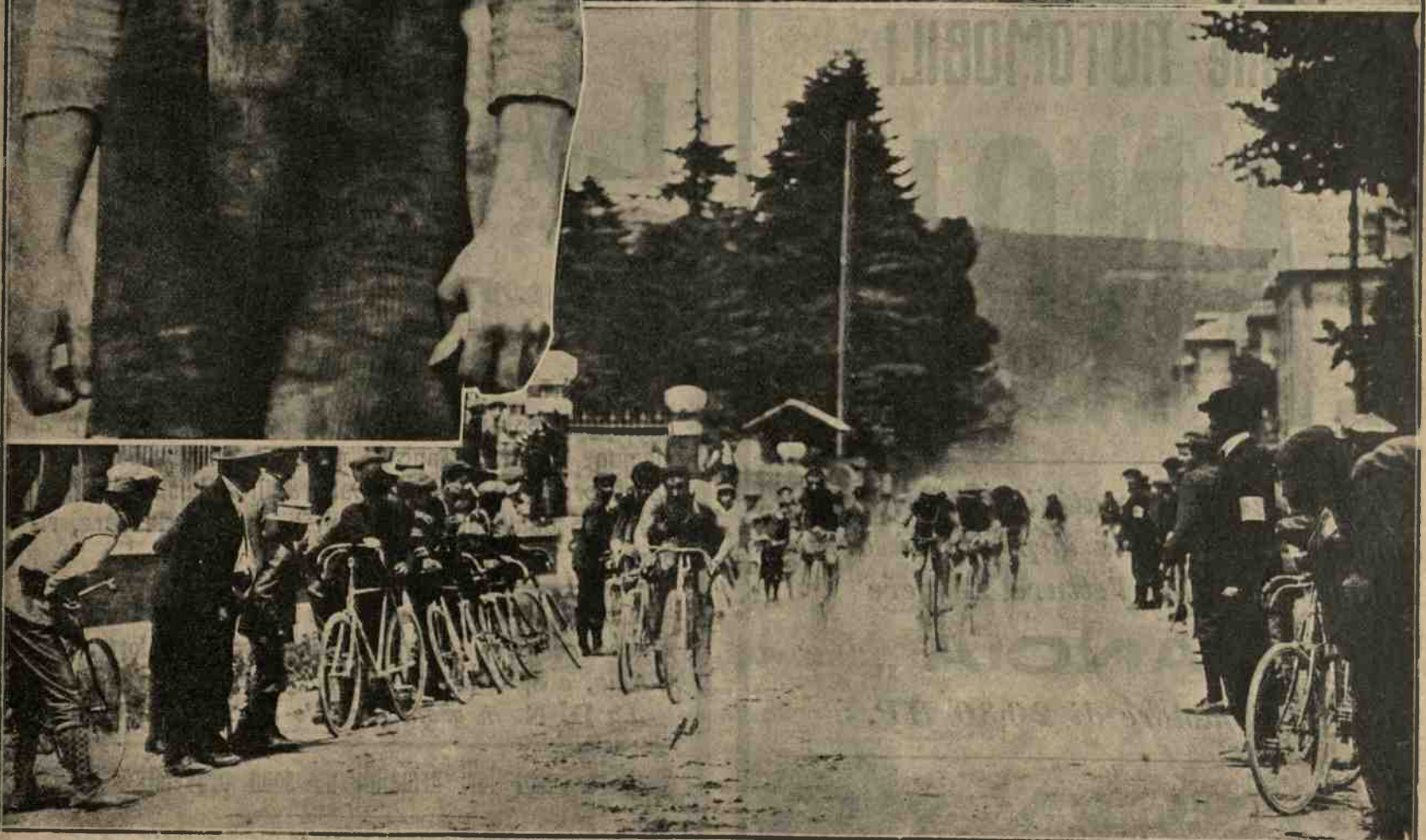
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 17-31

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



Il Criterium ciclistico "dilettanti", per la "Coppa delle Tre Regioni",.

La gran corsa ciclistica organizzata dal Veloce Club Ligure ha segnato una brillante vittoria del torinese Carlo Quaglia. — In piedi, a sinistra, il vincitore. (Fot. L. Guarnieri). - In alto, a destra, la partenza da Milano. (Argus Photo-Reportage - Milano). - In basso, l'arrivo a Genova. (Fot. Guarnieri - Genova).

Quando ordinerete la vostra vettura

PRESCRIVETE

ch'essa debba essere montata coi

**FAMOSI
CUSCINETTI
A SFERE**

Grande precisione.

Esposizione di Bruxelles 1910 - 2 Grands Prix.



F. & S.

Scorrevolezza insuperabile.

Esposizione Internazionale di Torino 1911 - 4 Grands Prix.

Rappresentante per l'Italia con Deposito: **ENEA ROSSI** - Milano - Via Bramante, 29.

La finitezza squisita della

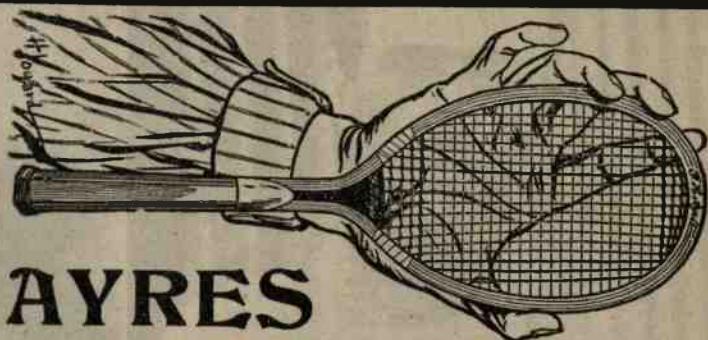
MOTOBORGO

la pone al disopra di tutte le altre.

Maccanici a Negozianti assicuravene la rappresentanza dal 1912.

E. M. BORGO

TORINO - Via Venti Settembre, 15 - TORINO



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

Balles "CHAMPIONSHIP", - Raquettes "WILDING",

Tennis - Foot-ball - Golf - Boie - Hockey

Cultura Fisica - Giuochi.

Catalogo franco dietro richiesta.

F. H. AYRES Ltd - LONDON

Agenti Continentali: **J. TITUS POSTMA** - 64, Avenue de la Grande Arme - PARIS

CONSULTATE IL CATALOGO
delle AUTOMUBILI

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 Esclus. per Piemonte: **Bechis e Bertolino** - Via S. Quintino, 28 - Torino

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, 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

Chiedete preventivi
per gli Automobili **FLORIO**

ai Concessionari Esclusivi

G. G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

Telefono 42-58.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza, 30 bis-32 - TORINO

Succursali a: Modena - Parigi - Boulogne sur Mer - Livorno - Düsseldorf - Vohwinkel - Genova

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE, CANOTTI AUTOMOBILI

e APPARECCHI per AVIAZIONE

Spedizioniere della "Real Casa di S. M. la Regina Madre"

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

La novità del Giorno.

Motocicletta C. B. R.

con

Motore a DUE tempi

(Brevettata)

Ideale per il Turismo:

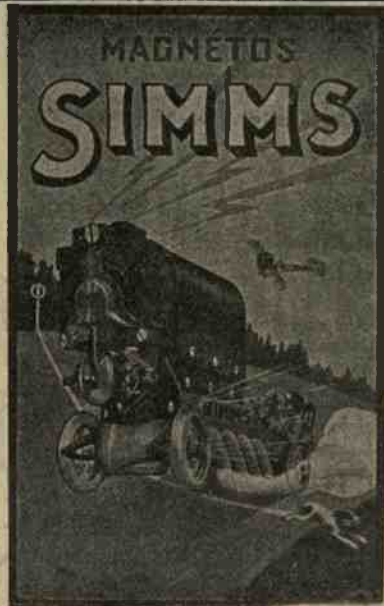
Pratica — Leggera — Di semplice e robusta costruzione — Di sicuro funzionamento — Facile a maneggiarsi — Di lunga durata — Non dà scosse — Non stanca — Consuma poco — Costa poco — Tiene una buona velocità ed È SPECIALE PER LE SALITE.

Lubrificazione automatica.

Si vende anche il solo motore

Chiedere alla Ditta costruttrice

Ingg. CIGALA, BARBIS e RUVA - TORINO - Via Ballini, 3 - Telefono 30-04



Rappresentanza e Deposito
G. BUSSOLOTI e C.
TORINO

Via Silvio Pellico, 5

Magneti **SIMMS**

Candele **SIMMS**

Allimage **SIMMS**

(messa in moto ed accensione per accumulatori).

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. RANASSOTTO



È nelle dure prove che si può giudicare una Vettura e gli organi che la compongono,

LA TARGA FLORIO

è stata una conferma di più della superiorità del

Carburatore ZÉNITH

provvisto alla Vettura S. C. A. T. guidata dal corridore Snipe 1° arrivato.

Il Carburatore ZÉNITH è adottato da tutti i grandi costruttori Francesi, Inglesi, Tedeschi, Belgi, Americani, Italiani, ecc.



Société du Carburateur ZÉNITH
LYON - 55, Chemin Feuillat - LYON

Succursale a Parigi - 2, Rue Denis-Poisson
ed a

Londra, Berlino, Bruxelles, New York,
Detroit (Mich.).

CACAO TALMONE



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

MARCHE PER VELOCIPEDI
ED AUTOMOBILI.

IN DECALCOMANIA E DI METALLO
G. DIDONE
MILANO - VIA VIGEVANO - 32



COPPE PER PREMI

In vero argento
a di metallo bianco argentato.
Grande deposito sempre pronto
ARGENTERIE DA REGALO
GAETANO BOGGIALI
Telef. 20-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17 (inter.)
Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.

BREVETTI D'INVENZIONE
E MARCHI DI FABBRICA

UFFICIO INTERNAZIONALE
A. M. MASSARI
ROMA - Via del Leoncino, 32 - ROMA

NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS.."

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

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

ANZANI

Courbevoie - Seine.

Motori extra leggeri per aviazione e turismo.
Records mondiali di velocità e distanza con
motori da 35 e 50 HP.

A. FAUSER e C. - Rappresentanti per l'Italia - NOVARA



I cervi volanti di salvataggio

Per lungo tempo e a torto il cervo volante, creduto degno solamente di far parte dell'arsenale di balocchi di ogni fanciullo, non ha avuto dagli studiosi di aeronautica tutta quella considerazione che meritava.

Sulla teoria del cervo volante si fonda, è vero, quella del moderno velivolo: ciò nonostante, mentre il velivo o si è procurato falangi intiere di adepti, mentre l'aeroplano è studiato da legioni di appassionati, il cervo volante, finora, non ha radunato intorno a sé che una ristretta schiera di *amateurs*.

Eppure il cervo volante, il volgare aquilone, è fecondissimo di utili applicazioni sia dal lato scientifico che dal lato pratico.

Il cervo volante può essere utile nel salvataggio di una nave pericolante? A questa domanda noi rispondiamo affermativamente, e possiamo perfino aggiungere che non solo è un mezzo efficace, ma qualche volta l'unico mezzo efficace al salvataggio di un naviglio in pericolo. Supponiamo che durante una violentissima tempesta una nave si sia

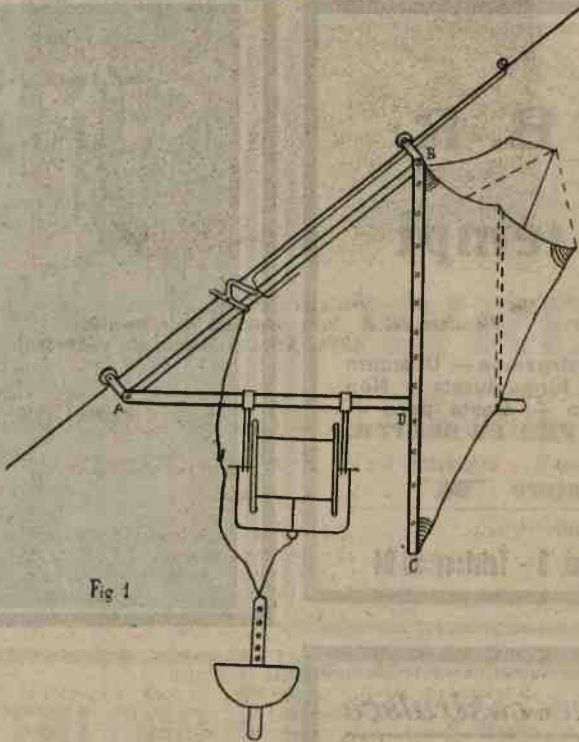


Fig. 1

incagliata qualche centinaio di metri distante dalla costa. Le barche di salvataggio, stante l'impetuosità delle ondate, non riescono a prendere il mare... e la sirena continua ad urlare lamentosamente chiedendo soccorsi. Chi porterà aiuto ai naufraghi gettando loro una corda, una gomina che li unisca alla riva? Un cervo volante di salvataggio, altrimenti detto cervo volante da tempesta, può benissimo assumersi questo incarico.

Il naviglio pericolante è a circa 300 metri, supponiamo. Lanciato il cervo volante, esso sarà dunque al disopra della nave dopo aver svolto circa 400 metri di cavo. Si slancia allora il carrello porta-gomina, che, spinto dal vento che gonfia le due vele laterali, scorre dolcemente sul cavo dell'aquilone; la sua velocità aumenta, ad un tratto urta violentemente contro il nodo di attacco del cervo volante, funziona il sistema di scappamento, le ali si ripiegano, dal carrello porta-gomina piomba per proprio peso sul ponte della nave il capo di una fune, l'altro capo della quale è portato alla riva dal carrello, che, privo delle sue vele, non offre più resistenza al vento e scivola sul cavo fino a terra. La comunicazione s'è stabilita: l'equipaggio è salvo.

Quanto tempo è trascorso dal lancio del cervo volante fino al ritorno del carrello? Sicuramente non più di un quarto d'ora.

Le qualità di un cervo volante da tempesta si intuiscono: stabilità inalterabile, solidità a tutta prova, e soprattutto semplicità, perchè ha grande importanza un derivato della semplicità: la velocità. Qualunque cervo volante che riunisce questi tre requisiti può essere usato al salvataggio, purchè sia fornito di coda.

Bisogna premettere che per questo impiego non fanno bisogno altezze considerevoli ed angoli grandissimi; anzi, la manovra si compie meglio se il volo è basso ed il cavo d'attacco fa un tenue angolo col terreno. Perciò se il cervo volante si deve mantenere ad un'altezza abbastanza piccola, è naturale che sia soggetto a tutti quei *remours* che danno luogo in vicinanza delle coste, venti da 8, 10, 15 metri al secondo.

Perciò la stabilità anche dei tipi migliori, quali il Conyne, il più adatto a questo genere di impieghi, l'Hargrave, il prototipo degli apparecchi cellulari, è assai difettosa senza l'aggiunta di una coda, la cui lunghezza e pesantezza sarà in ragion diretta con la violenza del vento.

Non crediamo utile descrivere qui il tipo Co-

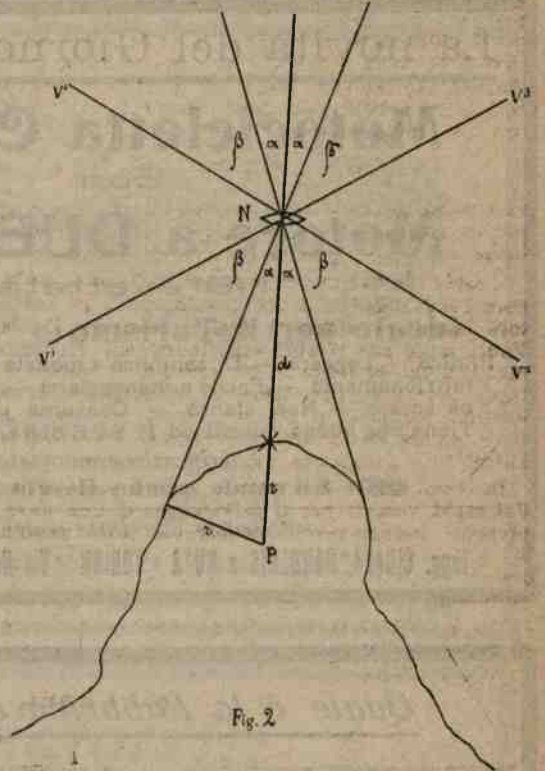


Fig. 2

nyne o l'Hargrave, sia perchè sono conosciutissimi, sia perchè nessuno dei due (e tacciamo degli altri simili o derivati) caratterizza la funzione del salvataggio di una nave pericolante.

Parte, invece, molto importante è, come si è potuto vedere, il carrello porta-gomina (fig. 1). Esso è di assai semplice costruzione, e consta principalmente di un regolo di legno leggero appoggiato su due puleggie che scorrono sul cavo del cervo volante. All'estremità di questo regolo *AB* si congiungono a snodo due altri regoli *AD* e *BC*, che s'incontrano ad angolo retto in *D*; *BC* è detto regolo porta-vela e ad esso sono infatti assicurate due ali, che hanno l'ufficio di contrastare all'azione del vento, spingendo nell'ascesa tutto il carrello lungo il cavo.

AD è invece detto regolo porta bobina e supporta un cilindro sul quale è avvolto il cavo di soccorso; sotto la bobina, attaccato ad un capo della fune, è un pezzo di sughero attraversato da un tubo che contiene nella sua parte superiore una piccola lampada elettrica alimentata da un minuscolo accumulatore.

L'ufficio del sughero è, si comprende, quello di sostenere alla superficie delle onde la fune; la lampada serve ad indicare il punto ove il sughero

La Maglieria delle Società Sportive

fornitrice delle principali Società d'Italia.

Mitissimi prezzi

LAVORI D'OGNI GENERE

CONIUGI CARMAGNINI

TORINO - Via Belvedere, 6, angolo Via Mazzini - TORINO



MEDAGLIE · DISTINTIVI ·
TARGHE · COPPE
DIPLOMI ·

CATALOGO GRATIS a richiesta

CICLI MAINO

Ditta GIOVANNI MAINO Alessandria

Gomme Pirelli

Rappresentanti per Torino:

Signori MONTECUCCO e FIORITO Via Nizza, 31.

galleggia. Il regolo AB porta un qualunque congegno di scappamento che funzionando all'urto contro il nodo d'attacco del cervo volante, lascerà cadere il sughero col cavo di soccorso e farà ripiegare le ali permettendola discesa del carrello. Come si vede, tutto molto semplice e pratico.

Peccato che questo mezzo così efficace di salvataggio sia stato e, si potrebbe dire, sia tuttora assai negletto!

E non è da prendersi in considerazione quella sciocca obiezione che da taluni si muove. Essi dicono: « Il vostro apparecchio è inutilizzabile se il vento non soffia esattamente nella direzione dal naviglio alla costa e viceversa.

Se davvero ciò avvenisse, si comprenderebbe l'ostracismo dato al cervo volante di salvataggio: ma il fatto è che non è precisamente così.

Il Lecornu ha dato di ciò una dimostrazione complicata: noi la riproduciamo semplificata in più punti e circostanze.

Supponiamo che la nave si trovi a una distanza d dal promontorio x che ci si può figurare abbia un raggio r . (fig. 2). Un cervo volante lanciato dal naviglio N potrà abbordare la costa sotto l'angolo di visuale 2α . Per un angolo maggiore fa d'uopo una deviazione da O a β , ciò che aumenta l'angolo abbozzabile di β ; da ciò si trae che per venti soffianti nel settore $V' A V''$ un cervo volante potrà dalla nave abbordare la costa. Dalla costa invece si potrà planare direttamente sulla nave per venti spiranti nell'angolo $B' N A' = 2\alpha$ mentre la si potrà abbordare per venti soffianti in $V' N V''$ con una deviazione da O a β . Ora poichè

$$V' N V' + V' N V'' = 360^\circ$$

ne risulta che con una deviazione da O a β si può congiungere la nave col promontorio o viceversa per venti spiranti in tutte le direzioni.

Queste deviazioni si possono facilmente ottenere congiungendo il cervo volante con un deviatore lamellare simile a quello usato dal De la Vaulx nelle sue celebri esperienze sul Mediterraneo, e che consiste in un sistema di lamine di legno immerso nel mare. L'inclinazione delle lamine, variabile a piacere, produce una così forte spinta da far uscire l'apparecchio a cui il deviatore è congiunto, dal letto del vento.

In conclusione si è potuto vedere come l'uso dei cervi volanti per il salvataggio di una nave, presenti innumerevoli vantaggi e quasi nessun inconveniente. Perchè, dunque, non si è dato un grande impulso a questo utilissimo ordigno di salvataggio?

Per ignoranza forse, o meglio, per una forma di superstiziosa paura per tutto ciò che è aereo.

Napoli, giugno 1912.

Mario Pascal.



Bellucci Umberto,
Vincitore del 3° Giro Ciclistico del Casentino.
(Fot. Aurelio Ricciarini - Arezzo).

Terzo Giro Ciclistico del Casentino e Coppa della Provincia di Arezzo

Domenica scorsa si è svolta nella magnifica strada del Casentino, km. 102, la classica gara del III Giro ciclistico del Casentino e Coppa della provincia di Arezzo, organizzata dall'Unione Ciclistica Aretina.

Dei 27 corridori iscritti, 26 si presentarono allo starter, mancando Guido Capacci per inconvenienti giustificati, ed alle ore 7,44 vien dato il via partendo veloci con alla testa Bellucci e Meoni.

I traguardi lungo il percorso furono rispettivamente vinti come appresso:
Giori (Geminiani). - Rassina (Malaguti). - Bibbiena

(Geminiani). - Ponte Poppi (Bellucci). - Subbiano (id.) - Ponte Caliano (id.).

Durante la corsa nessun incidente si ebbe a verificare salvo qualche foratura a Como Remo di Genova, Palazzeschi Furio di Castello, Treghini di Arezzo e diversi altri.

Numeroso pubblico attendeva all'arrivo quando alle ore 11,17 ben sette corridori del gruppo di testa iniziarono la volata finale, con alla testa Bellucci seguito da Bernardinelli il quale minaccia poderosamente, ma Bellucci con un ritorno magnifico ha ragione di lui, tagliando così il traguardo di ben due macchine, riuscendo applauditissimo, 3. Geminiani Giovanni del Club Sportivo Romagnolo, 4. Calderoni Giovanni, 5. Moretti Primo, 6. Drei Francesco, 7. Marchi Angelo, in gruppo serrato.

Alle ore 11,22 arrivano altri 6 corridori che si classificano nell'ordine: Meoni Tommaso, Masetti Frangiotto, Como Remo, Tampieri Antonio, Orsi Bruno o Malaguti Renato.

Seguono altri in tempo massimo.

La Coppa della provincia di Arezzo è stata assegnata al Club Sportivo Romagnolo per i tre soci meglio classificati.

Il pregevolissimo quadro pastello dono di S. M. la Regina Madre, come pure la targa Landi, vien vinta dall'Unione Ciclistica Aretina per merito del giovane e forte Bellucci Umberto.

Ottima è stata l'organizzazione, anche da parte della Società del Casentino.

(Capacci).

Nel mondo commerciale sportivo

All'aerodromo Farman a Buc. — Il sig. Bernard ha requisito un apparecchio M. Farman provandolo col capitano Prandoni come passeggero. Essi sono saliti a 2000 m. in 26 minuti portando in alto il carico imposto, volando 4 ore e discendendo con un superbo volo plané.

Henry Farman e Fischer stanno sperimentando un biidro-aeroplano destinato alla marina inglese, che vola facilmente con tutto il carico imposto.

Henry Farman e Fischer fanno inoltre degli esperimenti col nuovo apparecchio Henry Farman che dovrà prendere parte al Circuito d'Avion. I biplano vola meravigliosamente e solleva con grande facilità il pilota e gli altri 4 passeggeri che vi sono a bordo, e cioè la signora Dick, Maurice Farman, de Ram e Bourcier.

I concorrenti alle Olimpiadi di Stoccolma.

Per quanto non definitivo, il seguente elenco indica l'eccezionale numero di concorrenti alle prossime Olimpiadi di Stoccolma:

Africa del Sud, 20 - Germania, 183 - Australia e Nuova Zelanda, 40 - Austria, 118 - Boemia, 71 - Belgio, 66 - Canada, 54 - Danimarca, 169 - America del Nord, 136 - Francia, 144 - Inghilterra, 267 - Grecia, 24 - Olanda, 46 - Ungheria, 206 - Italia, 70 - Giappone, 2 - Lussemburgo, 23 - Norvegia, 211 - Portogallo, 3 - Russia, 224 - Finlandia, 162 - Serbia, 10 - Svizzera, 8 - Turchia, 4. — Totale, 2261.



Le prime corse di sera al Velodromo Milanese.
(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).



Il corridore vercellese Piacco vincitore del Campionato Piemontese dei dilettanti su strada.

Agenzia Lombarda
Via Bazzoni, 8
MILANO

Pneumatici TEDESCHI
trionfatori del grande match
GERBI contro GALETTI

Agenzia Piemontese
Corso Oporto, 31 bis
TORINO



La corsa ciclistica per la « Coppa Tre Regioni ». — Il gruppo dei concorrenti poco dopo la partenza dalla Conca Fallata di Milano. (Fot. L. Guarnieri - Genova).

Le corse ciclistiche su strada

La Parigi-Bruxelles e le sue deficienze di organizzazione. — Le ultime corse italiane: Coppa Tre Regioni e Coppa Principe del Piemonte.

I giornali francesi si sono fatti eco della polemica sorta fra la nostra U. V. I. e gli organizzatori del *Giro d'Italia* e registrando la squalifica data ai colleghi di Milano dall'Ente alessandrino hanno insinuato sulle organizzazioni italiane tentando di sminuire l'importanza delle future corse classiche: Giro di Lombardia e Milano-Sanremo.

La manovra è poco leale ed è bene che tutto il giornalismo sportivo italiano, battendo il ferro finché è caldo, combatta la rappresaglia ricordando ai colleghi al di là delle Alpi che le nostre ultime corse ciclistiche sono riuscite tutte un modello di organizzazione, e che i concorrenti francesi scesi a battersi coi nostri sulle strade italiane, hanno trovato sempre la più cordiale delle accoglienze e la più larga ospitalità. Non sarà quindi l'infelice risultato dell'ultimo Giro d'Italia quello che potrà convincere i corridori francesi della verità delle insinuazioni dei giornali parigini. Se su tante organizzazioni una è stata guastata da qualche incidente, non è questa una particolarità sufficiente per annullare gli ottimi risultati delle precedenti corse internazionali svoltesi in Italia.

Del resto che tutto il mondo sia paese, e che gli incidenti lamentati nel nostro ultimo *Giro* possano avvenire anche nella patria di coloro che

belga, dove Petit Breton e Vanhouwaert già stavano per entrare trionfatori, averdo di qualche po' staccato il grosso degli avversari, quando il pubblico che ingombrava la via causò una caduta



Organizzatori e giurati della « Coppa Tre Regioni » ospiti nella Villa Davidson. — Nel centro: il mecenate genovese con in braccio i suoi bambini. N. 1: Sig. Traverso, presidente del Veloce Club Ligure, organizzatore della corsa. N. 2: Il presidente dello Sporting Club di Genova. (Fot. L. Guarnieri - Genova).



I concorrenti alla « Coppa Tre Regioni » ospiti della villa Davidson. (Fot. L. Guarnieri Genova).

vogliono dirsi maestri dell'organizzazione delle grandi corse su strada, lo prova l'ultima corsa francese, disputata domenica scorsa sul classico percorso: Parigi-Bruxelles. Due volte i concorrenti hanno sbagliato strada per deficienza di segnalazioni di percorso, ed in entrambe le volte il gruppo di testa ha cambiato di attori per merito o per... demerito di un bivio non segnalato.

Petit Breton, il vecchio e glorioso *routier* che mai sentimmo lamentare, quando corse fra noi, deficienze di organizzazione, nel percorso della Parigi-Bruxelles ebbe frasi severe e giudizi aspri per gli organizzatori del suo paese che gli avevano causato nel primo tratto del percorso uno sbaglio di strada, in seguito al quale fu costretto ad un sostenuto inseguimento se volle ancora ricongiungersi a quei colleghi più fortunati che avevano infilata la via giusta.

E' vero che nella seconda parte del percorso Petit Breton, che era di qualche po' distaccato dai *leaders*, ad un nuovo bivio ebbe la fortuna di infilare la via giusta, mentre coloro che lo precedevano s'erano incamminati per un percorso sbagliato, ma questo compenso non toglie valore alle lamentele del gran corridore, ma convalida le irregolarità ch'egli aveva rimproverate agli organizzatori.

Le fasi della gran corsa sono note.

Incidenti vari e molte bucatore di gomme tolsero dalla lotta parecchi dei concorrenti anche più quotati.

Un gruppo discretamente numeroso s'era mantenuto compatto fino alle porte della capitale

di Petit Breton che nel capitombolo travolse il belga.

I due corridori, malconci e con le biciclette rese inservibili, si videro sorpassare dalla decina di concorrenti che formavano il gruppo inseguitore e dovettero abbandonare la gara quando sol più pochi minuti di corsa avrebbero data loro la ben meritata vittoria finale.

L'arrivo a Bruxelles nella pista di *Karreveld* diede pertanto l'esito seguente:

1. Lapize Octave alle 16 16' 20" coprendo i 405 km. del percorso Parigi-Bruxelles, in 14 ore 31' 20" con una velocità media di km. 27,888 -
2. Vandenberghe, a una ruota - 3. Lugnet, a tre quarti di ruota - 4. Egg, a una lunghezza - 5. Tiberghien, a mezza lunghezza - 6. Christophe, a una lunghezza - 7. Buysse, a mezza lunghezza - 8. Salmon, a una lunghezza - 9. Verschoore, a cinque metri - 10. Vandaele, a un giro - 11. Vanhouwaert, a due giri e mezzo - 12. Masselis, a tre giri - 13. Haulet, alle 16 21' - 14. Spiessens, alle 16 21' - 15. Thys, a un giro - 16. Guyot, alle 16 23' - 17. Doms, alle 16 30' - 18. L. Heusghem, alle 17.

Le ultime corse in Italia.

Due corse « dilettanti » d'una certa importanza si sono svolte nella scorsa settimana nell'alta Italia. La più importante per numero di parenti e ricchezza di premi fu quella ottimamente organizzata il 6 corr. dal *Veloce Club Ligure*, per la



Tipo smontabile.

CICLISTI montate PNEUMATICI
BUCCANEER - PALMER

Smontabili L. 21,00 - Il treno - L. 25,00 Tubolari.

Assicurazione della Fondiaria-Infortuni in Lire 2000 gratis.

TORINO - Via Arsenale, 17 - TORINO



Tubolare.

« Coppa delle Tre Regioni » riservata a dilettanti juniores e seniores appartenenti alla Liguria, al Piemonte ed alla Lombardia.

Degli 81 iscritti ben 77 disputarono la corsa.

Il percorso era il seguente: Milano, Pavia, Tortona, Novi Ligure, Busalla. Giunse primo il corridore Carlo Quaglia, della società La Torino, che impiegò a percorrere i 142 km. ore 5,3, ad una media di km. 28,380 all'ora; secondo arrivò Ottone, dello Sporting Club di Genova; 3. Bianchi, dello Sport Club d'Italia di Milano; 4. Como Remo, dello Sporting Club di Genova; 5. Tarogna Carlo, della società La Torino; 6. Noris Riccardo, del Veloce Club Ligure; 7. Mattarese, della società Sport e Veloce di Genova; 8. Pellizzoni Enrico, dello Sport Club di Milano; 9. Casuni Guido, dell'Unione Sportiva Novese; 10. Verzoni Giuseppe, dell'Unione Sportiva Pavese. Seguirono altri quaranta corridori. Dopo che i ciclisti furono arrivati, ebbe luogo un banchetto, al quale partecipò anche il cav. Cavanenghi, presidente dell'Unione Velocipedistica Italiana ed il segretario dell'Unione stessa.

Un sontuoso ricevimento ebbe luogo nella villa del signor Davidson, al quale parteciparono i rappresentanti delle associazioni sportive ed i corridori. La coppa offerta dal signor Davidson rimane assegnata al Municipio di Torino, poiché il Quaglia appartiene alla società La Torino.

Domenica scorsa poi, da Torino venne data la partenza alla quarantina di concorrenti a la « Coppa Principe del Piemonte », che ogni anno la nostra società La Torino fa svolgere sul percorso Torino-Ivrea-Bella-Torino (km. 150). La corsa si è svolta regolarmente ed ha segnato la vittoria del vercellese Piacco che batté in volata per pochi centimetri il torinese Quaglia, il vincitore della Coppa Tre Regioni. Gli altri corridori giunsero nell'ordine seguente: 3. Cassetta, di Canale; 4. Nuvoli, della Giovane Torino; 5. Si ia, da La Torino; 6. Terragna; 7. Cassini; 8. Riotto, tutti in gruppo; 9. Abellonio, a due minuti; 10. Vivero; 11. Prato; 12. Musso; 13. Rossaro; 14. Brianzoni; 15. Marchesi; 16. Cassino; 17. Neco; 18. Tarditi; 19. Galli; 20. Lenza.

La Coppa Principe di Piemonte che avrebbe dovuto essere assegnata alla Pro Vercelli per il primo arrivato assoluto fu invece consegnata a La Torino per non essere la Pro Vercelli affiliata all'U. V. I.

La Coppa Hermes invece va a La Torino perchè ha i primi migliori quattro classificati.

Il Campionato piemontese è stato però vinto da Piacco.

reporter.

Le grandi corse di Epson

Il Derby non è stato emozionante quest'anno, scrive *Lo Sportsman*, poiché Tagalie ha vinto da un cipo all'altro, dando prova di una superiorità più che evidente.

Slanciandosi in testa all'alzarsi dei nastri, essa ha regolato tutta l'andatura ed all'entrata in dirittura non vi era più alcun dubbio sul risultato della corsa; con essa J. Reiff ha riportato per la seconda volta il Derby, dopo essere stato già in sella su Orby nel 1907.

Dalla sua fondazione, nel 1780, il Derby è stato

vinto quattro volte da una puledra prima di Tagalie: Eleanor (1801), Blink Bonny (1857), Shottover (1882) e S gnorinetta (1908).

Qualche parola ora degli altri concorrenti principali.

Sweeper II, il favorito, che appariva piuttosto nervoso, è rimasto nel primo plotone fino a 1000 metri, poi è apparso battuto: Jaeger, il runner-up di Tagalie, è rimasto vicino ad essa fin quasi dalla partenza, la sua corsa fu ottima: White Star, ha corso da *rogue*, malgrado ogni tentativo di Stern: una buona lotta per il terzo posto si ebbe fra Pintadeau, il cavallo del re, ed il concorrente americano Tracery, duello accanito, e non fu che nell'ultima *foulée* che Bellhouse ha potuto far prendere a Tracery un leggero vantaggio. Forse Tracery parteciperà al *Grand Prix* di Parigi.

strion (M. Henry), *Cylba* (F. Templeman), *Wise Mac* (C. Trigg).

Quattro lunghezze; due lunghezze; mezza lunghezza. Durata della corsa: 2.38 4/5.

Tagalie, la vincitrice delle Mille Ghinee e del Derby, è di origine francese, Tagale, sua madre, è nata nell'*haras* de Martinvast, figlia del Sancy e di The Other Eye, da Common e Jennie Winkle.

Il Gran Premio Ambrosiano dalla sua fondazione

Nel 1902 la Società lombarda per le corse dei cavalli, incoraggiata di continui successi delle sue importanti riunioni, e dall'interessamento sempre crescente da parte del pubblico, decise d'inserire nel suo già ricco programma un gran premio denominato « Ambrosiano », e dotato dalla somma ragguardevole di L. 100.000.

Il concetto prevalente nell'istituzione della nuova corsa fu per la protezione dei cavalli indigeni e gli interessi delle scuderie e degli allevatori italiani. E fu giusta risoluzione, perchè ancor oggi l'allevamento nostrano è troppo inferiore al materiale francese, per non fare confronti coll'allevamento inglese. L'« Omnium » di Roma e il « Gran Premio del Commercio 1911 » insegnino.

In base al regolamento del « Gran Premio Ambrosiano » i concorrenti esteri devono portare un sopracarico più le condizioni di vendita, se appartenenti a scuderie straniere; vanno però esclusi dal sopracarico i cavalli importati in Italia avanti il 31 dicembre dell'anno prima.

Gli intenti della gloriosa Società lombarda erano ispirati al concetto di migliorare l'allevamento del puro sangue in Italia. Essa si prefiggeva di indurre i proprietari italiani a importare in Italia, avanti il termine prestabilito, dei buoni soggetti provenienti dai grandi allevamenti inglesi o francesi.

Il primo « Gran Premio », corso nell'anno 1904, non raggiunse però lo scopo. Nessuna importazione, moltissime iscrizioni... ma molti furono i *forfeits*. Non così fu negli anni susseguenti, come appunto vedremo. Come il primo Gran Premio del Commercio così il primo « Ambrosiano » non fu corso sotto i buoni auspici di Giove Pluvio; eppure, una folla enorme, sfidando le intemperie del tempo si diede convegno nel vasto ippodromo di S. Siro, per assistere al primo Premio

di L. 100.000 che disputavasi a Milano (già a Roma si era corso, nel 1890, un Gran Premio di L. 100.000). Sei furono i partecipanti alla grande prova.

Il carattere d'internazionalità era dato dal concorrente francese Decimètre, sceso da noi preceduto da un'eccellente fama. La bilancia pendeva anche maggiormente in suo favore, perchè montato dall'allora celebre fantino Rygbi, che tanti allora aveva mietuto e mieteva in Francia.

In The Sak, il campione italiano del 1904, si riponeva la fiducia per la difesa dell'allevamento nazionale; infatti il puledro della Razza Casilina riportò una facile vittoria, tra gli applausi deliranti della folla. Il concorrente francese non poteva che finire terzo molto lontano.

Il dado era gettato: gli allevatori italiani più che mai soddisfatti di questo primo risultato at-



Il « Derby » d'Empson, la classica prova ippica inglese che si disputa annualmente alla presenza di centinaia di migliaia di persone. Le due fotografie ricordano la fase finale della corsa, sul palo d'arrivo. (Fot. Argus)

Derby Stakes. — 162.500 Fr. Distanza m. 2400 circa.

Tagalie, f. gr., 3 a., da Cyllene e Tagale, kg. 55 1/2. Sig. W. Raphael (J. Reiff) 1.

Jaeger m., 3 a., kg. 57. Sig. L. Neumann (Walter Griggs) 2.

Tracery m., 3 a., kg. 57. Sig. A. Belmont (Bellhouse) 3.

Pintadeau m., 3 a., kg. 57. S. M. Giorgio V (H. Jones) 4.

Non piazzati: *Jingling Geordie* (F. Wootton), *Farman* (F. Rickaby), *Sweeper II* (D. Maher), *Oatmint* (William Griggs), *Lorenzo* (O' Neill), *Kosko usko* (F. Winter), *White Star* (G. Stern), *Onul October* (A. Templeman), *Mordred* (E. Wheatley), *Javelin* (W. Higgs), *Aleppo* (J. Clark), *Hall Cross* (W. Saxby), *Royal Mail* (Hewitt), *Orche-*

CICLISTI!

Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anziani 89 - BIANCHI - Viale Abruzzi, 14 - Milano

BIANCHI

montate
con gomme

PIRELLI

tendevano con fiducia enorme lo svolgersi del secondo «Gran Premio», ma questo doveva riservare per essi un'amara delusione.

Nella gran corsa del 1905, i competenti non vedevano e non volevano vedere che un solo concorrente, che assolutamente doveva riportare la vittoria: Cecar, importato in Italia dal signor Vonwiller. Boleslas e Tacal i rappresentanti, il primo una scuderia francese, il secondo una scuderia austriaca, non dovevano contare gran cosa, tanto più che le informazioni d'oltr'Alpe dicevano che Boleslas era di gran lunga inferiore al suo compatriota dell'anno prima; Tacal era un cavallo da handicap.

The Sak, il vincitore del 1904, tentava la prova,

corrente straniero scese tra noi nel 1906 a disputare il «Gran Premio».

Spencer venne appositamente dalla Francia per montare l'importazione della casacca bianca e violetto, la montò con rara perizia e riportò un facile successo.

Non troppo interesse suscitò la prova nel 1907; lo scarso materiale delle scuderie italiane, la quantità di prove disputate in precedenza, ne erano le cause. Sei furono i concorrenti che si presentarono allo *starter*, tre importazioni: Madrée, Pioniere e Bridge. L'allevamento nazionale era difeso dal glorioso e sfortunato Caronte II, Ruggiada che non si trovava sulla distanza e Arro-tino che correva per completare il campo. Pioniere,

favoriti, tutti e tre avevano titoli sufficienti per concorrere alla palma della vittoria, ma il primo posto toccò al cavallo che lottò con più coraggio e maggior cuore.

Diadoque, il concorrente francese, non fece una buona corsa.

Colla vittoria di Brimo, era il primo figlio di Arconte, che trionfava in una grande prova. Lo stallone Arconte, nelle cui vene scorre il sangue del grande Melton, assunse da quel momento ad importanza straordinaria come riproduttore. In quell'anno era maggiormente sentita, da parte degli allevatori, la mancanza di un produttore di gran sangue.

Melanion era troppo vecchio, fu appunto nel 1908 che si pensò da parte del Governo all'acquisto di Signorino.

Il 1909 segna la più grave sconfitta toccata alle nostre scuderie. Il 7 giugno di quell'anno, giorno in cui si correva l'«Ambrosiano», approfittando di una giornata magnifica, l'ippodromo di S. Siro, ospitava una folla non inferiore alle centomila persone. Mai si era corso in Italia un «Gran Premio» davanti a una folla così imponente. La vittoria dei colori francesi non era prevista, si era sicuri che i colori nazionali erano ben difesi da Alceste e Ukamba.

D'altra parte le voci di scuderia dicevano che Mistificateur era un puledro mediocre, la sua carriera di corse non brillava certamente. La scusante alla nostra sconfitta si è cercata nell'assenza dalla corsa dei nostri due migliori cavalli di quell'anno: Fidia e Dedalo, ma il modo in cui vinse, ci diede la momentanea impressione che pure il Derby-Winner, come il vincitore del «Commercio», se si fossero trovati in corsa, non avrebbero potuto minacciare il puledro di E. Veil Picard.

Fu tanta la persuasione di trovarsi davanti ad una rivelazione che il puledro venne conteso all'asta di vendita, rimanendo ai signori Bocconi per L. 25.100.

Mistificateur, *mistificò*; dopo quella corsa non fece più nulla, gli si dovette fare la castratura, rimase assente dal *turf* per due anni; debuttò quest'anno vincendo una corsa di nessuna importanza, ma poi dovette subire diverse sconfitte da parte di cavalli considerati da noi mediocri.

Questa è la storia in Italia e la miseranda fine del trionfatore del 1909.

La scuderia di Sir Rholand riporta, nell'anno seguente, la terza vittoria nel premio delle centomila lire.

Desgold, un'altra ottima importazione del conte Scheibler, vinse, in uno stile piacente, sopravvenendo negli ultimi cinquecento metri agli avversari con una velocità sorprendente, battendo di tre quarti di lunghezza Lady Helen, sulla quale erano riposte tante speranze da parte della sua scuderia.

L'anno scorso il campo era più che mai aperto.

La produzione del 1909, ottima, aveva messo in luce dei prodotti eccellenti; pure due soli s'imponavano sul gruppo: Guido Reni e Alcimedonte; il primo, vincitore del «Derby», il secondo, per la sua mole imponente e per l'ottima corsa fornita nel «Commercio», dove dovette abbassar bandiera davanti a Sablonet, un forte e veloce puledro venuto d'oltr'alpe per portarsi via la grossa allocazione. Tanto il cavallo del signor Tesio quanto Alcimedonte partirono grandi favoriti dal *betting*.

La corsa fu delle più regolari, e il puledro della Razza di Besnate riportò una vittoria più che mai facile, relegando al secondo posto, e di parecchie lunghezze il suo avversario, imponendosi così come il miglior tre anni italiano del 1911. Malgrado questa grande affermazione, i sostenitori di Guido Reni non mutarono opinione; le prove autunnali misero sempre in buona luce il figlio di Signorino, mentre nel pensionario del signor Tesio si notava un declino di forma. La vittoria



Alcimedonte, della Razza Besnate, vincitore del Gran Premio Ambrosiano del 1911, uno dei favoriti della grande prova nel 1912.

ma ben si sapeva che la sua forma non era più quella dell'anno precedente. Boleslas, partito *outsider*, vinse nettamente senza soverchia fatica; Kuru fu il solo cavallo italiano che avvicinò, senza però disturbare, il puledro francese, non permettendo che l'altro concorrente straniero occupasse il secondo posto; Cecar, il gran favorito, non poteva far di meglio che finire quarto. Il signor Wisocki ritornò in Francia col grosso premio, ma il cavallo rimase in Italia, avendolo comperato il conte Scheibler per la rispettabile somma di L. 25.000. Il simpatico allevatore non deve essere rimasto troppo edificato dell'acquisto fatto. Difatti di Boleslas non se ne parlò più o quasi.

Il proprietario della scuderia, Sir Rholand, più che mai persuaso dell'inferiorità dei nostri prodotti di fronte ai concorrenti stranieri, per la prova dell'anno susseguente, importò in Italia un ottimo soggetto: Florizella, che la scuderia preparò esclusivamente per la gran prova. Nessun con-

vincitore facile del «Gran premio del Commercio», era da poco guarito da tosse, pure Bridge si era appena ristabilito. La lotta doveva quindi ridursi tra Madrée e Caronte II.

Anche in questa corsa Spencer montò la puledra di Sir Rholand con grande abilità, riportando così una facile vittoria. A nulla valse il coraggio ed il cuore per la lotta, del puledro di Sir Panormus: la superiorità della figlia di Hyn Fox era troppo evidente. Questo nuovo successo della scuderia Sir Rholand, ad un anno di distanza, fu, per il conte Scheibler, una soddisfazione ed una ricompensa, sia morale che materiale, a pro degli ingenti sacrifici per il miglioramento del puro sangue, poichè questi cavalli, rimanendo in Italia, non faranno altro che migliorare grandemente il nostro allevamento.

E' Brimo che nel 1908 taglia primo il traguardo, facendo trionfare per la prima volta, in questa corsa, la fiammante casacca della Razza di Besnate. Brimo, De Metrio e Qui Vive partirono grandi

Campionato Italiano resistenza 1911 - Km. 230 - 1° Azzini
Milano-Verona-Mantova-Modena 1911 - Km. 290 - 1° Belzoni
Circuito Colli Euganei 1911 - Km. 240 - 1° Bordin
Gran Corsa delle 6 ore - Verona 1911 - Km. 165 - 1° Portelli

100
biciclette

DEI

MAIUS TEDESCHI

Domandate il Catalogo
alle Officine DEI
MILANO - P. Paoli, 4



Le ultime corse dei cavalli a Mirafiori (Torino). — A sinistra: Ikura, (45, Biasci), di De Strobel, vincitrice del Premio Moncenisio. — A destra: Fantasia (48 1/2, Ggorzi), di Sir Rholand, vincitrice del Premio Piemonte. (Fot. Ubertalli e Morsolin - Torino).

nel premio « Chiusura » non ha per me un gran valore. Guido Reni è scomparso dal turf, come quasi tutti i figli di Melanion. La sua aureola si è spenta a tre anni. Alcimedonte è ancora sulla breccia e più che mai minaccioso, nel « Commercio » di quest'anno, malgrado i 62 chilogrammi sulla groppa, malgrado la pochissima preparazione subita, pure occupò il terzo posto, finendo in testa ai cavalli italiani.

Quest'anno la corsa è più che mai aperta, rare volte si è dato di avere un campo numeroso di soggetti, pressochè di egual valore. I probabili partenti saranno: Misraim, Alcimedonte, Lady Helen, Sandro, Rembrandt, Psst, Alceo, Makufa, Salvator Rosa, Valmy, appartenenti a scuderie italiane; dei rappresentanti francesi si dà per quasi certo la presenza di Caropolis, e forse qualche rappresentante del signor Pignart.

Fare un pronostico sulla linea dei risultati è cosa più che mai ardua. Specialmente quest'anno ebbimo sconfitte clamorose da parte di puledri che a poca distanza riportavano vittorie significative, falsando così completamente il pronostico che si può dedurre dalla carta.

Per tutte queste ragioni preferisco attenermi

alle impressioni mie personali; la corsa dovrebbe accanitamente contendersi tra: Sandro, Valmy, Alcimedonte, Rembrandt, un lotto di quattro cavalli veloci e resistenti. Tutto il rimanente, pur avendo titoli più che mai sufficienti per scusare la presenza al palo, pure non mi sembra possano precedere i cavalli suaccennati.

Alcimedonte dicesi abbia subito una preparazione speciale, e poi è il cavallo più riposato. Per queste ragioni, e per le grandi doti di carattere amante la lotta, che rinchiude questo puledro di gran mole, non esito ad indicare mio favorito Alcimedonte. Dietro lui Valmy e Sandro dovranno accanitamente disputarsi i posti d'onore.

Fumagalli Mario.

L'abbonamento alla Stampa Sportiva

costa L. 5

Nel mondo commerciale sportivo

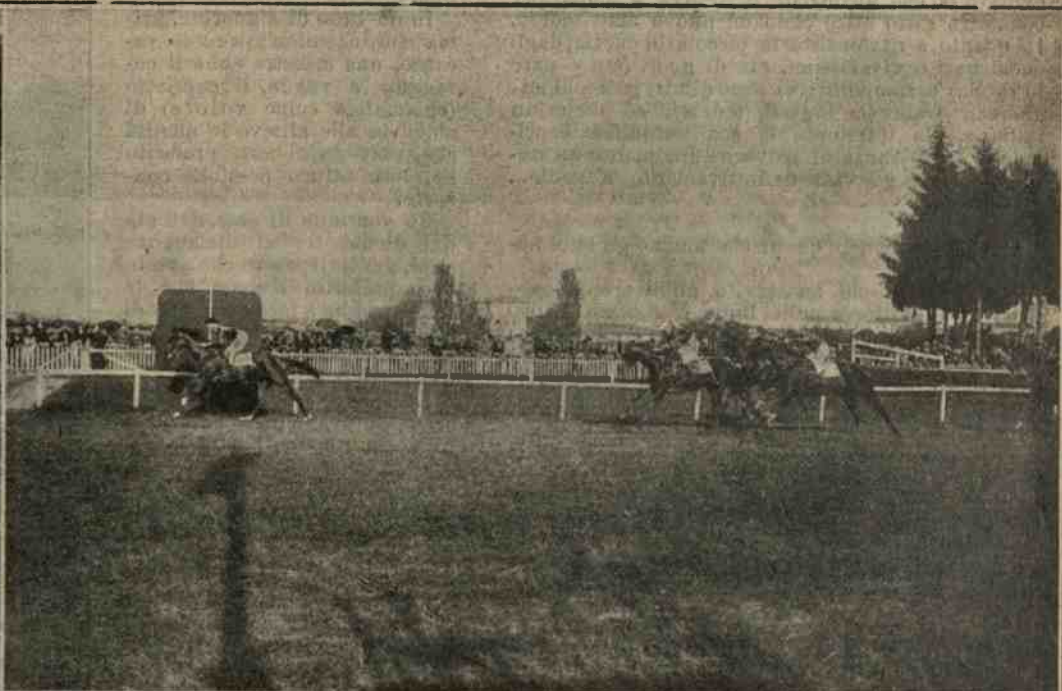
L'aviazione all'estero. — La Scuola d'applicazione d'artiglieria di Fontainebleau ha visitato le officine Farman di Billancourt-Seine.

Il comandante Labadie, capo del centro di Reims, accompagnato dal comandante Bouvet e dai capitani Mahut, Royet, Benin, Doride, Paquette, professori alla Scuola d'applicazione d'artiglieria e genio di Fontainebleau ed una quarantina di ufficiali ed allievi di detta Scuola sono rimasti entusiasti degli stabilimenti Farman al campo di Chalons.

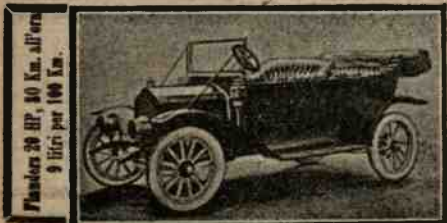
Essi sono stati ricevuti del Direttore che ha fatto loro vedere ogni reparto di lavorazione e gli hangars. Il luogotenente Rémy, pure presente, ha dato subito ai graditi ospiti numerose spiegazioni sull'applicazione e manovra dei differenti tipi d'apparecchi Henry Farman, dando dimostrazione precisa del rendimento, durante un volo, di queste macchine e del pilota che le monta.

I luogotenenti Mailgert, Rémy, Challes ed altri, eseguirono in seguito dei voli bellissimi, al tempo stesso che il noto aviatore Fischer usciva col suo Farman portando in aria dei passeggeri.

Tutti gli ufficiali restarono meravigliati di quanto avevano potuto constatare.



Il Premio « Giubileo » a San Siro. — A sinistra: Androclea (52, Davis) della Razza di Besnate, rientra dopo la vittoria. — A destra: L'arrivo di Androclea. (Fot. A. Foli - Milano).



Le più meravigliose automobili del mondo

E. M. F. FLANDERS

Produzione 1912: oltre 50.000 vetture — Capitale 250 milioni.

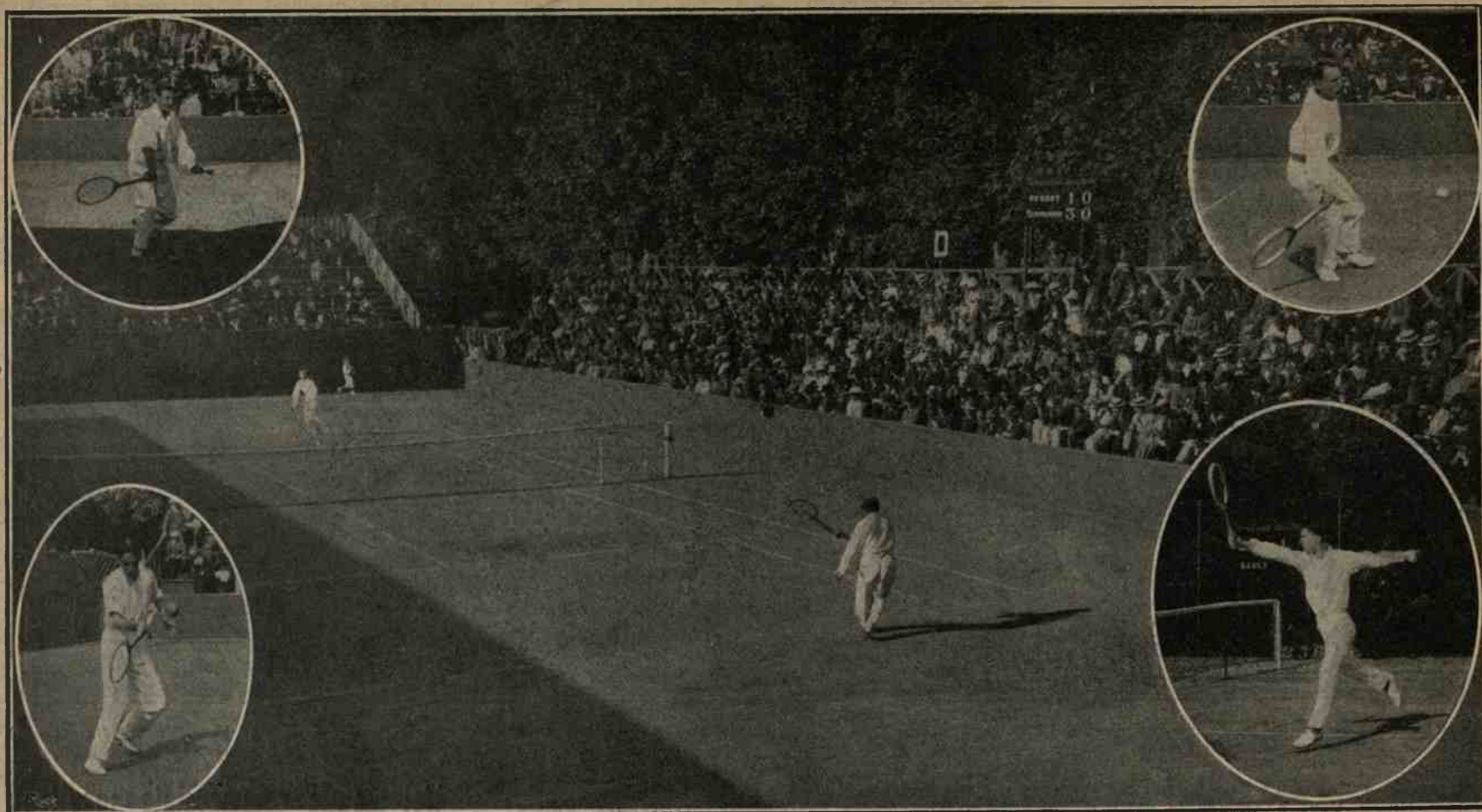
20 HP - Torpedo 4 posti - L. 5800

30 HP - Torpedo 5 posti - L. 7500

Agenzia Generale per l'Italia: Corso Torino, 2 - GENOVA

CONCORDONSI RAPPRESENTANZE - GARANZIA 12 MESI

20 HP TORPEDO 2 POSTI - L. 5500. - PURGONINO COMPLETO - 6200.



Il Campionato del mondo di tennis a Parigi. — Il match finale sul campo di giuoco della Faisanderie.
I quattro migliori concorrenti. — In alto, a sinistra: Kleinschroth; a destra: Pypes. — In basso, a sinistra: Laurentz; a destra: Gault.

LO SPORT IN GIRO

La cosa non è sportiva, ma è un bel record! lo stesso ed è bene registrarlo, tanto più che l'eroina ha dato prova di forza e coraggio!

La signora Jenny Schmyer, che la Corte di giustizia di Filadelfia ha condannata testè a dieci mesi di prigionia, non ha che 27 anni, tuttavia ha trovato il tempo di avere, in un decennio, dodici mariti, uno dopo l'altro, senza concedersi un solo mese di riposo. Li amava tutti ad un modo — ha detto al giudice. Di questa dozzina di... mariti alcuni sono morti, altri scomparsi e tre assistevano al dibattimento. Per rintracciarli la polizia ha dovuto mettere a soqquadro tutti gli stati della Confederazione, perchè la cara Jenny aveva la prudente abitudine di mutare residenza ogni volta che un marito le veniva a noia, per contrarre sotto altro cielo un nuovo matrimonio. In quanto a nazionalità la piccola brunetta, dagli occhi neri e vivacissimi, era di gusti (era e pare lo sarà...) cosmopoliti; vi sono difatti polacchi, ungheresi, francesi, inglesi, tedeschi ed anche un italiano. Ha terminata la sua autodifesa esprimendo la speranza di trovarne finalmente un tredicesimo che gli vada definitivamente a genio... Auguri...

Qualche cifra per quelli che amano gli automobili di lusso.

L'automobile che ha servito all'incoronamento del re d'Inghilterra nelle Indie è costato 25.000 lire sterline, cioè a dire (vi risparmio l'operazione) 625.000 lirette nostre, l'una sull'altra. Però è bene aggiungere che tutti questi soldini non sono andati a finire nella saccoccia del costruttore, ma che essi se ne sono andati per le pietre preziose e l'oro di cui eran cariche le maniglie e gli altri punti tangibili e visibili della carrozzeria.

Un esempio: le impugnature degli sportelli erano incrostate di pietre fine, ciascuna delle quali costava 12.500 franchi!

Ecco l'automobile democratico ed alla portata di tutti!

Anche le fiscalità possono e debbono essere addolcite da chi scrive la prosa dei regolamenti e delle leggi. Sentite un po' come scrive il legislatore francese per i ciclisti in contravvenzione: « dovrà essere praticata massima tolleranza in riguardo dei ciclisti la di cui targhetta si trovasse accidentalmente nascosta da un porta-bagagli, da

vestiti o da altri oggetti situati sul manubrio. La legge autorizza le verifiche sulla via pubblica, negli stabilimenti aperti al pubblico e in ogni luogo nel quale abbiano accesso gli agenti atti a verbalizzare. Ma bisogna sempre evitare tutto ciò che possa aver carattere di vessazione. In tesi generale è inutile sulle vie ordinarie il far fermare un ciclista per verificargli la macchina.

« In caso d'impossibilità di versamento di cauzione, o di pagamento dell'ammenda, i velocipedi trovati in contravvenzione devono essere tratti; tuttavia se il proprietario offrisse tali prove che ne stabilissero la solvibilità, gli si debba restituire la macchina senz'altro ».

E' gentile, non vi sembra?

Referendum... matrimoniale.

In un liceo di signorine, prima che incominciassero le vacanze, una maestra ebbe il coraggio, la voglia, il capriccio (chiamatelo come volete) di chiedere alle allieve le qualità che esse avrebbero preferito nel loro futuro possibile consorte.

Su ventidue di esse, dell'età dai diciassette ai diciannove anni, venti risposero che avrebbero preferito l'uomo che le condurrebbe a fare delle grandi escursioni in automobile, le altre due parlarono addirittura di...areoplani!

Le nostre povere nonne si accontentavano di una giornata di viaggio o due all'anno...

Corsa... alla beneficenza.

E' uno sport al quale nè io, nè voi (scusatemi l'imprudenza franchezza) possiamo partecipare.

I giornali americani pubblicano la classifica dei più grandi benefattori, secondo l'importanza della loro liberalità.

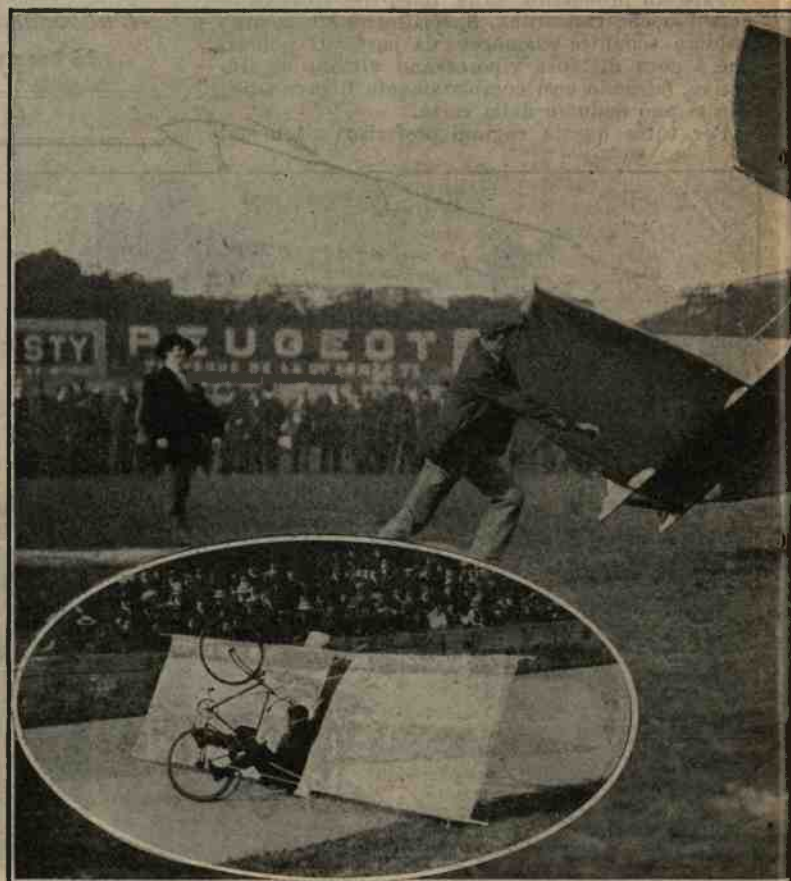
Ancora una volta il primo posto spetta a quel pezzentone di Carnegie con 200 milioni di franchi. Lo segue un austra-

liano stabilitosi negli Stati Uniti con 50 milioni; terzo viene un milionario di Chicago con 32 milioni. Il ben noto Rockefeller non occupa che il settimo posto, ma batte di molto i Morgan, i Vanderbilt, Astor ed altri miliardari.

Il totale dei fondi rilasciati per beneficenza nel 1911 ascende a 6 miliardi 125 milioni.

Chiudiamo gli occhi e raccogliamoci in noi stessi.

Diffidate sempre, che chi nasce bestia non muore certosino.



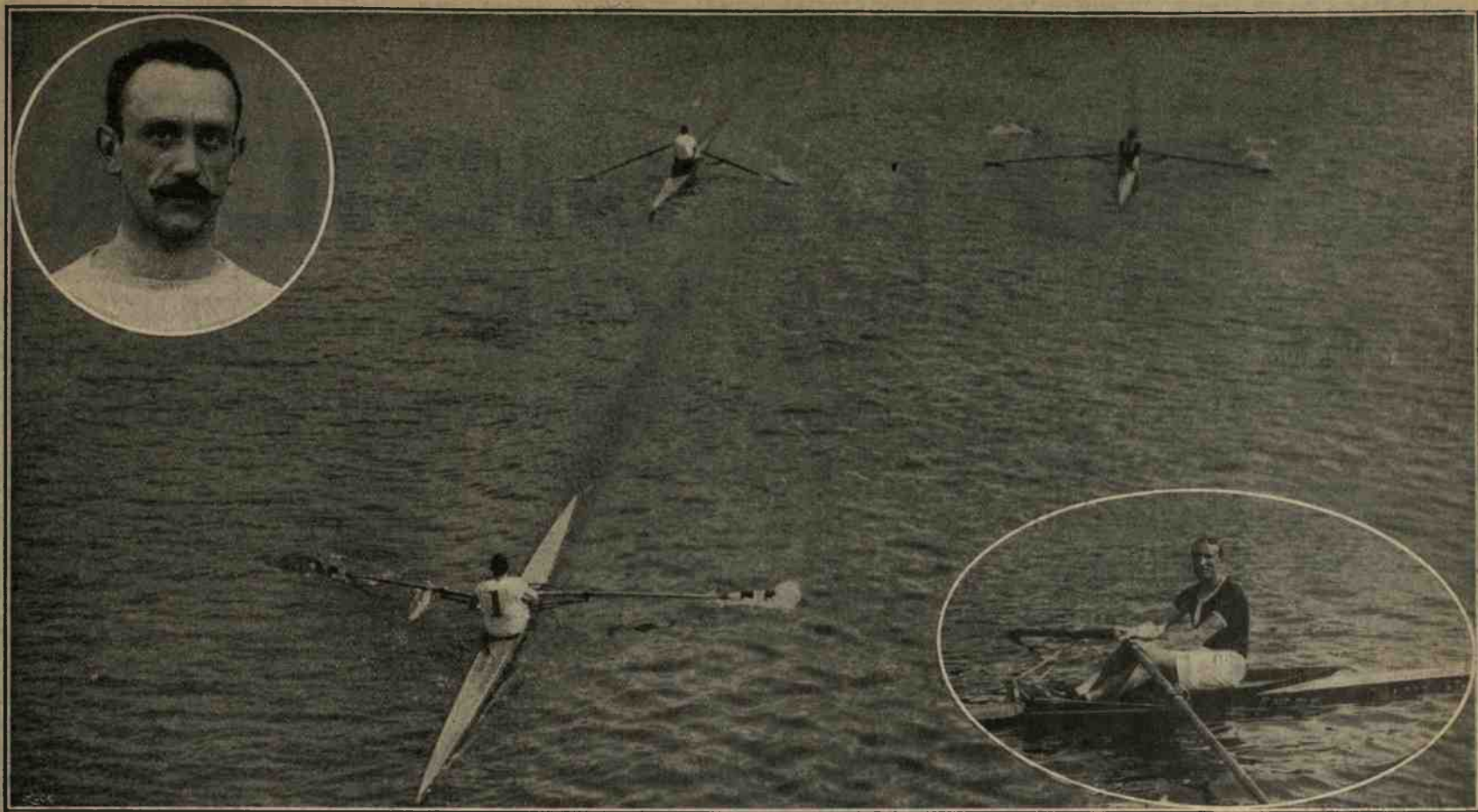
Il concorso dell'Aviette per biciclette areoplani. — Istantanee

CICLISTI!
Le incomparabili
biciclette

PEUGEOT

sono riconosciute le prime del mondo.

Agenti Generali:
G. e C. Fratelli Picena
Torino - Corso Principe Oddone, 17
Per Torino: Ditta PASCHETTA
Via S. Teresa, ang. Via Genova



I grandi matches di canottaggio. — La Coppa delle Nazioni a Juvisy-Athis Mons per skiffs. — In alto, a sinistra: Pol Weirman. In basso, a destra: Wrobel, vincitore del Premio Deperdussin (4000 metri).

In America, come in Inghilterra, è venuto in moda il crescere in libertà, come tanti fidi cagnolini, dei piccoli leoni, delle tigri o delle minuscole pantere.

Un banchiere inglese aveva da un anno tre piccoli leoncini che giocavano allegramente nel suo parco. Ma i loro denti crescevano a poco la volta, ed uno di essi pochi giorni addietro, dimenticando le pietre di zucchero mangiucate nelle manine di uno dei figli del banchiere, gli saltò addosso e lo morse crudelmente, producen-

dogli mortali ferite. Una moda che non ammetterei certo per i miei bambini perchè la natura non è tanto facilmente violabile.

Quale tra gli aviatori attuali, e fino al momento in cui scrivo, è il più giovane in età? Pareva che la palma dovesse spettare al signor Béard, che conta appena 19 anni, ma è intervenuto nella cosa Marcello Hanriot, che abbiamo avuto fra noi per parecchio tempo, ed ha dichiarato che fino a nuovo ordine spetta a lui questa priorità perchè, come risulta dagli atti legali che è pronto a presentare a semplice richiesta, egli non ha ancora compiuti i 18 anni!

Cento, e sempre in alto!

La passione per l'aviazione.

Le signorine d'oltre oceano hanno, come è noto, gusti modernissimi. Il progresso ha per esse una attrazione speciale e non c'è novità che non mettano subito in pratica.

Sapete che cosa stanno ora organizzando?

Un club femminile di aviatrici. Nel loro statuto si ingegnano ad apprendere il maneggio degli areoplani e, questa sentitela che è proprio bella, a non sposare se non giovanotti i quali pratichino (e con successo) l'aviazione!

Che bazza per quelli che temono i raffreddori all'aria aperta!

Velocità sbalorditive!

Un collega francese si mise davanti questa domanda: quanto tempo impiegherebbe una formica a fare il giro di Francia (quello ciclistico annuale). E si accinse al lavoro con altri due amici e col relativo cronometro. La media scelta fu di un metro in 25 secondi; come fu sperimentato il passo della sullodata bestiolina, e fatte le debite operazioni si ebbe che 1000 metri sarebbero stati percorsi in ore 6 56' 40". Il giro di Francia è di 5387 km. Vi

risparmio le moltipliche e vi dichiaro che si arriva alle seguenti cifre: giorni 1544, ore 6, minuti 26; ciò che fa 4 anni, 3 mesi, 10 giorni, 2 ore, 7 secondi.

In questi tempi non sono comprese le fermate dovute a riposi di tappe, a vettovagliamenti, firme ai controlli, massaggi, cure diverse e rotture... di gomme!

Il celebre giornalista inglese W. T. Stead, una delle lamentate vittime del *Titanic*, fu in vita, come riporta lo *Sporting Life*, un appassionatissimo degli sports. Egli stesso diceva ai suoi amici che ogni mattina la prima lettura era quella di un giornale di sport, e che non aveva mai tralasciato di praticare quelli tra gli sports che più gli confacevano, specie il *cricket*.

Le sue benemeritenze sportive non sono poche, e molti circoli devono al suo aiuto morale e materiale la propria esistenza.

Ecco un'altra persona seria che sapeva bene impiegare il suo tempo.

X Dal 15 ottobre prossimo non si troverà in tutta Londra un solo omnibus a cavalli. Tutti i bus saranno a trazione automobile.

Da 1150 animali la cavalleria delle principali Compagnie di trasporti era già ridotta in principio d'anno a 350.

Da un mese non se ne contavano che una cinquantina, e da questa a zero il passo è breve.

Ecco una data di completa vittoria che l'automobilismo dovrebbe scrivere tra i suoi fasti più gloriosi!

La nuova strada da Bruxelles ad Anversa sarà fra breve il vero paradiso dei ciclisti e dei chauffeurs.

Ecco come sarà costituita: cinquanta metri di larghezza da un lato all'altro; la parte centrale per i tram e gli automobili; da ciascun lato un terrapieno per pedoni, una strada per vetture a cavallo, ed una pista larghissima per ciclisti.

Ed ognuna di queste larghe strade, che ne formano una sola immensa, è ombreggiata da magnifici alberi, e tenuta in modo da farvi venir la voglia di non restare in casa vostra più di una mezza oretta al giorno.

Regali sportivi.

Con la buonissima intenzione di offrirle a Taft, l'attuale presidente della Repubblica americana, il povero diavolo che risponde al nome di Andrea Carnegie ha fatto costruire nella Scozia, paese



degli esperimenti... negativi, tenutisi a Parigi la settimana scorsa.

AUTOMOBILISTI!

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

muniti di pneumatici

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

Agenzia di Torino: GARAGE - Via Nizza, 86 - UFFICI - Via Belfiore, 50.

Le vetture
Migliori e più Convenienti

MICHELIN

BIANCHI

1912

GIRO DI SICILIA

TARGA FLORIO

26-27 Maggio.

1050 Km.

1° Snipe	su vettura	Seat	in ore 23, 37' 19" 4/5
2° Garetto	,,	Lancia	
3° Giordano	,,	Fiat	
7° Olsen	,,	Lancia	
9° Arnone	,,	Isotta-Fraschini	
11° De Prosperis	,,	Sigma	

COPPA DI SPAGNA

26 Maggio.

315 Km.

1° Orthos	su vettura	Hispano-Suiza	in ore 4, 11' 40"
2° Carreras	,,	Hispano-Suiza	
3° Riviere	,,	Hispano-Suiza	
4° Lorna	,,	Vermorel	

Meeting Automobilistico di Mans

Corsa della Costa di Mayenne (26 Maggio)

Vetture da Turismo

2ª Categoria	1°	Guyot	vettura	Rolland-Pilain
9ª "		Cosson	"	Phenix
12ª "		De Vizcaya	"	Apollo

Vetture da Corsa

1ª Categoria:	2°	Gasté	vettura	Rossel
2ª "		1° De Vizcaya	"	Apollo

Motociclette

2ª Categoria:	1°	Dixon	macch.	New-Hudson
"		6° Fohnny	"	New-Hudson

Side-Cars e Tricicli

4ª Categoria:	1°	Dixon	su Side-car	New-Hudson
---------------	----	-------	-------------	------------

tatti su PNEUMATICI

CONTINENTAL

Continental Caoutchouc

MILANO

& Gutta Percha C^{ie}

Via Bersaglio, 36.

Telefono 20-45.

della specialità, due *clubs*, o canne da golf, lavorate espressamente. Si assicura che esse sono una vera meraviglia del genere.

Si aggiunga che il dono originale è stato accompagnato dai migliori auguri anche da parte del sindaco della cittadina scozzese nella quale furono costruite le due canne. In ultimo della lettera accompagnatoria era detto che soltanto il nobile giuoco del golf avrebbe saputo e potuto conservare lungamente la salute al presidente Taft.

E così sia!

Il foot-ball americano non è nemmeno lontano parente di quello che si pratica in Europa. Ciò premesso, sappiate che nove giuocatori furono assassinati nel corso dei *matches* disputatisi nel 1911, 177 feriti gravemente e 522 più o meno gravemente.

E questo bilancio è il più debole di quelli delle statistiche stabilite da undici anni in qua, eccettuato l'anno 1901, nel quale non si ebbero che 7 morti in seguito alla brutalità con la quale si giuoca negli Stati Uniti.

Le regole del foot-ball-rugby, come lo si giuoca in America, sono state modificate nel 1910 per attenuarne le conseguenze!

Cosa sarebbe successo se a queste modificazioni non si fosse venuti?

Povero sport!

Per i turisti che si annoiano a passar delle ore in ferrovia, una compagnia inglese ha trovato un passatempo matematico installando in ogni vagone un contatore automatico di velocità. Basta introdurre un penny nella relativa fessura a salvadanaio e tosto appare un quadrante dal quale voi potete rilevare la velocità della marcia del treno in quel momento.

Tanto vale quanto il contare i pali del telegrafo, i casotti dei guardiani, ed i giri della lancetta del vostro orologio.

Divertimenti... divertentissimi!

Rigorismo imperiale.

E' noto come qualche mese addietro uno dei figli dell'Imperatore Guglielmo sia stato condannato ad un'amenda piuttosto grave per eccesso di velocità automobilistica. Il Kaiser ne rimase molto commosso ed allora ha divisato di togliere la licenza di guidatore al primo di essi, come anche a qualsiasi membro della famiglia imperiale, che incappi nella legge, procurandogli noie da parte della polizia.

Pare che l'ordine opportunamente emanato abbia un po' calmato i bollori degli imperiali *chauffeurs*, e ciò servirà di esempio anche a quelli che non hanno la fortuna di appartenere al rigoroso Guglielmo II.



Manovre e accampamenti dei ragazzi esploratori tedeschi. - La distribuzione del rancio. (Fot. Brocherel - Aosta).

Una buona *réclame* è quella adoperata da un negoziante di stoffe di Issoudun il quale offre ad ogni compratore che spenda un minimo di 5 franchi una passeggiata in automobile per tre persone.

Si vuole che un suo concorrente, per essere più al corrente con la modernità abbia fatto di più, promettendo un giro di pista in aeroplano.

Ma la cosa non ha avuto gran successo perché il numero di quelli che amano distaccarsi dalla terra è ancora di molto inferiore a quello degli altri che amano di restarvi bene inchiodati.

Nemmeno più i pompieri vogliono servirsi dei cavalli.

A Londra, dalla fine di quest'anno, non avrassi più nessuna pompa tirata dalle nobili bestie. Il contratto col fornitore di esse scade in questi giorni e la municipalità di Londra ha stabilito all'unanimità (non uno dei consiglieri ha avuto una parola di gratitudine o di compianto per le povere bestie!) di affidare tale servizio all'automobilismo.

Decisamente non c'è che da rivolgersi ai salisciatii!...

L'età delle macchine a vapore.

In Inghilterra una locomotiva in uso per un treno-*express* vive in media venticinque anni, un anno di più se ha la fortuna di tirare dei treni-merci, e ventisette anni se non ha servito che a semplici manovre.

L'America vota le sue macchine a morte prematura; a setici anni va ai rottami un *express*; a diciotto una merci, a ventidue una locomotiva di manovre.

Al contrario in Francia, come in Italia, le povere macchine non vanno in media a riposo se non dopo almeno ventinove anni di lodevole ed ininterrotto servizio.

Pierre.

TIRO A SEGNO

Il 2° match eliminatorio in Italia per le gare di Biarritz

Domenica scorsa terminarono a Torino i tiri per la seconda gara eliminatoria per la scelta dei campioni da inviarsi alle gare di Biarritz.

Risultato per la prova per il match di fucile: 1. campione della prova Cantoni avv. G. Galeazzo e campione posizione in piedi; campione della posizione in ginocchio Derossi cav. Luigi; campione della posizione a terra Ticchi cav. Riccardo.

Classifica generale: 1. Cantoni avv. G. Galeazzo per punti 942; 2. Derossi cav. Luigi 933; 3. Campus Peppy 931; 4. Favretti dott. Luigi 924; 5. Isnardi cap. Camillo 923; 6. Lavoni ing. Giuseppe 919; 7. Migliorini Carlo 919; 8. Galli cav. Alfredo 918; 9. Ticchi cav. Riccardo 913; 10. Vercellone Carlo 906; 11. Ascani Ascanio 906; 12. Bompani rag. Vittorio 904; 13. Bonicelli dott. Daniele 901; 14. Berzio avv. Agostino 875.

Risultato per la prova per il match di pistola: 1. Moretti cap. Giuseppe punti 512; 2. Mussino cav. Giuseppe 500; 3. Derossi cav. Luigi 492; 4. Cantoni dott. Romagnolo 491; 5. Righini cav. Avventino 490; 6. Ribotti cap. Angelo 489; 7. Pedersoli Alessandro 487; 8. Ticchi cav. Riccardo 485; 9. Muratorio Paolo 482; 10. Bonicelli dott. Daniele 481; 11. Basi Umberto 481; 12. Pierantelli ten. Emilio 481; 13. Tosana dott. Paolo 478; 14. Galli cav. Alfredo 477; 15. Perati avv. Gianni 475; 16. Micheli avv. Franco 473; 17. Cantoni avv. G. Galeazzo 470; 18. Campus Peppy 468; 19. Waffler Roberto 468; 20. Vercellone Carlo 466; 21. Righini Giovanni 462; 22. Vercellone Serafino 452; 23. Bona ing. cav. Alcide 452; 24. Dalai avv. Luigi 417; 25. Ascani Ascanio 402; 26. Berzio avv. Agostino 395.

Gara libera di fucile: 1. Bona ing. Alcide per punti 326. 2. Olivetti Dositeo 317; 3. Vercellone Serafino 309; 4. Micheli avv. Franco 306; 5. Cereseto Mario 304; 6. Muricchio Marino 299.



Manovre e accampamenti dei ragazzi esploratori tedeschi patrocinati dal Kaiser. - Si prepara il rancio. (Fot. Brocherel - Aosta).



Sospensioni L'AS per Automobili e Camions

Le più semplici (si regolano con una sola vite).

Le più solide (un solo tubo serve da guida).

Le più durature (garanzia un anno).

Chiedere listini e prezzi all'Agenzia Generale per l'Italia - Corso Torino, 2 - Genova.

FORTI SOONTI AI RIVENDITORI

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. 20-068 Milano

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

Fabbrica Italiana Automobili - Torino

F.I.A.T.

Società Anonima - Capitale L. 14.000.000

Direzione Generale: Corso Dante, 30 - **TORINO**



SEDI:

Torino
 Milano
 Roma
 Firenze
 Napoli
 Genova
 Padova
 Bologna
 Livorno
 Siena
 San Remo

Trovasi in vendita presso le Sedi dei Garages Riuniti F.I.A.T. e dai principali rivenditori.

Società di Aviazione

ANTONI

PISA

Vastissimo campo di aviazione con scuola di pilotaggio, il solo che offra un clima temperato durante tutto l'anno.

Maestro pilota aviatore:

Dottor ALFREDO CAVALIERI.

L'AEROPLANO ANTONI è il solo che rappresenta un tipo originale italiano.

L'AEROPLANO ANTONI è il solo che presenta la massima garanzia di equilibrio, dovuto alla speciale forma brevettata dei suoi piani.

L'AEROPLANO ANTONI è il solo vero planeur.

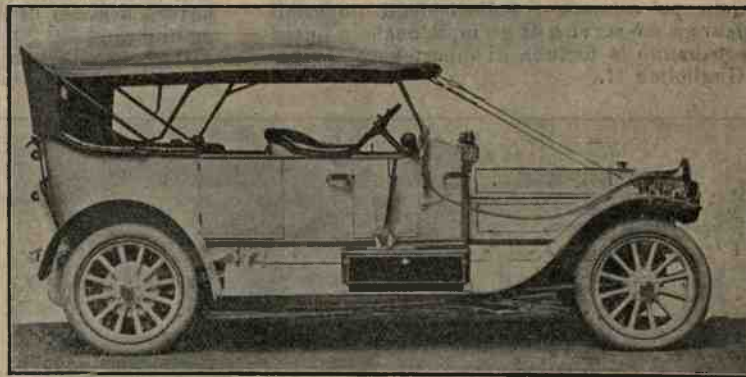
L'AEROPLANO ANTONI è il più elegante, il più robusto degli aeroplani.

L'AEROPLANO ANTONI è il più conveniente, sia per i principianti che per i provetti aviatori, essendo di facile manovra e rappresentando la maggior sicurezza di volo.

L'AEROPLANO ANTONI è irrovesciabile, ha i piani propulsori ed a curve comandate, e sarà quindi il trionfatore della nuova stagione aviatoria.

AEROPLANO tipo 1912 ad uno e due posti, adottato dal Ministero della Guerra.

Rapp. Gener.: **Ferdinando Bizzarri e C. - Pisa, Via Vittorio Em., 46.**



CARROZZERIA

e

MARTELLERIA AUTOMOBILI

Fratelli TORRETTA

TORINO - Via Nizza, 39,
 Via Thesauo, 1.

MILANO - Via Savona, 91.

Specialità Vetture in bianco e trasformazioni.
 Lavoro accurato. - Prezzi mitissimi.

Diamo ali nostre al nostro esercito

Al momento di andare in macchina, il Comitato centrale pro Flotta Aerea ci comunica che la sottoscrizione ha raggiunto la somma di lire 2.068.580.

Il successo dell'iniziativa non potrebbe essere migliore.

In un momento in cui le pubbliche sottoscrizioni sono aperte su tutti i giornali del Regno pro famiglie dei caduti in Libia, pro famiglie dei richiamati, pro espulsi dalla Turchia, la sottoscrizione pro flotta aerea ha raggiunto una cifra superiore veramente a quanto potevamo desiderare.

S. E. il Ministro della guerra ha sottoposto alla Camera dei deputati e questi hanno approvato lo schema di legge per l'impiego dei fondi raccolti dalla sottoscrizione pro flotta aerea.

La *Stampa Sportiva*, che meglio di altri ha potuto in un momento glorioso per la patria avere

contatto di organizzazione con chi dirige l'aviazione militare italiana, può dire che dati i mezzi concessi dallo Stato, il Ministero della guerra ha fino qui fatto del suo meglio per favorire l'aviazione. Vi è stato chi ha detto che all'esercito italiano si sono date finora, salvo piccole eccezioni, solo ali di costruzione straniera e che l'industria nazionale non ha avuto grandi incoraggiamenti. Si è con ciò detta una verità che però non suona colpa alcuna per chi aveva il compito di formare da un giorno all'altro squadriglie di aviatori i quali erano chiamati ad agire, per la prima volta al mondo, su campi di battaglia partecipando alla guerra italo-turca.

Oggi alla guerra si è pensato e bene.

Altre ali si vogliono dare all'esercito ed è l'offerta generosa spontanea di tutto il popolo italiano che vi contribuisce.

Oltre due milioni si sono raccolti ed altre somme si aggiungeranno ancora.

Con queste il Ministero dovrà aumentare le unità della sua flotta aerea, ma all'aumento non più con tanta urgenza reclamato dalla guerra, deve questa volta contribuire l'industria nazionale.

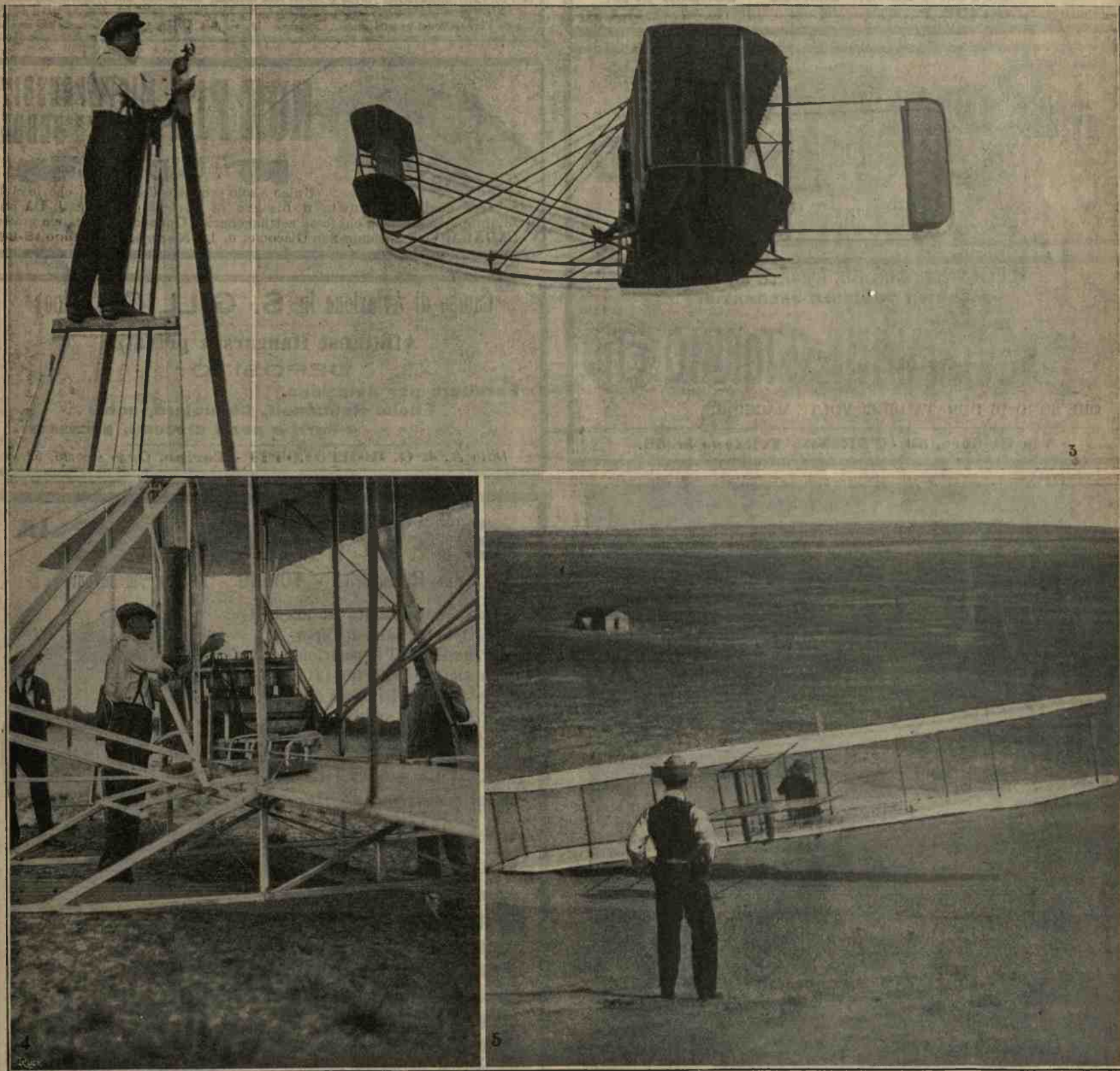
Il bel gesto non mai troppo lodato di chi si fece promotore della sottoscrizione ha raggiunto il suo scopo. « Dare ali all'esercito ». Ma sia chi ha lanciato l'appello al popolo italiano, sia questo che con altrettanto slancio vi ha corrisposto, tutti pensano che all'esercito si debbano ormai dare ali nostre.

Secondo la legge, il Ministero disporrà nel migliore modo per l'impiego di ogni somma.

Senza farci qui eco di tutte le proposte giunteci da ogni parte d'Italia in merito all'impiego dei fondi pro flotta aerea, noi siamo i primi persuasi che l'iniziativa della sottoscrizione debba avere certo come secondo scopo l'incoraggiamento dell'industria nazionale.

Il Ministero, a questo punto qualcuno ci potrebbe obiettare, ha bandito un concorso a cui tutta l'industria italiana potrà partecipare. Senza dubbio. Il concorso fu bandito ed anche dotato di ricchi premi. Ma fino al marzo del 1913 non si inizierà.

E intanto? L'industria aviatoria nazionale che per il momento non può sperare che nell'aviazione militare, deve essere appoggiata e incoraggiata se non si vuole che chi ha già speso tanto lavoro



L'aviazione ha fatto una grande perdita nella persona di Wilbur Wright, il geniale americano che è morto di febbre tifoide il 30 maggio scorso. Noi abbiamo riunito in questa pagina qualche documento fotografico ricordante l'opera dei fratelli Wilbur e Orville Wright.

IL MIGLIOR PNEUMATICO PER AUTO E CICLI

AUSTAMERIC

Vendita al minuto: TORINO - **Ditta PASOSETTA** - Via Santa Teresa, angolo Via Genova.

Agenzia e Deposito per l'Italia:

LEIDHEUSER & C.

MILANO - Via Brera, 3 — TORINO - Via Principe Amedeo, 16.
ROMA - Via Mercede, 9 — BOLOGNA - Via Pietramellara, 63.

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per
CARROZZERIE - AUTOMOBILI
AVIAZIONE
A. G. ROSSI & C.

TORINO Fornitori R. Governo **MILANO**
36, Corso Vinzaglio - Telef. 11-57. 1, Via Pantano - Telef. 11-04.



LA
CANDELA

POGNON

LA MIGLIORE DEL MONDO

GARANTITA UN ANNO 4,90

PER LA SUA COSTRUZIONE È SUPERIORE A TUTTE LE ALTRE
BOUGIE POGNON LIMITED - LONDRA S. W.

Deposito: **SECONDO PRATI** - Via Carlo Alberto, 32 - **MILANO**



LANCELOTTI & C. - Bologna.

SULLE VOSTRE GOMME ESIGETE LA MARCA
FABBRICA TORINESE PNEUMATICI



G. DAMIANI & C. TORINO (ETP)

CHE SONO DI DURATA DIECI VOLTE MAGGIORE.

Via Belfiore, 50 - **TORINO** - Telefono 38-58.



CORRIDORI!

Ciclisti, Podisti, Canottieri, Foot-ballers!

Usate per le vostre gare i prodotti:
PICKMIAP - PILLOLE generatrici di forza e resistenza. Flac. L. 2,50.
PICKMIAP - CREAM la migliore embrocazione per massaggio. Flac. L. 1,25,
perché sempre apprezzati e usati dai grandi campioni stranieri e italiani, come Galetti, Gerbi, ecc. ecc.
Deposito per l'Italia: Dr. E. Agostini - Milano, Via Ariberto, 11
Sconto a Rivenditori e Società Sportive.

EPILETTICI!

Curatori delle celebri polveri
della M. Ch. Ch. Farmac. del
Cav. **Clodoveo Cossarini**
BOLOGNA (Italia).

NERVOSI!

Prescritti dai più illustri clinici del mondo, perché rappresentano la cura più razionale e sicura
nelle seguenti malattie: Epilessia, isterismo, letargia-apilessia, esaurimento, palpitazioni di cuore,
insomnia, incontinenza notturna delle urine, bruciori, per tossi, emicranie, nevralgie, ecc.
S'invia l'opuscolo dei guariti gratis. In vendita nelle primarie Farmacie del mondo

Le **POLVERI CASSARINI** furono premiate colle massime onorificenze alle primarie Esposizioni
Internazionali e Congressi medici, e onorate da un dono speciale delle LL. MM. i Reali d'Italia



NON PIÙ MIOPI-PRESBITI
E VISTE DEBOLI
OIDEU

Unico e solo prodotto del Mondo, che leva la
stanchezza degli occhi, evita il bisogno di portare gli occhiali. Dà una
invidiabile vista anche a chi fosse settuagenario. Opuscolo esplicativo gratis.
V. LAGALA, Vico Secondo San Giacomo, n. 1. - Napoli. - Telefono 18-84.

Campo di Aviazione in **S. GILLIO** (Torino)

Affittansi Hangars a privati.

DEPOSITO:

Forniture per Aviazione.

Elche Ratmanoff, Chauvère, ecc.

Parti e pezzi staccati, accessori.

Ditta **A. & G. BORTOLOTTI** - Torino, Corso Oporto, 53.

G. VIGO & C^{IA}

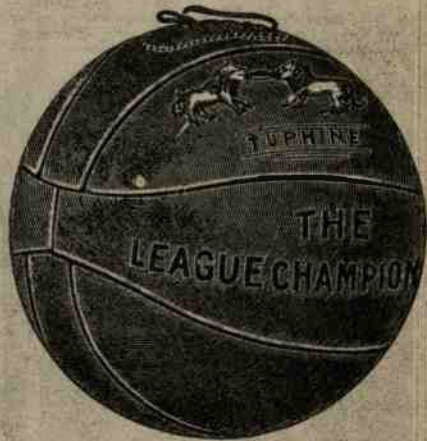
Via Roma, 31 - **TORINO** - Entrata Via Cavour

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

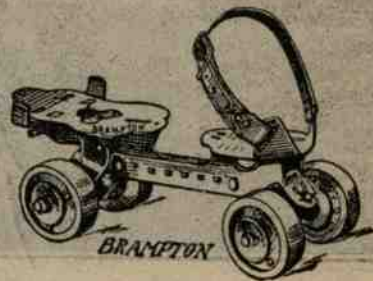
GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

Novità Manubrii graduabili



"ROBUR"
a molla
Tascabili L. 10 al palo
a 7 molle „ 12 „
a 11 „ „ 18,50 „
Abbigliamenti completi
per turlati e ciclisti.

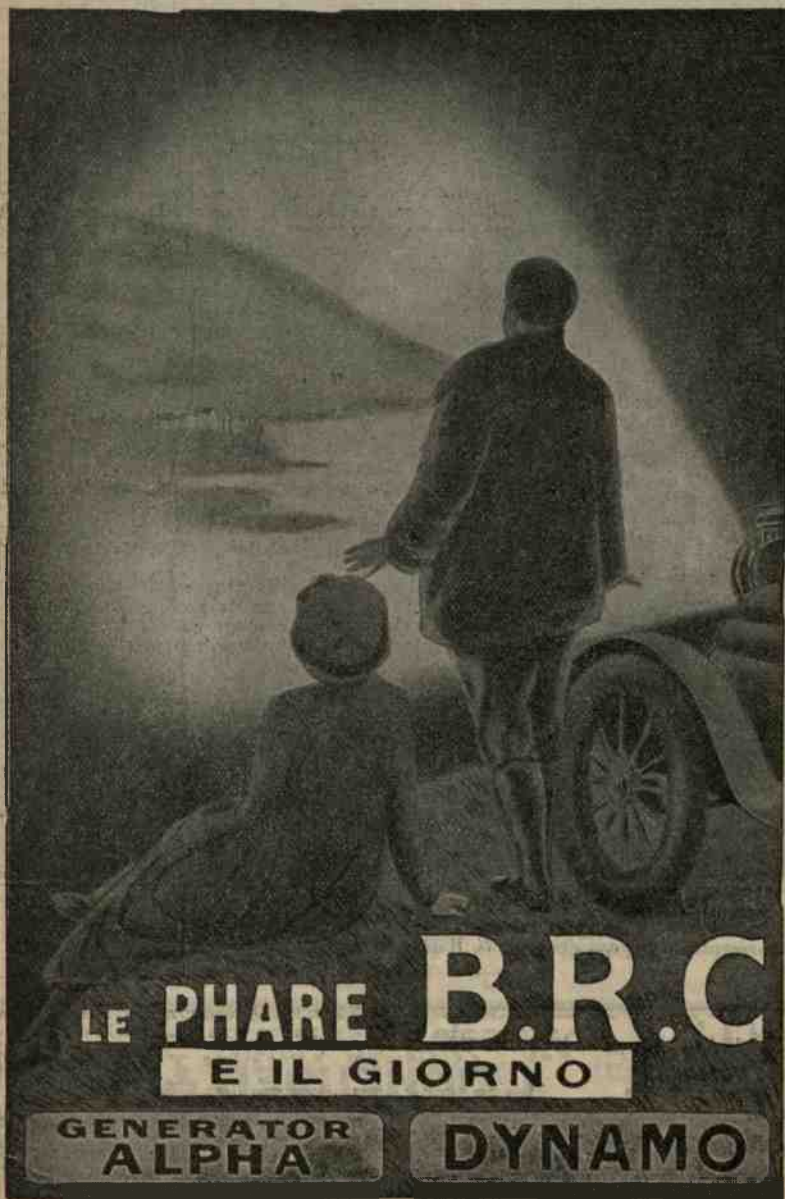


MAGLIE - CALZE
BERRETTI - SPORT

Accessori per Automobili

Prezzi miti

Catalogo gratis.



e tanto denaro, con la speranza ferma di poter servire alla patria, debba a malincuore rinunciare alla sua iniziativa industriale.

In Italia ormai vi sono apparecchi che possono rispondere alle esigenze dei servizi in cui vengono impiegati. Caproni, Cavalcini, Chiribiri, Darbesio, Deantoni ed altri meritano tutto l'appoggio del Governo. Questo ha alla direzione dell'aviazione abili tecnici i quali dovrebbero essi stessi prendere in esame i diversi tipi di apparecchi e motori suggerendo, se occorresse, anche tutte quelle modificazioni atte a rendere le macchine pratiche per lo scopo guerresco.

L'industria aviatoria nazionale, cui crediamo di sapere è intenzione di S. E. il ministro Spingardi dare tutto il dovuto appoggio, attende oggi con maggior ragione di ieri una parola sicura e incoraggiante dal Governo.

Diamo quindi ali all'Esercito nostro, ma siano esse ali nostre.

Questo è quanto il popolo italiano attende come risultato ultimo della sottoscrizione nazionale.

La Francia ci è stata maestra in automobilismo ed ha avuto nell'Italia una allieva che l'ha superata; la Francia ci è stata maestra in aviazione ma l'Italia oggi deve come in automobilismo cercare di fare da sé.

Favoriamo quindi l'industria nostra. E' il momento di osare senza ulteriore titubanza.

GUSTAVO VERONA.

Alla vigilia dalla V Olimpiade di Stoccolma

Pochi giorni ci separano dall'inaugurazione della V Olimpiade Internazionale. Non sarà inutile rinfrescare la memoria dei nostri lettori con qualche dato illustrativo della competizione quadriennale che comprende i giuochi olimpici.

Il 23 giugno 1894 un Congresso Internazionale convocato nel Palazzo della Sorbona a Parigi, decideva il ripristino dei Giuochi Olimpici, stabilendone una serie periodica ogni quattro anni, a volta a volta nelle grandi capitali del mondo.

Un Comitato Internazionale Olimpionico venne all'uopo costituito perché regolamentasse le manifestazioni da far rivivere sullo stampo di quelle dell'antica Grecia, ma sotto una forma moderna. Questo Comitato, aumentando via via di prestigio e di forza, stabilì le seguenti date per una prima serie di cinque Olimpiadi: 1896 Atene, 1900 Parigi, 1904 St-Louis, 1908 Londra, 1912 Stoccolma.

Il Comitato Olimpionico permanente conta al momento attuale 45 membri appartenenti a 31 diversi paesi; ogni nazione vi può essere rappresentata con un minimo di una ed un massimo di tre persone.

L'Italia sarà rappresentata alle Olimpiadi di Stoccolma per... 25 mila lire di atleti! Non essendosi ancora svolte tutte le eliminatorie non siamo ancora in grado di elencare i designati dalle singole Federazioni sportive e ginnastiche. Con la sovvenzione data dal nostro Governo e dal Re, se il numero dei componenti il Comitato... figurativo non supererà quello dei nostri atleti, ce n'è abbastanza per essere ben rappresentati!...

Ricorderemo che alla precedente Olimpiade, quella di Londra, presentavamo il seguente contingente di concorrenti: 5 ciclismo - 12 scherma - 5 nuoto - 1 canottaggio - 10 sports atletici - 3 ginnastica individuale - 32 squadra ginnastica e dirigenti - 5 membri di Comitato; totale 73 individui. Il viaggio da Torino a Parigi L. 100, e da Parigi a Londra L. 35 coi ritorni, assorbì circa 10.000 lire ed altre 14.000 furono a disposizione per indennizzi di residenza sulla media di 10 lire al giorno, la quale residenza fu strettamente limitata ai giorni di gara: il 7 luglio partivano infatti da Torino i concorrenti ed alcune gare erano indette per l'11 luglio. E qui si rivela subito un errore capitale nel quale siamo sempre caduti.

Contando che dall'Alta Italia a Stoccolma ci sono non meno di 86 ore di viaggio diretto, sia per la via di Amburgo, Kiel e Copenhagen, sia per l'altra di Berlino e che la spesa del biglietto è doppia di quella per Londra e senza speranza di riduzioni, attraversando l'itinerario tre Stati, si vede subito la necessità di inviare i nostri campioni con un anticipo di almeno una settimana sulla data delle gare.

E' necessario inoltre che i nostri campioni non sopportino i disagi materiali e morali di un soggiorno in paese lontano, sconosciuto e dove a mala pena sono parlate le lingue inglese e tedesca, dove la notte è breve, dove clima, usanze e cibi sono tanto differenti dai nostri.

Dovrà quindi essere cura del Comitato italiano di tutto ben predisporre affinché non si verifichino i dannosi contrasti di Londra dove i nostri *sportsmen* furono quasi sempre lasciati in balia di sé stessi.

Riguardo alla nostra partecipazione, v'è da augurarsi che sia pure esigua, ma di tutti atleti che per precedenti prove diano la certezza di non sfigurare completamente al confronto dei colleghi del Nord, che alle Olimpiadi son soliti presentarsi con una preparazione tutta speciale.

Nel nuoto, nel canottaggio, nel podismo e in certe branche della ginnastica atletica possiamo sperare di occupare qualche secondo posto: il football è un'incognita perché la nostra Federazione non ha ancora potuto decidere la formazione di una squadra per la difficoltà di trovare dei giocatori che possano assentarsi da casa per una ventina di giorni; riguardo al ciclismo non avremo nessun rappresentante perché l'unica corsa di resistenza in programma, non ha avuto — come è noto — il consenso della nostra U. V. I. che ha trovato troppo difficoltoso farsi rappresentare nel modo voluto dai regolamenti olimpionici.

A titolo di incentivo ai nostri atleti che si recheranno a Stoccolma, ricordiamo loro le palme conseguite dall'Italia nell'ultima Olimpiade, quella di Londra:

Porro: Lotta greco romana, 1. su 56 concorrenti.
Braglia: Ginnastica individuale, 1 su 91 concorrenti.
Pietri Dorando: Maratona, 1. su 57 concorrenti: messo fuori classifica.

Lunghi: Diploma speciale per aver battuto il record nella eliminatoria dei 400 metri.

Domenica scorsa a Roma si sono svolte nello Stadium i campionati federali per le eliminatorie organizzate dalla Federazione Ginnastica col concorso dell'Istituto nazionale per l'incremento dell'educazione fisica.



Le gare atletiche eliminatorie per le Olimpiadi di Stoccolma. — In alto: Legat Manlio, della « Sempre Avanti » di Bologna, vincitore del salto con l'asta. — In basso: Gara del Giavellotto all'italiana: 1. Bini, della « Roma » di Roma - 2. Bianchi, della « Libertas » di Pistoia - 3. Pagani della « Roma ». (Fot. U. Grassetti - Roma).

Il campionato di Pentathlon venne vinto da Gardini, della *Sempre avanti*, di Bologna; 2. Pedrelli. Gli altri concorrenti hanno dichiarato *forfait*.

Nel campionato palla vibrata riuscì 1. la *Sempre avanti* di Bologna; 2. la *Roma*, di Roma.

Al tiro della fune ha vinto la *Roma*, di Roma.

Nella corsa di 110 metri con ostacoli (eliminatoria olimpionica) è riuscito 1. Pagani, della *Roma*, di Roma, che ha compiuto il percorso in 17" 4/5, 2. Zevola.

Per il campionato federale ha vinto Legat della *Sempre avanti*, di Bologna, in 19".

Nel campionato federale di corsa su 400 metri è riuscito 1. Pagani; 2. Zevola.

Al lancio del giavellotto leggero (eliminatoria olimpionica) è risultato 1. Bini di Roma, con metri 36,55; 2. Bianchi di Pistoia, con 34,90, 3. Voani, di Roma, con 33,12.

Al salto in alto con rincorsa sono stati classificati: 1. Tonini, di Milano, con metri 1,75, 2. Pagani, di Roma, con m. 1,70; 3. Legat, di Bologna, con m. 1,65; 4. Beni di Roma, con m. 1,65.

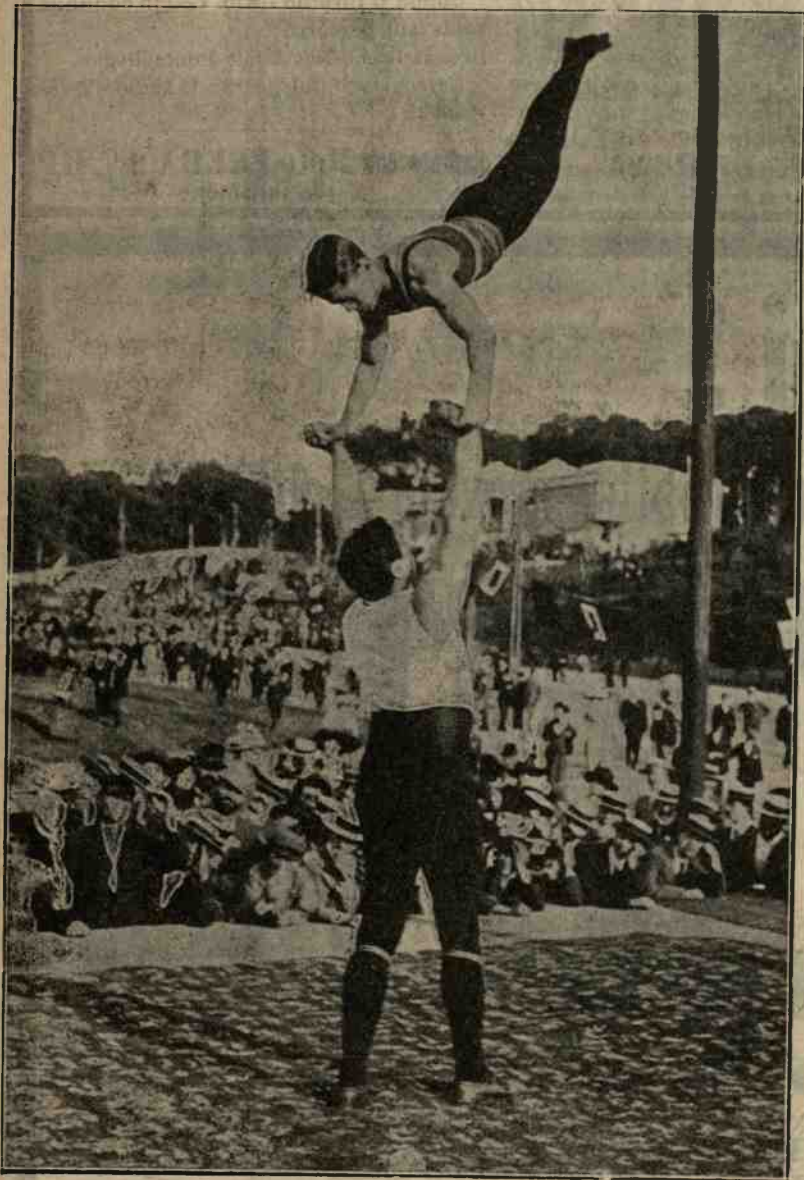
Lancio della palla di ferro (eliminatoria olimpionica) si è avuto la seguente classifica: 1. Lorenzi, di Pistoia, con metri 16,2; 2. Tugnoli, di Bologna, con 12,60; 3. Pasutti, di Bologna, con metri 11,40; 4. Padrelli, di Bologna, con metri 10,81.

Il complesso dei concorrenti sortiti vincitori dalle eliminatorie romane, non dà però grande fiducia di poter onorevolmente disputare coi colleghi delle altre nazioni il complesso e faticoso ciclo delle prove olimpioniche di Stoccolma.

CORRISPONDENZA

Genova. Ghilino. — Grazie. Troppo tardi.
Genova. Guarnieri. — Coppe, troppo tardi.
Modena. Orlandini. — Troppo scure.
Roma. — V. Grassetti. Le altre troppo scure.
Arezzo. Capacci. — Riconoscenti, ringraziamo.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA
L. 6 all'anno



La riunione sportiva a valle Giulia (Roma) pro flotta aerea. — Esercizi atletici. (Fot. Italia Photo-Reportage - Torino).

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 - Grand Prix Bruxelles 1910 - 2 Grands Prix Buenos Aires 1910 - 3 Grands Prix Torino 1911.

Società di Aviazione Ing. G. Caproni & C. di Vizzola Ticino

MONOPLANI CAPRONI

Record Mondiale Velocità e Distanza per motori inferiori ai 40 HP, con motore Anzani 35 HP, a V.

Records Mondiali Velocità dei 250, dei 300 e dei 330 Kilom. con monoplano tipo militare a 2 posti, motore Anzani, 50 HP. Velocità media in pista chiusa di 5 Km., 107. Km. all'ora.

Traversata longitudinale Lago Maggiore.

Andata e Ritorno Vizzola-Milano, senza scalo.

Vizzola-Adria, senza scalo, il maggior raid su campagna fattosi in Italia.

Voli su Venezia con passeggeri (Trasporto Col. Montezemolo) a 600 m. in 9'.

Tutte queste prove vennero fatte con **ELICHE CAPRONI.**

Scuola di Pilotaggio nella quale, durante l'annata, si conseguirono più brevetti di pilota aviatore che in tutte le altre scuole italiane prese assieme. Visitata continuamente da numerose personalità italiane ed estere. Annessa alla scuola vi è un'officina di riparazioni; la meglio organizzata in Italia.

Aerodromo vastissimo - Clima unico.

Capo pilota: **Enrico Cobioni.** — Pilota: **Clemente Maggiora.**

SPORTS



Foot-balleurs!

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

ALCUNI PREZZI:

Foot-ball completo The Ramsal n. 3	L. 7,50
" " " " " " " " " " " "	" 5 " 8,50
" " The Duke per Match	" 13,50
Scarpe speciali The Ramsal	" 10,75
" " " " " " " " " " " "	" 12,50
Camici nei colori delle società	" 1,75
Calzoncini speciali	" 4 —
Calze lana nei colori delle società	" 4,25

SGONTI SPECIALI PER SOCIETÀ:



PODISTI!!!

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

Costumi completi colori assortiti

a piacere	L. 5,50
Scarpe per corsa di 100 metri	" 8,50
" " " " " " " " " " " "	" 10,50
" " " " " " " " " " " "	" 12,50

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

AGENZIA DEGLI SPORT - Milano - Corso C. Colombo, 10

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni

Giov. Hensemberger

Monza - Milano - Vienna - Odessa

Esportazione in tutto il Mondo

Opuscoli, Istruzioni e listini in sei lingue.



Affermatasi VITTORIOSA

nelle più importanti manifestazioni sportive (turismo e velocità).

Autunno 1911:

Campionato Italiano di velocità:

Milano-Lecco-Colico-Sondrio-Aprica-Edolo-Lovere-Bergamo-Milano - Km. 340.

Gran Premio Esposizione di Torino:

Cirenito Km. 100 in ore 1,36.

11 Febbraio 1912:

Coppa d'Inverno - Km. 120 in continua salita sul percorso:

Brescia-Breno-Iseo-Edolo-Pontedilegno.

Categoria Motoleggere: 1° Merlo - 2° A. cerboni.

MOTOLEGGERA "FRERA 2 1/4 HP"

= TIPO REGIO ESERCITO =

PNEUMATICI PIRELLI

SOCIETÀ ANONIMA **FRERA** MILANO-TRADATE

CAPITALE L. 2.000.000 - INTERAMENTE VERSATO

Sempre con **Moto FRERA 2 1/4 HP** (da turismo).

Automobilisti!

Prima di fare acquisto di una Automobile, provate i châssis

NAZZARO

Forza 20-30 HP

Tre tipi di châssis

Unico tipo di motore 100 x 140

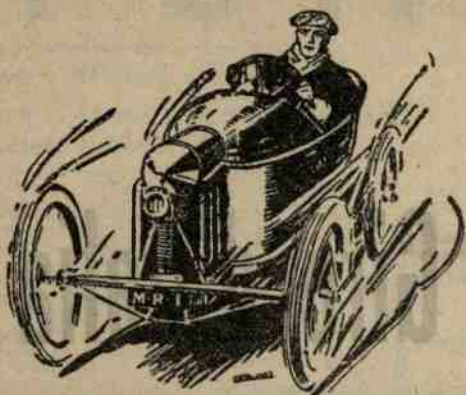
Agenzia Automobili NAZZARO & C.

ROYAL GARAGE

REMMERT & FORNAS - Corso Casale, 20 - (Presso Gran Madre di Dio) - Telefono 53-47 - TORINO

VETTURETTA BEDELIA

Gioiello dell'Automobilismo.



Scrivere Industria Vetture Automobili - Via Farini, 19-21-23 - Roma

I PREMIATI CICLI

“ REM ”a ruote elastiche senza camera d'aria
nel Giro di Romagna.**Tre partiti - Tre arrivati**
Nessun rifornimento - Nessun incidente

Catalogo splendidamente illustrato chiederlo con cartolina doppia alla

“ REM ”, Bologna-Bazzano.Filiali: **BOLOGNA** - Via Poggiale, 7.
MILANO - Corso Magenta, 55.**MOTOCICLETTA****F.lli DELLA FERRERA & BIANCO**
TORINO

Sospensione brevettata.

Motore a valvole in testa e montato a sfere

Tutti la imitano - Nessuno la eguaglia!**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 a marca

LA TARGA FLORIO 1912

è stata vinta ancora una volta dalla

SCATsu pneumatici **“ CONTINENTAL ”**,che con semplice chassis da turismo 25-35 HP (alesaggio 100 - corsa 150) coprì i **1050 Km.** del**GIRO DI SICILIA**in **ore 23, 37' 19"** con **ore 1, 30'** di vantaggio sul 2° arrivato degli altri 25 concorrenti
e dimostrando la sua superiorità anche sulle macchine di grandissima potenzialità.**Società Ceirano Automobili = Torino = SCAT****TORINO - Via Madama Cristina, 66 - TORINO**

Cosa ha insegnato il "4° Giro d'Italia",

Le previsioni della **Fiat** si sono avverate. I concorrenti meno favoriti già hanno cominciato a ricorrere a delle classifiche ideali, in aperta contraddizione di quel famoso regolamento prima accettato, pur di sminuire la vittoria altrui. Le formule algebriche e futuriste del regolamento del **Giro d'Italia 1912** per poco non crearono il bel caso che due diverse *équipes*, con diverse fondate ragioni, non avessero ad attribuirsi l'onore e l'onere della vittoria. Coi problematici risultati quindi ottenuti, una cosa è emersa ben chiara: se la **Fiat** avesse partecipato alla Corsa colla sua *équipe* completata da Corlaita, essa avrebbe stravinto secondo tutte le classifiche possibili. Ma v'ha qualcosa ancora di più lusinghiero per la grande Casa Torinese: la corsa non era ancora cominciata che la **Fiat** già otteneva la migliore soddisfazione che si potesse pensare. **Pirelli** dichiarava che, senza la cooperazione della **Fiat** (il nome era nel comunicato celato sotto un facile eufemismo), la vittoria dei suoi pneumatici era dubbia assai.

Quel che è successo poi, non ha bisogno di commenti. Si vide una casa affaccendarsi a far sapere che un suo campione conquistava il primo posto quando questo, non necessario alla classifica, era trascurato dai migliori; un'altra ha cercato di sfruttare l'entusiasmo delle folle per lo speciale momento che attraversiamo; un'altra ancora, nel timore che le altre corse le riserbino gli stessi risultati del **Giro** dichiara ingenuamente che per essa le sconfitte vogliono dire trionfi. Tutte cose che poterono essere perchè la Corsa mancava di serietà. Ma se dopo la prova la stampa unanime ed i concorrenti stessi dichiararono il sistema di classifica errato e la Corsa priva d'interesse per il pubblico, chi prima di essa aveva saputo prevedere ogni cosa e nella previsione tenervi estraneo il proprio nome? La **Fiat** sola. Quale più grande vittoria sportiva di quella ottenuta colla prova precisa dei fatti contro tutta l'organizzazione ciclistica che quelle previsioni negava?

La **Fiat** ne è ben fiera e coll'autorità che gliene viene rinnova oggi la promessa di scendere in campo per quelle corse che non si risolveranno in una burla.

Stabilimenti Biciette FIAT - Torino - Via Petrarca, 31.

Per Torino: **Ditta PASCHETTA** - Via Santa Teresa, angolo Via Genova.