

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aereostatica
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
Un Numero { Italia Cent. 10 }
 { Estero 14 } Arretrato Cent. 15

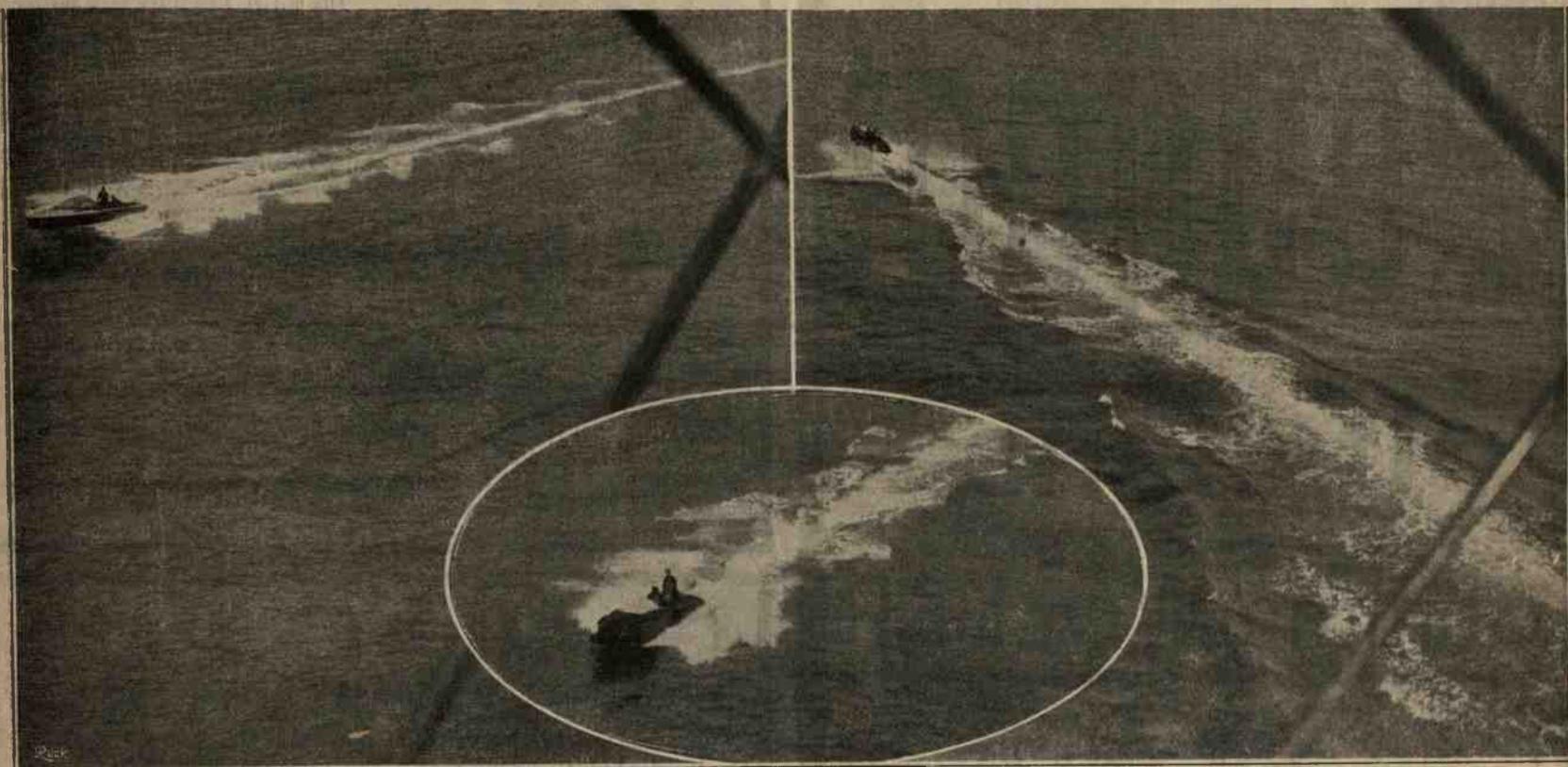
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 17-31

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

Alla conquista dell'aria e dell'acqua.



In alto: Fotografie prese dall'aereo di Renault, che riproducono il canotto automobile "Sciata", (motore Fiat) mentre batte il record del mondo di velocità.
In basso: L'aviatore Hamel e Miss Davies che hanno compiuto il viaggio Londra-Parigi-Londra.

Nella

Parigi - Roubaix

Carlo DURANDO

sulla sua impareggiabile

Peugeot Italiana

Gomme WOLBER

*ha compiuta la più bella corsa
sinora fatta da corridori italiani
in questa **DURISSIMA**
PROVA e senza mai a-
ver cambiato macchina, è riu-
scito a battere uomini come:
*Pelissier, Faber, Heusghem,
Vanhouwaert, Blaise, ecc.**

Agenti Generali Stabilimenti PEUGEOT

G. e C. Fratelli PICENA

TORINO - Corso Principe Oddone, 17 - TORINO

Concessionario per la vendita in Torino:

DITTA PASCHETTA

Torino - Via Santa Teresa - Torino

Agenzia Generale ed esclusiva

Automobili

delle Officine

BECCARIA

Concessionari:

G. G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

Telefono 42-58.



MOTOLEGGERA "FRERA 2 1/4 HP
= TIPO REGIO ESERCITO =
PNEUMATICI PIRELLI

SOCIETÀ ANONIMA FRERA MILANO-TRADATE
CAPITALE L. 2.000.000 - INTERAMENTE VERSATO

Affermata **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:
Circuito 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.

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

G. VIGO & C^{IA}

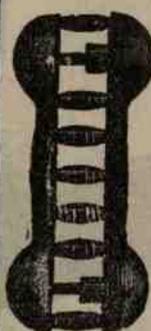
Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Unica casa specialista per ar-
ticoli ed abbigliamento sporti-
vi. Premiata all'Esposizione
Internazionale di Torino 1911.
Grande Premio. Diploma d'O-
nore. Medaglia speciale del
Ministero d'Agr. Ind. e Comm.

GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

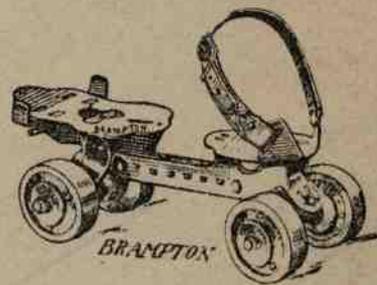
Novità Manubrii graduabili



"ROBUR"
a molla

Tascabili L. 10 al palo
a 7 molle „ 12 „
a 11 „ „ 18,50 „

Abb. gliamenti completi
per torlisti e ciclisti.



MAGLIE - CALZE
BERRETTI - SPORT

Accessori per Automobili

Prezzi miti

Catalogo gratis.



Quando ordinerete la vostra vettura
PRESCRIVETE
ch'essa debba essere montata coi

**FAMOSI
CUSCINETTI
A SFERE**



Grande precisione.

Scorrevolezza insuperabile.

Esposizione di Brussells 1910 - 2 Grands Prix.

Esposizione Internazionale di Torino 1911 - 4 Grands Prix.

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



LA
CANDELA

POGNON

LA MIGLIORE DEL MONDO

GARANTITA UN ANNO 4,90

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

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

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.**

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 - Via S. Marcellino, 11**

in galvano coniato,
plastica in fine
esecuzione di vero e
falso smalto, artisti-
camente combinati.



Fondata nel 1790.



**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. Da una
invidiabile vista anche a chi fosse settuagenario. Oposcolo esplicativo gratis.
V. LAGALA, Vico Secondo San Giacomo, n. 1. - **Napoli.** - Telefono 18-84.

Ciclo LEGNANO

Rappresentante per Torino:

BAIARDO LORENZO

Via Carlo Alberto
N. 22.

Via Lagrange
N. 16.

*Materiali di primo ordine com-
pletamente garantiti.*

*Visitare il nostro grande as-
sortimento prima di comprare
altrove.*

Ciclo LEGNANO, Baiardo Lorenzo

LA

MOTOSACOCHE

DETENTRICE della

COPPA DELL'ESPOSIZIONE

Ottobre 1911

Tipo a 1 Cilindro - 1 1/4 HP - Accumulatore.

1 1/2 - 2 " - Magneto Bosch.

Tipo a 2 Cilindri 3 HP 1911.

3 " 1912 con Débrayage.

Per Signora con bicicletta speciale Tipo 1 1/4 HP.

SOCIETA' MECCANICA ITALO-GINEVRINA

TORINO - Via Fréjus, 26 - TORINO

LUIGI MINONZIO

Concess. esclus. per l'Italia - **MILANO - Via Moscova, 70.**

LORINI GIUSEPPE - Rappres. per le Provincie di
Torino e Cuneo - **SPECIALISTA IN RIPARAZIONI - Corso Oporto, 49 - Torino.**

Agenti nelle principali Città. Cataloghi a richiesta.

CACAO TALMONE

Il re dei Cacao *Il cacao dei Re*



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

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 compra pronto. Magazzino interno.
COPPE per PREMI
GAETANO BOGGIALI
 Tel. 26-78 MILANO - Via R. Mazzini, 17
 Cataloghi a richiesta gratis.

NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS".
 CHE PORTA IMPRESA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA E LA PAROLA "AQUILAS" FABBRICA F. 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'Onore ed una Medaglia d'Oro

ANZANI
 motori per aviazione e turismo.

L'aviatore Cobioni, all'Aerodromo di Vizzola Ticino, batte il Record Mondiale della Velocità, con un motore di 6 cilindri, 50 HP.

Ditta A. FAUSER e C. Rappresentanti per l'Italia - Novara

REPETTATI ALFREDO
 STUDIO ARTISTICO PER L'INCISIONE DELLA MEDAGLIA CONII E CONIAZIONE
 Medaglie per Commemorazione e Anniversari Sportive e Religiose
 Distintivi smaltati - Targhe - Diplomi.
 TORINO - Via Mazzini, 34 - TORINO



La corsa Genova-Diano Marina. L'arrivo di G. Cassetta a Diano Marina (Fot. avv. Ghilino - Genova). A sinistra, il vincitore Cassetta, a destra, il 2° arrivato, Galli Eugenio.

Dalla pista alla strada

Le corse ciclistiche di domenica scorsa non furono grandi prove, ma tuttavia ebbero un significato speciale per chi segue l'evoluzione ciclistica in Italia.

Constatiamo, con la registrazione di dette gare, un vero risveglio dello sport ciclistico, sia su pista che su strada. A Milano, a Firenze, sulla riviera ligure, in Lombardia si sono ritrovati numerosi gruppi di concorrenti *routiers* e *sprinters*, vecchie e nuove conoscenze dello sport ciclistico.

Di tutte queste manifestazioni nazionali, come delle grandi prove estere, la *Stampa Sportiva* rinvia in questo numero interessanti soggetti fotografici dei suoi solerti e valenti collaboratori. Ricordiamo accanto alle fotografie i vincitori delle diverse gare.

Le corse al Velodromo milanese richiamarono numero pubblico.

Dopo la gara per motociclette, vinta da Merlo, la gara dilettanti, in cui trionfò Piralla, l'han-dicap professionisti, in cui Mori ebbe ragione su Morisetti ed Azzini Ernesto, si disputò l'« Americana professonisti », di 50 km., che era considerata come il « pezzo forte » del programma, e per essa scendono in pista tutte le coppie iscritte,

e cioè: Galetti-Morisetti, Pavese-Mori P., Azzini E.-Azzini L., Agostoni-Vertua, Bertarelli-Amelli, Contesini-Sala, Cuccoli-Cocchi, Bordin-Chironi e Albini-Brambilla.

Morisetti al 41° giro, rilevando Galetti, riesce a prendere 50 metri di vantaggio, ma Mori, rimpiazzando Pavese, riprende il *leader*, lo lascia *sur place* e si aggiudica 40 metri, vantaggio che in seguito aumenta sino al 125° giro, al quale riesce a doppiare finalmente Galetti, Bordin e Brambilla di un giro e le altre coppie di due altri giri. I 20 km. sono coperti in 30' 55".

Al 45° giro uno scarto di Agostoni provoca una caduta di Cuccoli, Bertarelli, Galetti ed altri. Tutti riportano ferite ed escoriazioni, specialmente Bertarelli, meno Galetti, che può riprendere la gara. Cadute successive mettono pure fuori gara i fratelli Azzini. La corsa procede senza mutamenti quanto alle posizioni occupate. I 30 km. sono coperti in 46' 33"; nell'ora vengono percorsi km. 37 880; i 40 chilometri sono compiuti dopo un'ora, 3' 32".

Al 195° giro, per la volata finale rimangono in pista Bordin, Brambilla, Mori e Morisetti. Quest'ultimo parte a mezzo giro e riesce come vuole, staccando gli altri di 20 metri.

Ecco la classifica: 1. coppia Mori P.-Pavese, in ore 1,20' 54" 3,5; 2. Morisetti-Galetti, a un giro;



Le corse ciclistiche alle « Cascine ». — La corsa all'americana. - 1. Tabacchi, 2. Frasci, 3. Fontani, 4. Gardellini, 5. Verri, 6. Marzocchini, 7. Dupuy. Arriva 1° Dupuy. - 2 Verri. - 3. Tabacchi. (Fot. D. Nocentini - Firenze).

BEJNA-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.



La corsa Milano-Como-Lecco-Sesto vinta da Lovati. (Fot. Argus).

La corsa Genova Diano Marina. — I concorrenti pronti per la partenza. (Fot. L. Guarneri - Genova).

Vigoni Stefano 2 arrivato nella corsa Milano-Sesto. (Fot. Argus).

3. Bordin-Chironi, a 20 metri; 4. Brambilla-Albini, a due lunghezze; 5. Vertua-Agostoni; 6. Sala-Contesini.

Alle Cascine di Firenze si ebbero altre importanti corse. La prova principale fu l'handicap professionisti: 1. Gardellin (scratch); 2. Fiaschi (35); 3. Tabacchi (25).

S conda batteria: 1. Verri (scratch); 2. Dupuy (scratch); 3. Portioli (20).

Finale: 1. Fiaschi (35); 2. Verri (scratch), a mezza ruota; 3. Portioli (20).

Due corse per dilettanti si sono svolte in Lombardia per cura dello Sport Club di Milano.

Nella prima corsa Milano, Erba, Sesto S. Giovanni, km. 85, riservata ai non classificati, arrivano: 1° Lovati, in ore 2,12; 2° Vigoni, in 2,18; 3° Curioni.

Nella corsa riservata ai dilettanti, sul percorso Milano, Como, Erba, Lecco, Sesto, km. 110, arrivano: 1° Bassi Giovanni della Pro Gorla, in 4,57; 2° Nazzari Ercole, ad una macchina; 3° Locati. Altri 15 in tempo massimo.

Promossa ed organizzata dal solerte Veloce Club Ligure di Genova, rallegrata da una incantevole giornata primaverile e facilitata da strade ottime, si è svolta domenica, 14, da Genova a Diano Marina questa interessantissima corsa ciclistica libera ai dilettanti juniores e seniores della Liguria, della Lombardia e del Piemonte.

Vincitore della bella gara fu il piemontese Giovanni Cassetta della Caralensis Velo di Canale d'Alba, che compì il percorso in ore 3 3/4 ad una media di circa 29 km. all'ora, assegnandosi così l'ambita targa d'argento su legno e la bella medaglia d'oro, offerte dal Municipio di Diano Marina.

Gli altri arrivi seguirono in quest'ordine:

2. Galli Eugenio, dell'Unione Sportiva Novese, alle ore 11.17' 30".

3. Buelli Antonio, della Cristoforo Colombo, di Cogoletto, alle ore 11.18' 45".

4. Cassini Giulio, dell'Unione Sportiva Novese, alle ore 11.20.

5. Zanchi Enrico, del Forti e Veloci, di Oneglia a ruota.

6. Ottonello Mario, dello Sporting Club, alle ore 11.23.

7. Torre Davide, dell'Associazione Sportiva di Genova, a ruota.

8. Parodi Mario, del Velo Juventus, di Savona, alle ore 11.24' 30".

9. Quaglia Carlo, dell'Unione Sportiva Novese, alle ore 11.25.

10. Magistri Roberto, dell'Associazione Sportiva di Genova, a ruota.

11. Torrini Torquato, del Veloce Club Ligure, alle ore 11.31.

12. Saccone Lorenzo, dell'Unione Sportiva Sanremese alle ore 11.36.

13. Remo Como, della Velo Union, di Sampierdarena, alle 11.37' 45".

14. Nava Giuseppe, della Pro Gorla, di Milano, alle 11.40' 30".

15. Noris R. del Velo Club Ligure, alle 11.43.

16. Tarditi Giuseppe, della Società Astrapé.

17. Viola Iver, della Forti e Veloci, d'Oneglia.

Perfetta l'organizzazione e d'arrivo e di controllo fatta dal Comitato e dallo Sport Club Dianese. Folla numerosissima e grande entusiasmo. Suntuoso ricevimento al Palazzo Comunale, offerto dal Sindaco agli organizzatori ed ai corridori. Ciolomane.

La grande gara indipendente sul 3° giro ciclistico del Piemonte.

Nonostante le minacce che l'Unione vorrebbe fare ai giovani ciclisti, domenica 28 aprile si svolgerà col patrocinio del nostro giornale, la grandiosa corsa fra corridori indipendenti. Non occorre quindi la licenza dell'U. V. I.

La gara è dotata di premi ricchissimi. Ricorderemo in modo speciale la medaglia d'oro di S. M. il Re; il dono di S. A. R. il Duca di Genova, il premio del Municipio di Torino le medaglie d'oro della Stampa Sportiva, della Pro Torino e del cav. Zoppis; il dono del questore comm. Carmarino; le quattro medaglie del Ministero della pubblica istruzione (due d'argento e due di bronzo); i doni dei signori Fratelli Picena, Ubertalli e Morsolin, capit. cav. Gorretta, Lorenzo Corda, Fratelli Righini, Patarchi, G. Batti; la medaglia vermeille del Guerin Sportivo, la medaglia d'argento del Touring Club, e poi un'infinità di altri premi; basti il dire che il 22° arrivato avrà ancora il suo premio assicurato.

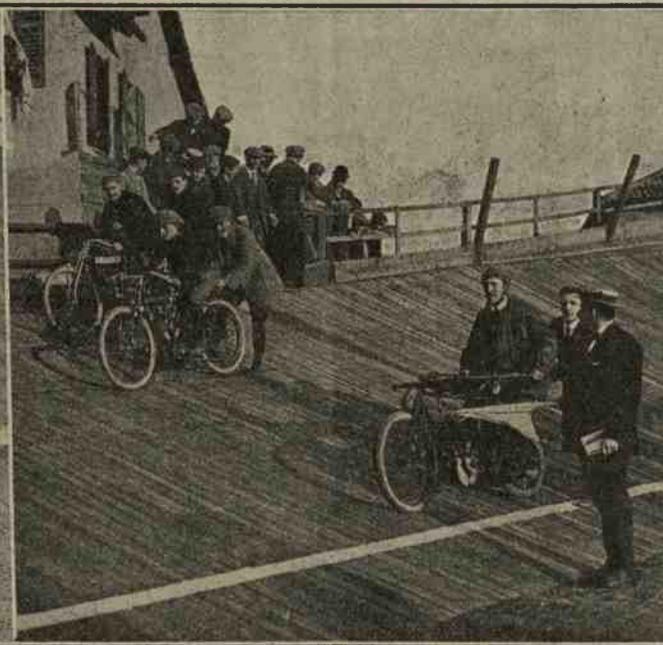
Ecco un programma che merita tutta l'accoglienza entusiastica dei nostri giovani ciclisti.

Ricordiamo che la gara è organizzata degnamente dalla Unione Sportiva Torinese, e che le iscrizioni fissate in L. B. si ricevono alla sede della società, a Torino, in Galleria Nazionale.

La gara, come abbiamo detto altra volta, si svolgerà sul classico percorso del Giro del Piemonte, e cioè: Torino-Chivasso-Cigliano S. Germano Vercelli-Casale-Alessandria-Asti-Poirino-Torino (km. 210).

Vi saranno controlli a firma a Vercelli ed Alessandria, e quattro rifornimenti: a Vercelli, Casale, Alessandria, Asti.

Il Comitato organizzatore, capitanato dal presidente dell'U. S. T., sig. Lunardini, è composto dei signori: avv. G. Ambrosini, Cocchi Alfredo, avvocato G. Corradini, Dellavalle Guglielmo, Maccagno Giuseppe, avv. M. Nicola e Talice Paolo.



La riapertura del Velodromo Milanese — Da sinistra a destra: Merlo, vincitore della corsa delle motociclette. — La corsa delle motociclette. In alto: Maffei, Merlo, Belloni, Danesi vincitore del match contro Bordoni. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

IL MIGLIOR PNEUMATICO PER AUTO E CICLI

AUSTAMERIC

Vendita al minuto: TORINO - Ditta PASCHETTA - 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.

Il Derby Reale e la vittoria della scuderia Tesio

(Impressioni — Dopo la corsa).

La giornata primaverile ha richiamato alle Capannelle, per la 29ª disputa del Gran Premio Derby Reale, una folla straordinariamente numerosa. Il prato è rigurgitante. Le tribune e il recinto del peso sono gremiti di pubblico elegante, tra il quale le signore, numerosissime, sfoggiano ricche toelette.

Nel *pesage* si vedono tutti i più noti *sportsmen* italiani. Il giuoco sul probabile vincitore del Derby

apparivano risplendenti di condizione. Poco osservati erano Miss Mackintosh e Jew. Makufa dapprima mostrava qualche riluttanza a prendere il suo *canter* per recarsi allo *starting*, rivelando un principio di eccitazione alla quale però si dava poca importanza. Mancavano Dorbury e Salvator Rosa che erano stati condotti entrambi a mano allo *starting*. Per Salvator Rosa si ebbe un primo falso tentativo con rottura di nastri al quale ne seguì un secondo.

Infine il segnale venne dato in condizioni eccellenti per tutti, tranne forse per Salvator Rosa che era completamente al largo. Rembrandt, che era allo steccato, è stato molto lanciato nella sua azione, poichè questa è sembrata tattica più conveniente per il puledro. Makufa seguiva subito in

gruppo di testa. Blackburn era il primo ad alzare la frusta su Makufa, che appariva battuta, e la giubba rossa della Razza di Besnate ebbe per un istante il primo posto, ma Rembrandt allo steccato riprendeva ancora il terreno conquistatogli dall'avversario. Contemporaneamente, davanti alle tribune, Salvator Rosa, portato come una freccia in un *finish* di Jacobs, dopo aver passato Makufa si univa ai duellanti nella lotta finale.

Fu uno dei più emozionanti arrivi che si siano potuti vedere, una lotta che farà ricordare a lungo questo Derby. Tra i due compagni di scuderia era Alceo, il quale evidentemente era anche quello che aveva avuta la corsa più dura, per avere girata al largo tutta l'ultima piegata, e soccombeva per una testa a Rembrandt e Sal-



La grande giornata del Derby alle Capannelle di Roma. — A sinistra in alto: Rembrandt, montato da Laugham, è condotto a mano dal signor Tesio, vincitore del Derby. — A destra in alto: L'arrivo nel Derby deat heat di Rembrandt e Salvator Rosa. — In basso a sinistra: nelle tribune del Pesage. — A destra: Vivarina, vincitrice del premio del « Tevere ».

(Fot. A. Foli e A. Collari - Roma).

è stato fino all'ultimo momento abbastanza incerto. I concorrenti, infatti, erano tutti di grande classe.

Appena terminata la terza corsa, l'attenzione del pubblico è attratta sui concorrenti della classica prova, che, condotti a mano dai *lads* di scuderia, passeggiano nella piccola pista del *paddock*. Tutti sono ammirati, ciascuno ha i suoi sostenitori. Anche intorno ai *bookmakers*, che urlano le ultime quote, si è radunata una numerosa folla di scommettitori. Il giuoco si anima anche intorno ai totalizzatori, divenendo in ultimo febbrile.

Le ultime quote del *betting* sono le seguenti: Miss Mackintosh a 10; Alceo a 3; Jew a 10; Dorbury a 4; Makufa a 1; Rembrandt a 2; Salvator Rosa a 10.

All'esame dei concorrenti prima della corsa e al *defilé* davanti alle tribune, Alceo e Rembrandt

seconda posizione con ai fianchi Dorbury, dietro al quale era Alceo. Poi Miss Mackintosh, Jew e Salvator Rosa chiudevano il lotto. Rembrandt conduceva bene e deciso e l'andatura era sufficientemente sostenuta benchè dopo la prima piegata esso avesse un vantaggio di circa tre lunghezze su Makufa. Dorbury non poteva rimanere in quell'andatura e prima del « rudero » retrocedeva lasciando passare Alceo al terzo posto.

Di fronte alle tribune Rembrandt era sempre in testa davanti a Makufa e ad Alceo. Distaccati gli altri. Entrati nell'ultima piegata, i tre primi galoppavano su una sola linea alla stessa altezza: Rembrandt allo steccato, Makufa in mezzo ed Alcea al largo. A quattiro o cinque lunghezze dai tre era Salvator Rosa.

Entrando in dirittura la lotta s'impegnava nel

vator Rosa, i quali sul palo facevano *dead-heat*. Makufa era quarta ad una lunghezza.

Ecco il dettaglio della corsa:

Derby Reale (L. 50.000, m. 2400): Rembrandt (56, Langham) e Salvator Rosa (56, Jacobs) di Federico Tesio, *dead-heat* per il primo posto; 3. Alceo (56, Davis) della Razza di Besnate; 4. Makufa (54, Blackburn) di Sir Rholand. Seguono: Jew (56 Spencer) della Scuderia Flaminia, Dorbury (56, Dicker) di sir Rholand, e Miss Machintosh (54, Rossi) del signor Alberto Chantre. Una testa dai primi al terzo; una lunghezza dal terzo al quarto. Durata della corsa 2'34" 1/5 (tempo record). A termini del regolamento è concesso al signor Federico Tesio di far ricorrere i due *dead-heaters* e così dopo l'ultima corsa Rembrandt si presenta

Le più meravigliose automobili del mondo

E. M. F. FLANDERS

Produzione 1912: oltre 50.000 vetture — Capitale 250 milioni.

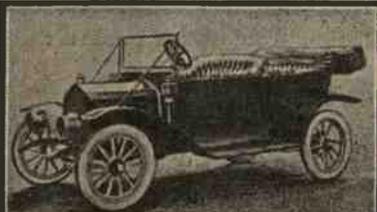
20 HP - Torpedo 4 posti - L. 5800 — 30 HP - Torpedo 5 posti - L. 7500

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

CONCEDONSI RAPPRESENTANZE - GARANZIA 12 MESI

20 HP TORPEDO 2 POSTI - L. 5800. - FURGONCINO COMPLETO - 6200.

Flanders 20 HP, 80 Km. all'ora
9 litri per 100 Km.





Le corse al galoppo alle « Cascine » di Firenze. — A sinistra: I fantini Benson, Jacob, Godard e Parola. - In alto: « Panne d'Auto » vincitore del Premio Pomatowsky. - In basso: Il pubblico nel pesage. (Fot. Alemanni - Firenze).

solo per fare walk-over ed essere dichiarato vincitore del Derby Reale 1912.

Il premio ammonta per il vincitore a lire 42.000, di cui lire 2000 al signor Federico Tesio quale allevatore, lire 5000 a Salvator Rosa, secondo; lire 2000 al terzo Alceo, e lire 1000 al quarto Makufa.

Totalizzatore: *Pesage*: per il vincitore, Scuderia Tesio 15; piazzati: Rembrandt 7, Salvator Rosa 17, Alceo 7. *Prato*: vincitore 15, piazzati: Rembrandt 7, Salvator Rosa 19, Alceo 8.

I vincitori del Derby Reale dalla sua fondazione.

- 1884. *Andreina* (Wright) - 1885. *Rosenberg* (Smith)
- 1886. *Enio* (Chapman) - 1887. *Carlandrea* (Rhymes)
- 1888. *Filiberto* (Hunter) - 1889. *Rabicano* (Dodge)
- 1890. *Doralice* (Dodge) - 1891. *Barone* (Rossiter)
- 1892. *Arcadia* (Wright) - 1893. *Festuca* (Hemming)
- 1894. *Sansonetto* (Horan) - 1895. *Oranzeb* (Wright)
- 1896. *Goldoni* (A. Rock) - 1897. *Hira* (Allen)
- 1898. *Simba* (Horan) - 1899. *Elena* (Wright)
- 1900. *Clodiano* (Jones) - 1901. *Karibo* (Jones)
- 1902. *Tocsin* (Jones) - 1903. *Esquilino* (R gby)
- 1904. *The Oak* (Goddard) - 1905. *Onorio* (Emery)
- 1906. *Oreso* (Bartlett) - 1907. *Belouc* (Bartlett)
- 1908. *Demetrio* (A. Childs) - 1909. *Dedalo* (Bartlett)
- 1910. *Saturno* (Barat) - 1911. *Guido Reni* (Langham).

Lo sport in giro

Vecchie frasi...

Il professore francese Knab scriveva nel 1888 quanto segue e quanto vorrebbe non avere scritto:

« Gli elicotteri e gli uccelli meccanici sembra che sieno del tutto irrealizzabili. Soltanto gli aereoplani danno qualche speranza per l'avvenire, ma anche essi molto in avvenire... »

Questo futuro è stato di molto avvicinato all'epoca di tale profezia, e fa pensare che non bisogna mai sentenziare su ciò che si

potrà fare... L'umanità ha ancora tante incognite da risolvere e per non far brutta figura è meglio attenda sempre ammirando quanto si è fatto...

Pensieri questi che Tacito stesso mi strapperebbe dinanzi dicendo essere suoi... glieli cedo senz'altro.

Femminismo o ultrafemminismo sportivo.

Poche domeniche addietro, a Colombes, si giocava un match di hockey tra due squadre ben note in Francia. Il match stava per avere inizio quando l'arbitro si accorse dell'assenza di tre giocatori. Si cercò fra gli spettatori chi potesse rimpiazzarli, ma nessuno tra gli uomini fu trovato adatto. Allora tre spettatrici, che risultarono regolarmente iscritte a società federate all'Unione delle società francesi per gli sports atletici, si fecero avanti e, tra l'entusiasmo della folla assistente, rimpiazzarono i tre assenti...

E' inutile aggiungere che vinsero... ma l'atto non mancò di essere considerato come degno di passare alla storia...

Scrivono i giornali francesi che la boxe, lo sport che oggidì furoreggia a Parigi, comincia a far la sua comparsa sulle scene dei migliori teatri.

Alla *Comédie Royale* fa riempir la cassetta la *pièce*: Campione di boxe. Il teatro Sarah Bernhardt rappresenterà fra qualche mese una spettacolosa commedia di Conan Doyle, la di cui azione si svolgerà in un ambiente di *boxeurs*, e che si nomina: la Casa di Temperley.

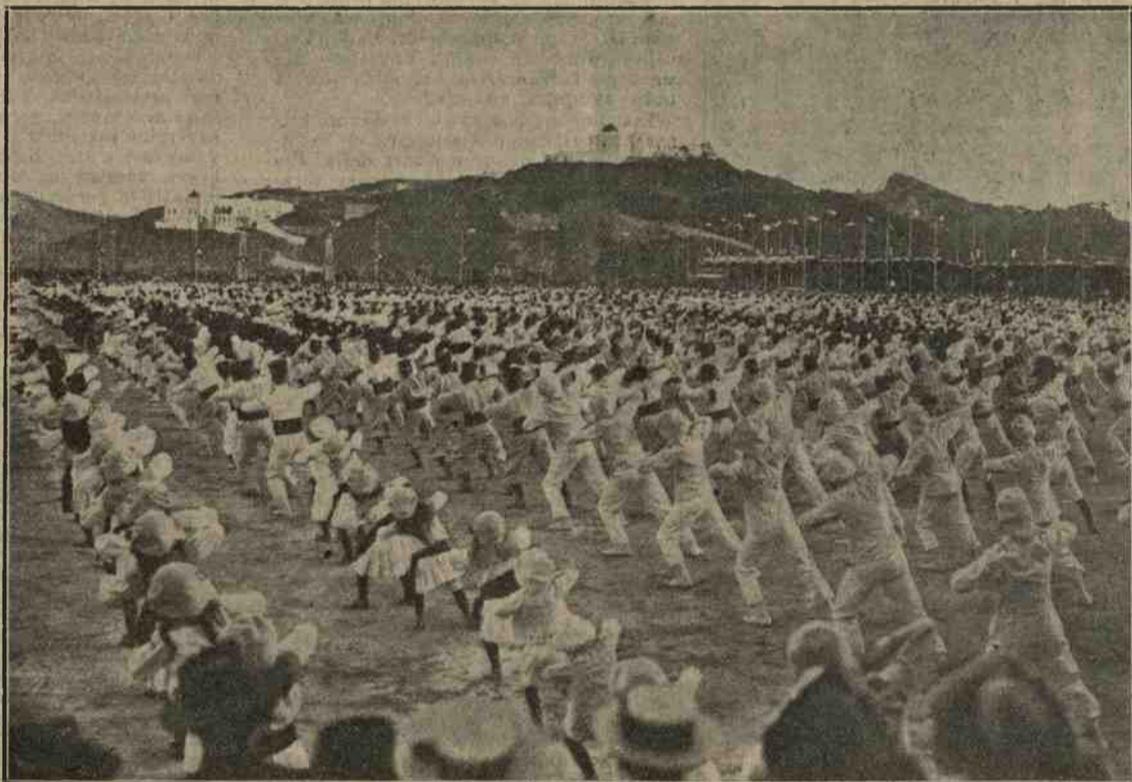
E prossimamente un teatro della capitale che dà spettacoli alla Grand Guignol offrirà un emozionante quarto d'ora con il *Grand Match*, che si dice farà il giro del mondo!

Auguri a tutti. Dopo il ciclismo, l'auto e l'aeronautica, un posticino per la boxe bisognava trovarlo!

Turismo... all'oscuro.

Una coppia dei soliti americani si è prefissa di passare la luna di miele in fondo all'Oceano Pacifico. Il colonnello Fleming, che sta per impalmare la figlia di un ricco industriale di Chicago, miss Edith Glover, ha ordinato la costruzione di un sottomarino di 600 tonnellate, cioè a dire il più grande di quelli sinora costruiti per uso militare.

Il sottomarino avrà quindici uomini di equipaggio, sei domestici, e potrà alloggiare oltre i padroni una mezza dozzina di invitati. L'appartamento dei proprietari contiene la camera da letto, la sala da pranzo, due salottini e la sala da bagno: anche le camere degli invitati hanno il rispettivo bagno. Una squadra di operai sta allestendo ed addobbando con la massima cura l'interno del sottomarino che è stato varato da un paio di mesi e battezzato col nome di *Mysterious*. Il matrimonio fissato fra pochi mesi lo troverà pronto per il giorno nuziale. Naturalmente la nave servirà soprattutto a guisa di yacht per le gite lungo la costa, e gli sposi si ripromettono appunto di fare la prima gita da San Francisco alla baia



Le feste ginnastiche di Tunisi. — Veduta generale del campo delle esercitazioni. (Fot. Rol - Parigi).

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anonima B. BIANCHI - Viale Abruzzi, 18 - Milano

BIANCHI

montate con gomme

PIRELLI

di Monterey ove il Fleming possiede un sontuoso castello.

E così un po' sopra ed un po' sotto il carissimo Fleming se la spassa allegramente...

Se tornasse al mondo il povero Verne!

L'automobilismo, a quanto afferma il giornale americano ben noto *New York Herald*, avrebbe fatto rifiorire un uso ben vieto e fuor di moda da parecchi anni, quello di fiutare tabacco. Non potendo fumare a loro agio nelle rapide loro corse, molti automobilisti hanno cominciato a sostituire alla sigaretta, al sigaro e alla pipa, il tabacco in polvere, caro alle donne ed ai cavalieri del settecento. A Leeds, in Inghilterra, si è anzi formato un club di fiutatori di tabacco, la maggior parte dei quali sono automobilisti. Oltre che esser più comodo del fumare, il fiutare tabacco sarebbe utile per liberar le narici dalla polvere che la corsa in automobile vi caccia.

E gli effetti di questa nuova tendenza automobilistica sono già sensibili presso i tabaccai londinesi: la vendita del tabacco da fiuto è in aumento.

Fuori le tabacchiere!...

Pierre.

La "tournee", dei Wanderers in Italia

La *tournee* degli inglesi... erranti per l'Italia è terminata col gran *match* da essi sostenuto domenica scorsa a Genova contro la nostra squadra nazionale. Se si fra noi credendo di mietere i facili allori raccolti nelle loro *tournees* del 1911 in Francia, in Russia e nella Svezia Norvegia si accorsero fin dal loro primo *match* col *Milan Club* che i *footballers* italiani non erano poi quella *quantité négligeable* che certa stampa estera aveva loro ammoniti. Seccati della difficoltà avuta a vincere nel primo incontro i *rosso neri*, si impegnarono più seriamente nel giorno successivo. Ad aiutarli nella ginata brama di vincere



Il primo *match* di «rugby» a Vercelli. — La squadra francese e quella italiana (U. S. M.) fraternizzano. (Fot. P. Poli - Vercelli).

da gran campioni concorse il fatto che tre dei nostri giocatori dovettero essere sostituiti perché indisposti; non solo, ma la squadra del *Milan* si trovò ridotta a giocare con soli dieci uomini.

I *Wanderers* vinsero pertanto il loro secondo *match* con otto *goals* ad uno.

V'era di che convincere i lettori dei vari giornali che gli «Inglesi erranti» non smentivano la loro fama di grandi *footballers*. Al quarto giorno della loro *tournee* seguì la partita di Vercelli dove i nostri «bianchi campioni», al gran completo, affrontarono gli ospiti con tutta la migliore volontà di affermare la classe dei calciatori italiani.

L'incontro fu epico. Molti sostengono che quello di Vercelli fu il più combattuto *match* che mai si era svolto finora in Italia. Era evidente lo sforzo dei *Wanderers* per riportare una vittoria netta sui campioni d'Italia.

L'esito del *match* sarebbe stato la pietra di paragone fra i *footballers* delle due nazioni impegnate in amichevole gara. I nostri giovani rappresentanti compresero di dover difendere non solo il buon nome di Vercelli, ma principalmente quello dell'Italia sportiva. L'esito: 3:0, dopo la superba difesa dei *Vercellesi*, dimostra quanto dovettero impegnarsi i *Wanderers* per strappare la tanto agognata vittoria.

E si non nascessero d'aver dovuto lottare a tutt'uomo e sciolsero un lusinghiero elogio per i giocatori della *Pro Vercelli* che dissero «avversari veramente degni di alta considerazione».

Poi la squadra inglese fece una punta a Torino dove *Juventus* e *Piemonte* la fronteggiarono con una squadra mista che giocò molto brillantemente il primo tempo, ma piegò — fiaccata anche dal gioco rude degli avversari — nella ripresa.

Se il portiere della squadra torinese avesse nel primo tempo della partita giocato semplicemente come nelle sue giornate buone, e non fosse stato scombuscolato da un evidente orgasmo che gli lasciò sfuggire di fra le braccia due palloni facilissimi a pararsi, i primi 45 minuti di gioco si sarebbero chiusi coi due *goals* marcati da B-sozzi e Simonazzi, a zero, invece che con due a due, ed allora nella ripresa non si sarebbe probabilmente più... ingigantita la dose dei *goals* che i *Wanderers* portarono al numero di sette. Senza voler punto filosofare sui «se» e sui «ma» nessuno vorrà contestarmi che, con un altro portiere, o con lo stesso Pennino, ma in migliore giornata, il *match* di Torino si sarebbe chiuso con quattro *goals* a due, e cioè con un risultato nuovamente lusinghiero per noi, abbacinati dalla fama che aveva preceduto la calata dei *Wanderers* in Italia.

La stessa squadra che aveva giocato

a Torino (salvo il *goal keeper* Proud che, colpito da lombaggine, dovette venire sostituito da Chapman), s'incontrò la domenica successiva a Genova col nostro «undici nazionale». Anche agli inglesi premeva molto di ben figurare, anzi di dominare nettamente i colleghi italiani della squadra rappresentativa.

Qualcuno aveva detto che a Torino i *Wanderers* non avevano marcato maggior copia di *goals*, perché il loro famoso *center-forward*, Woodward, s'era voluto risparmiare per il successivo *match* di Genova, l'ultimo della *tournee*.

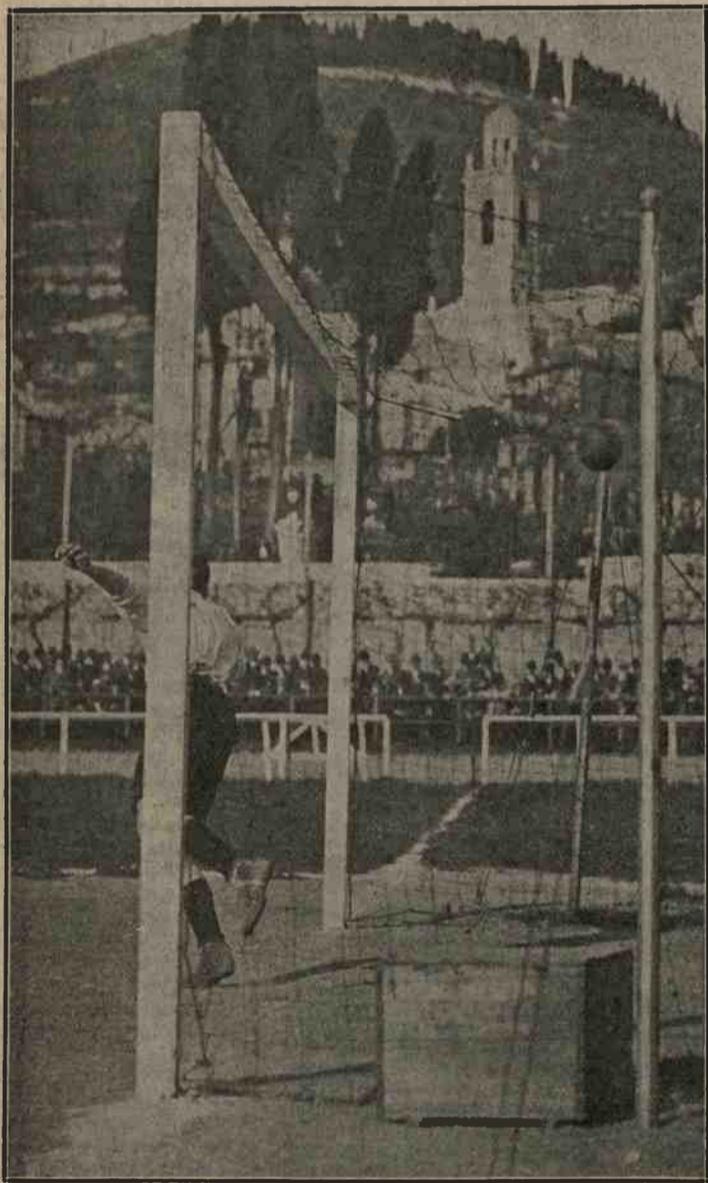
Ed io anch'io a Genova, sicuro di constatare che il «prodigio Woodward» avrebbe, a suo piacimento, marcato dei *goals* a tutte le volte che si sarebbe venuto a trovare nelle nostre aree di rigore. E invece mi avvidi che i nostri giocatori, già ben conoscendo le particolarità di ciascun avversario, avevano egregiamente provveduto a neutralizzarli. Woodward non riuscì a piazzare neppure un pallone nella nostra rete. Come nei precedenti *matches* disputati nella loro *tournee* in Italia, i *Wanderers* non eccelsero neppure a Genova per gioco corretto ed elegante, ma confermarono la loro grande familiarità col gioco della palla al calcio e le innegabili doti di destrezza e di decisione per il successivo *match* di Genova, l'ultimo della *tournee*.

A Genova però, la squadra rappresentativa ha saputo dimostrare che la classe dei giocatori italiani è rapidamente migliorata in questi ultimi tempi si da lasciare sperare, in un prossimo avvenire, numerosi successi nazionali. Non credo che gli inglesi possano accampare, sul risultato dell'ultima loro partita soverchie attenuanti. E' vero che i *Wanderers* potevano essere stanchi dei quattro *matches* sostenuti nel breve volgere di una settimana, che gli spazi della lista permanenza in Italia possono aver fiaccato queste fibre di giocatori pur resistentissimi, che la giornata ventosa non era la più adatta alla esplicazione della loro tattica fatta di passaggi alti e piuttosto sostenuti, ma sta pure il fatto che anche la nostra squadra non era nelle sue migliori condizioni perché dei nostri avevano pur essi giocato durante la settimana contro gli inglesi a Milano ed a Vercelli e la nostra squadra era menomata nella sua potenzialità per la mancanza di Ara, Leone e Cevenini che all'ultima ora dovettero essere sostituiti da Baglietto, Sardi e Santamaria.

Un altro particolare rende più onorevole per i nostri colori l'esito di questo incontro fra i migliori giocatori inglesi e gli italiani. Questo, che l'arbitro Goodly chiese di sovente un'occhiata sulle numerose irregolarità dei suoi compatrioti solo decidendosi a punire severamente un ennesimo fallo inglese all'ultimissimo minuto della partita quando il pubblico insorse clamorosamente per un evidente *hands* commesso da un *back* nell'area di rigore. Ci volle però del bello e del buono perché l'arbitro si decidesse a concedere il dovuto calcio di rigore. Fu in seguito a questo che gli italiani pareggiarono l'unico *goal* che i *Wanderers* erano riusciti a marcare nel secondo tempo con un colpo di sorpresa.

Io confesso francamente, non ho visto nel *Team* inglese, quel formidabile complesso di calciatori che mi era stato magnificato.

Ho osservato tre o quattro ottime individualità, giocatori astuti, straordinariamente calmi e sicuri



Il *match* di Genova fra i *Wanderers* e la nostra squadra nazionale. Il *goal* degli italiani, marcato da De Vecchi su calcio di rigore. (Fot. L. Guarneri - Genova).

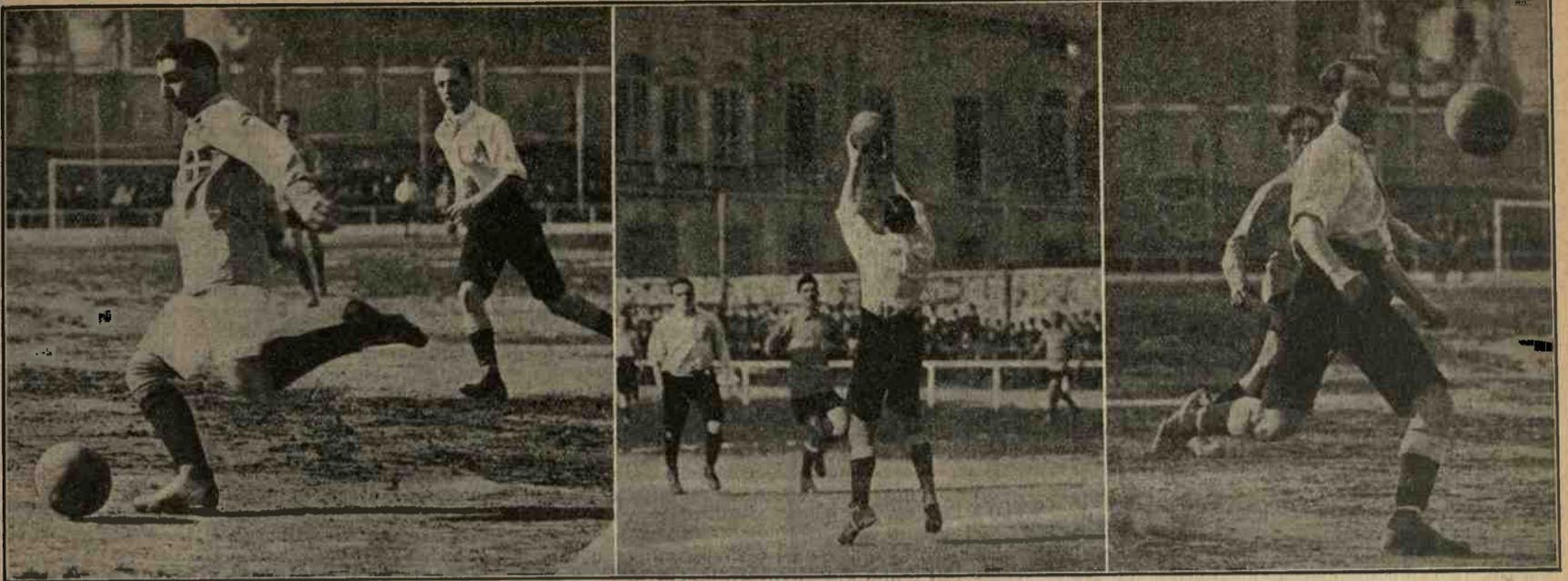
Campionato Italiano resistenza 1911 - Km. 230 - 1° Azzini
Milano-Verona-Mantova-Modena 1911 - Km. 290 - 1° Bolzoni
Circuito Colli Euganei 1911 - Km. 240 - 1° Bordin
Gran Corsa delle 6 ore - Verona 1911 - Km. 165 - 1° Portioli

tutti con
biciclette

DEI

pneus TEDESCHI

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



Fasi del match di Genova fra i Wanderers e la nostra squadra nazionale.

Da sinistra a destra: De Vecchi libera la propria area di rigore. - Una parata del portiere inglese su shoot di Sardi. - La difesa inglese si libera con molta calma dagli insistenti attacchi italiani.

nel *dribbling*, ma non ho visto quello specialissimo giuoco di insieme per cui vanno famose le squadre inglesi. Di quest'ebbi migliore impressione quando giocò fra noi l'*West Auckland*, che non dei *Wanderers* quantunque essi abbiano già tutti appartenuto, chi poche e chi molte volte, alla squadra nazionale inglese.

Se difatti poniamo mente all'indole stessa di questo club che non forma le sue squadre più di due

o tre volte all'anno e sempre per giocare fuori di patria, per effettuare delle *tournees* all'estero, se teniamo presente che i giocatori che si amalgano momentaneamente sotto la casacca dei *Wanderers* appartengono ai più vari club d'Inghilterra, di Scozia e d'Irlanda, a squadre dai sistemi di giuoco più disparate, e talora più opposti, se consideriamo che il principale valore di una squadra è nel giuoco di insieme che può svolgere, e che questo giuoco di

insieme lo si ottiene solo con un lungo e razionale allenamento, possiamo concludere che non basta che audaci giocatori, anche tutti campioni, si riuniscano perchè ne salti fuori una squadra *monstre*, ma che occorre pur'anco che vi sia una buona amalgama fra di essi, un insieme che mi par più facile si possa ottenere giocando sovente in casa propria che non due volte all'anno, all'estero.

Ripeto, i *Wanderers* non mi pare ci abbiano insegnato nulla di nuovo come tattica di giuoco, come disciplina di squadra.

Di una cosa però ho potuto convincermi, e cioè che il giorno nel quale avremo acquistato una conoscenza del giuoco come hanno i nostri amici d'oltre Manica, ed una resistenza fisica come la loro, aggiungendovi il nostro brio, la nostra perspicacia e la nostra astuzia tutta meridionale, non ci sarà difficile iniziare anche noi delle *tournees* all'estero, e metterci su quella via maestra che gli inglesi battono da lungo tempo.

C. C.

Il match di "rugby", a Vercelli

La squadra dell'*U. S. M.* ha sostenuto domenica scorsa il suo secondo incontro ufficiale giuocando con lo *Sport Athlétique du Liège de Chambéry*, una delle migliori squadre della Francia orientale. Quantunque la vittoria non abbia arriso ai nostri rappresentanti che perdettero per due *essais*, il risultato da essi ottenuto dimostra un enorme progresso rispetto all'anno scorso, in cui furono battuti dall'*équipe* di *Voirron* con 15-0.

Voirron (che giuoca il campionato francese in prima categoria) e *Chambéry* hanno fatto quest'anno *match* nullo. Il confronto numerico, quindi, è per noi soddisfacente, e molto più lo è quello dello svolgimento dei due *matches*. Quest'anno l'*U. S. M.* ha dimostrato di avere una superba linea di *avanti*, dal giuoco serrato e veloce, e un poderoso sostegno e una vigile difesa. Mentre l'anno scorso contro il *Voirron* la tattica dei nostri consistette in una quasi assoluta difesa, quest'anno fa di continuo svolta in insistenti ed insidiosi attacchi.

Quella dell'*U. S. M.* è un'*équipe* di ottimi elementi, adatti alla potenza e alla velocità del giuoco, coraggiosissimi e resistenti.

Non vogliamo parlare per ora dei singoli giocatori, ma non possiamo tacere del capitano della *U. S. M.*, il *Gibert*, che non smenti la sua classe di internazionale francese, sviluppando un giuoco finissimo e vivace.

Il pubblico vercellese, pur non a parte di tutte le regole del giuoco, mostrò di interessarsi vivamente del nuovo sport. E quello del *rugby* è certamente uno sport che, per essere gustato, va anzitutto compreso. Non dubitiamo che le sue bellezze, costituite da una movimentazione di gara, da una finezza di tattica, da una complessità e vivacità di situazione assai superiori a quelle del *foot-ball association*, bellezze non turbate da prevenzione di pericoli che non esistono affatto, varranno a far acquistare al giuoco del *rugby* quella simpatia e quell'interessamento che i suoi propugnatori in Italia, con a capo il signor *Gibert* e l'ingegnere *Mariani*, cercano di suscitare con larga e intelligente propaganda.

G. A.



In alto: La squadra dei Wanderers come giuoco gli ultimi suoi due matches di Torino e Genova.
In basso: La nostra squadra nazionale come giuocò contro i Wanderers.
(Fot. Guarneri e Itala Photo-Reportage - Torino).



In
cromo
nero
lire
12,50

Calzature Speciali per Sport
Ciclista - Foot-Ball - Scherma - Podismo - Lotta - Lawn-Tennis, ecc.
Catalogo gratis a richiesta
Magazzino Moderno di Calzature: Giuseppe Ferrè - TORINO - Via Garibaldi, 10 - Telef. 31 15

I corridori piemontesi alla Parigi-Roubaix

I due piemontesi Carlo Durando e Angelo Gremo, nella recente Parigi-Roubaix, hanno dimostrato chiaramente come il valore sportivo italiano non sia punto inferiore a quello dei più reputati campioni d'oltre Alpe.

Abbiamo difatti assunte informazioni sulla corsa, da un testimone oculare, ed ecco alcune notizie inedite.

Alla gara Parigi-Roubaix, tutte le più potenti Case di Francia hanno voluto partecipare.

La *Peugeot Italiana*, ben rappresentata dai Fratelli Picena di Torino, mandò in gara due dei suoi migliori: Carlo Durando e Angelo Gremo.

Ma forse che due semplici corridori « isolati » potevano sperare anche lontanamente di opporsi vittoriosamente alla coalizione di tutte le *équipes* francesi, formidabili di individualità e come giuoco d'insieme?

Durando e Gremo, allineandosi allo *start* di questa corsa, sapevano e sentivano tutta la gravità della loro missione? dimostrare cioè ai Francesi come con buone macchine e tenace volontà si potesse con onore rappresentare l'Italia nella Parigi-Roubaix.

Durando e Gremo non sono venuti meno al loro compito.

Nei primi 100 chilometri la corsa è stata relativamente lenta, sempre però a 29 chilometri all'ora di media fino ad Amiens, dove era fissato il primo controllo con rifornimento libero, senza alcuna neutralizzazione di tempo; quindi vera gara di velocità delle singole Case nel rifornire i corridori e farli immediatamente partire. Si può dire che i concorrenti ripartivano alla spicciolata, isolati uno dall'altro; quindi nuova lotta per raggiungersi. Per i francesi ciò non è stato eccessivamente difficile; essi venivano riportati in gruppo dai corridori di passo i quali poi, a compito finito, magari, abbandonavano la lotta.

Durando e Gremo dovettero invece fare unico assegnamento sulle loro forze; nessuno, si capisce, volle aiutarli; nondimeno essi sempre si mantennero nel gruppo di testa.

Sulla Cima di Doullens è Gremo che giunge primo trascinandosi dietro un gruppo di sedici uomini compreso Durando. La superba difesa dei colori italiani è durata fino ad Arras.

Dopo questo controllo, cominciano le strade lastricate; quasi tutti i francesi cambiano la macchina in altra più adatta al nuovo percorso.

E' Durando e Gremo?

Essi perdono 3 minuti e 25 secondi a questo controllo; erano giunti col gruppo di testa, e ne ripartono con questo ritardo. Perché?

A questo controllo Durando e Gremo avevano

gettate le loro macchine nelle mani dei *soigneurs*. Corrono al tavolo delle bevande, per dissetarsi, ritornano immediatamente per prendere le macchine speciali, adatte al *pavé*, ma... queste macchine non ci sono più.

« Ma dateci almeno le nostre » gridano i due piemontesi! Ma la ricerca è stranamente lunga; dove sono andate a finire le due macchine?

Finalmente dopo più di tre minuti le due macchine sono trovate. Durando e Gremo rimontano in sella, e via...

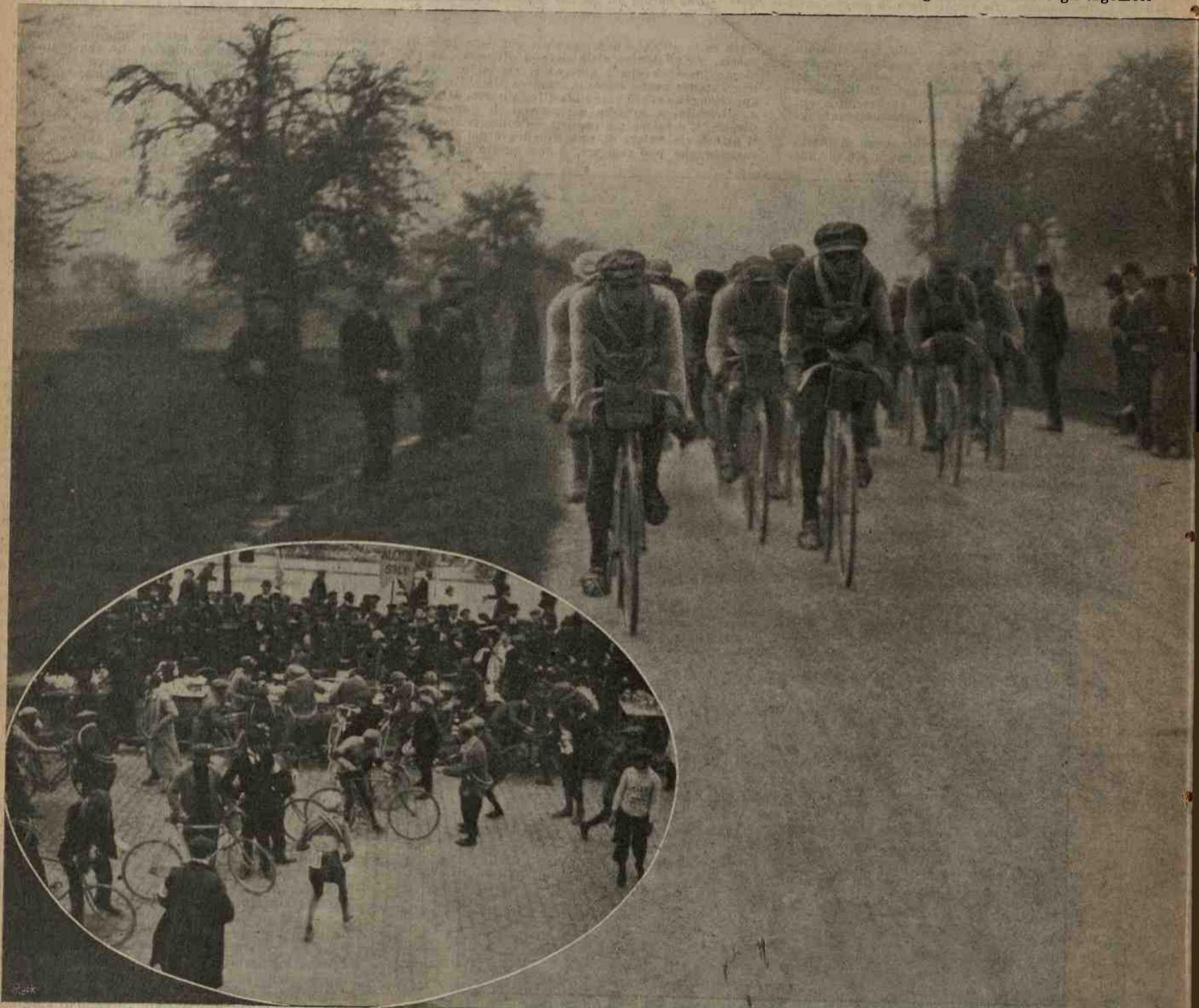
L'inseguimento dei due campioni fu epico. Concorrenti, campioni internazionali di valore che già erano innanzi sono sorpassati ad un treno infernale. Infatti essi passano al controllo di Henin (43 chilometri dall'arrivo) al 27° e 28° posto.

Blaise, Godivier, Hensghem, Faber, Van Honvaert sono lasciati indietro. Non mancano che 12 km. dall'arrivo; è qui che Gremo buca una gomma.

Ma ormai il traguardo è vicino e gli ingombri



L'italiano Durando
11° classificato nella



Alcune fasi della classica corsa ciclistica Parigi-Roubaix (1912). — A sinistra: Il plotone di testa al controllo di Beauvais. — A destra:

Agenzia Lombarda
Via Bazzoni, 8
MILANO

PNEUMATICI
TEDESCHI
Madonna di Campagna - TORINO

Agenzia Piemontese
Corso Oporto, 31 bis
TORINO

stradali cominciano a farsi sentire; Durando, malgrado che abbia dato tutto sè stesso, non riesce a entrare in pista col gruppo. Egli avrebbe venduto a caro prezzo la vittoria! Egli passa il traguardo 11°, lasciando dietro a sè Heusghem, Léonard, Vandeveld, Paul, Hanlet, François Faber, Everaerts, C. uchon, Persin, Passerieu, Lefort, Tiberghien, Huret, Gremo. Maertens, Vanderbergh, Deloffre, Charron, Tribouillard, Benoit ed altri che giungeranno più tardi.

Un gruppo numeroso di italiani, tributa al campione un caloroso saluto.

Un possibile rinnovamento dell'Audax Italiano

Vivo interessamento mi ha sempre destato la *Stampa Sportiva*, ma uno dei numeri scorsi ha riscosso da parte mia un interessamento speciale per lo splendido articolo di Ernesto Barberis al quale

rivolgo il mio vivo compiacimento per l'idea da lui lanciata, la quale, per quanto abbastanza audace, è per sè stessa giusta ed apprezzabile e spero dia luogo ad una vivace discussione che indubbiamente non potrà che ridondare a beneficio dell'Audax Italiano.

E che sia necessario ed urgente pensare a provvedimenti che diano vita nuova e novello sangue all'Audax, lo dimostra esaurientemente la snervante apatia che, per molti e svariati motivi, e specie nei grandi centri, è subentrata, in questi ultimissimi anni, al vivo entusiasmo di pochi anni addietro, quando le marce ufficiali dell'Audax assurgevano ad importanza di veri e propri avvenimenti sportivi.

Ne deriva per logica conseguenza che l'idea lanciata dal Barberis è ben degna di buona sorte, ed è da augurarsi che ogni Audax, giovane o vecchio, che senta almeno un po' di simpatia per la nostra Società, porti, oltre che il proprio contributo di forza fisica, anche il contributo di idee onde mettere in grado la Direzione di vagliare i migliori mezzi necessari ad ottenere il miglior scoto.

Ed io, modestissimo audax, che sono sempre stato attratto alla nostra Società da una speciale e sincera simpatia, mi trovo ora in un serio imbarazzo, poichè, mentre vorrei portare un largo contributo di idee, sento che la mia penna, troppo modesta, è incapace a vergare quanto il cervello e l'esperienza le detterebbero. Comunque, mi

auguro che il lettore, sempre cortese, vorrà compatire la mia incapacità ed apprezzare la buona intenzione, e con questa speranza mi accingo, il più brevemente possibile, ad analizzare i motivi per cui l'Audax ha subito una sosta nella sua vita ascensionale, e i rimedi, a mio avviso, necessari per far argine a questa sosta e ricondurlo nella vita la più rigogliosa.

Chi prende parte attiva alla vita delle Società sportive in genere, ed in special modo delle Società ciclistiche; o chi per lo meno si tiene al corrente od in qualche modo s'interessa ad esse, potrà molto facilmente constatare come esse vivano di una vita anemica e stentata. Il popolo ha seguito troppo da vicino lo strabiliante progresso dell'ingegno umano, ed ha trasformato in modo imoressionante le proprie aspirazioni, i propri gusti, il proprio sentimento. Il motore a scoppio, colle sue diverse applicazioni, automobile, areoplano, dirigibile, ha portata la rivoluzione nello sport...

E la bicicletta, la semplice e pur ingegnosa macchina, il resistente cavallo d'acciaio, che fino a poco tempo addietro ha portato in visibilio la folla, che, come tutte le invenzioni umane ebbe le sue vittime, ma ebbe anche i suoi eroi idolatrati dal popolo, è stata vinta dall'incalzante progresso, e, oltre che un comunissimo mezzo di trasporto che congiunge in sè moltissime comodità, è divenuta di dominio del popolo e oggetto di speculazione per i fabbricanti, e quindi chi avrebbe potuto

di Torino,
Parigi-Roubaix.

Sportiva, ma uno dei numeri scorsi ha riscosso da parte mia un interessamento speciale per lo splendido articolo di Ernesto Barberis al quale



... riparte da Beauvais, mentre Lapize firma al controllo. - Nel centro: Il plotone di testa dopo Beauvais condotto da Cruppeland.

AUTOMOBILISTI!

Tipi 15/20 - 20/30 - 40/50 - 70/80 HP
muniti di pneumatici

Società Anonima B. BIANCHI - MILANO

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

Le vetture
Migliori e più Convenienti

MICHELIN

BIANCHI

MAGNETI U. H.

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

In cielo come in terra dimostrano la loro superiorità.

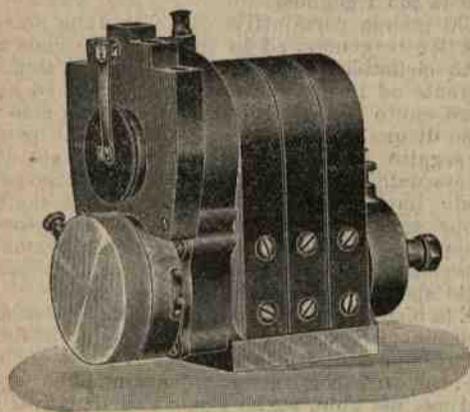
Gli *Aereoplani CHIRIBIRI e C.* che quotidianamente volano a Mirafiori e Torino, portano

Magnete U. H. a lanceur

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

Tipi normali - Avance automatico - Doppia scintilla. — **CANDELE U. H.**
Esposizione Internazionale di Torino 1911 - 2 MEDAGLIE D'ORO.

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



Biciclette di lusso e Motociclette

ABINGDON

di Tyseley - 3 1/2 HP

con o senza cambio di velocità e motore indipendente

BICICLETTE

S. GIORGIO

ultima creazione

dell'Industria Italiana

AGENTI GENERALI

MILANO

Uffici: Via Ausonio, 6 - Magazz.: Via Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI e C.

Grande Deposito di Accessori, Serie, Gomme, ecc.

TORINO

8 - Via Silvio Pellico - 8

ALLA

FIAT

Un nuovo Record del Mondo!

Ci scrivono da Montecarlo 16 Aprile.

Il canotto "Sciata", ha tentato di battere a Monaco il "Record del Mondo di Velocità", riuscendovi pienamente col percorrere 6 chilometri e 250 metri in 5' e 24", alla media oraria cioè di 70 Km. all'ora.

Il canotto è stato costruito nel Cantiere Faroni a Stresa e munito di motore FIAT di 300 HP, di proprietà del nob. sig. Franz Conelli, notissimo sportman di Torino. Il motore era identico a quello della vettura FIAT 300 HP, con la quale Bordino Pietro battè il record del mondo sulla pista di Brooklands a Londra.

Fabbrica Italiana Automobili F. I. A. T. - TORINO - Corso Dante, 30.

coltivarla con criterio e con logica si è trovato e si trova in un ambiente che non è di suo gradimento e l'abbandona. Il colpo di grazia poi le venne dall'organizzazione delle grandi e spettacolose corse su strada, manifestazioni che più si confanno all'indole umana, desiderosa di emozioni, interessata solo e trepidante quando può presenziare alla lotta accanita fra uomo e uomo, non importa poi se magari per uno di questi dovesse essere fatale. In seguito a tutto ciò il turista agli occhi della folla è diventato ridicolo e degno quasi di compassione.

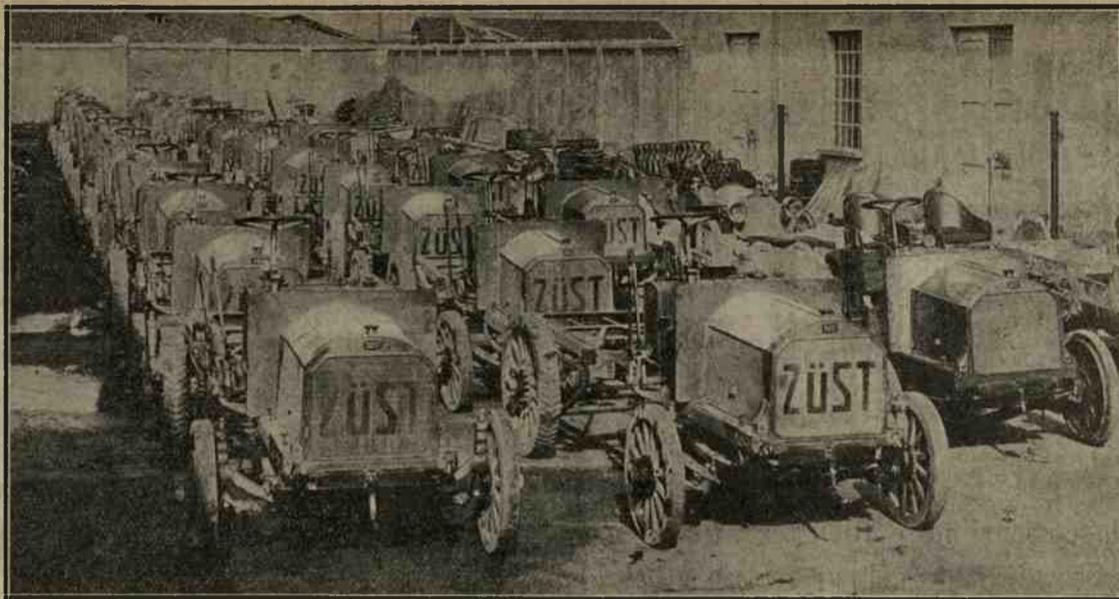
Ed ecco che l'Audax Italiano ha dovuto necessariamente subire la sorte di tutte le Società ciclistiche che avevano per programma il turismo.

E' ben vero che per l'Audax questa sosta fu meno dura perchè quale Società nazionale aveva acquistata una forza morale ed un'importanza che non tanto facilmente si distruggono, ma pur tuttavia ha dovuto sopportarne le conseguenze.

E' pur vero ancora che il turismo dell'Audax ha qualche carattere speciale di forza, di vigoria, di cimento, di lotta, ma questi caratteri speciali non sono di quella forza, e di quella natura che, se in qualche modo possono intorpidire il mondo sportivo, appaghino la folla del giorno d'oggi che sola dà vita e vigoria ad una Società.

Per l'Audax poi vi è un altro gravissimo incaglio a fare nuovi soci che sono quelli che devono portare il sangue novello nella Associazione, ed è la spesa non indifferente che un ciclista deve sopportare per poter tentare una prima marcia ufficiale. La Direzione Generale ha, per regolamento, diritto a lire otto per aspirante; naturalmente le sezioni sono obbligate a far pagare all'aspirante tre o quattro lire in più per esse. Tenete poi conto delle spese di vitto ed altre necessarie in diciotto ore di marcia, la medaglietta ricordo di cui ciascuno è ambizioso, e vedrete che un ciclista per una prima marcia è necessariamente obbligato a stanziare non meno di venticinque lire. Ecco il motivo che non eviterò a chiamare d'importanza capitale, per cui è tanto difficile alle sezioni reclutare nuovi soci. Specialmente nei grandi centri, dove le esigenze della vita sono imperiose, dove il costo della vita è gravissimo, dove si lavora incessantemente per sopperire a queste esigenze, dove, più che nei piccoli centri, l'entusiasmo è scosso, è oltremodo increscioso stanziare nel bilancio domestico una somma sì esagerata per acquistare il titolo di audax, sia pure esso ambito ed onorevole...

E la mia modesta intelligenza non riesce a



La fabbrica Züst ha inviato di questi giorni in Tripolitania 27 camions tipo militare e cioè parte della produzione acquistata dal Ministero della Guerra in seguito all'aver vinto la Züst il concorso militare per automobili. — I 27 camions, prima di passare in uso all'esercito, furono tutti sottoposti ad una prova di 400 km di percorso. — I camions Züst si trovano in vendita presso i Garages Storero, gli esclusivi agenti per l'Italia.

comprendere come in tanti congressi di corrispondenti, anzichè votare, come ben osserva il Barberis, i soliti plausi e i consueti ordini del giorno, non si sia mai pensato a studiare seriamente, ed altrettanto seriamente riparare a questo grave incaglio allo sviluppo dell'Associazione, incaglio che dovrebbero conoscere molti corrispondenti, e soprattutto quelli delle sezioni delle grandi città.

Ed ecco, a mio modesto avviso, la prima ed essenziale modifica necessaria per un possibile rinnovamento dell'Audax: *sensibile riduzione della tassa d'iscrizione*, compensata poi magari da una tassa annuale obbligatoria o da una tassa superiore alla attuale per l'iscrizione alle marcie seguenti.

Io convergo col Barberis nel riconoscere la necessità che la marcia ufficiale costituisca un avvenimento sportivo, ma sono assolutamente contrario all'idea espressa che essa debba avvenire una sola volta all'anno, e sono a ciò contrario perchè ritengo che se ciò fosse l'Audax Italiano perderebbe la sua ragione di vita. Io ritengo invece più che opportuno, necessario, che durante un anno vi debbano essere non meno di tre marcie ufficiali obbligatorie per tutte le sezioni, e tanto obbligatorie io le vorrei che qualora una data sezione non riuscisse ad effettuarle per mancanza del numero dei partecipanti il corrispondente ne sopportasse la pena e scadesse dalla carica per incapacità organizzatrice. Con questa radicale modifica si avrebbero le marcie effettuate con numero discreto di partecipanti e si eviterebbe di avere a carico di molte sezioni persone ambiziose di ricoprire la carica di corrispondente senza occuparsi nè punto nè poco della sezione e delle sue sorti.

Ed io vorrei ancora che il numero minimo di

partecipanti per poter effettuare una marcia ufficiale, anzichè di quattro come prescrive l'attuale regolamento, fosse portato a dieci, non solo, ma che il titolo di audax avesse la durata di un solo anno, che fosse obbligatorio per mantenerlo compiere almeno una marcia ufficiale all'anno, e solo dopo dieci marcie effettuate in non meno di cinque anni il titolo rimanesse definitivo.

Più d'un corrispondente e non pochi audaces sorrideranno alle mie spalle per queste proposte di modifiche che saranno senza dubbio tacciate di esagerazione, ma io sono talmente convinto di quello che ho scritto che non esito un momento a dichiarare che solo modifiche radicali riusciranno a compiere il rinnovamento dell'Audax Italiano.

Genova, marzo 1912.

Gian Carlo Daneo.

Dal tacquino dello Sportsman

*. L'ottava corsa pedestre Nizza-Monaco (km. 18), si è svolta con tempo splendido. Su 92 partenti si sono avuti 65 arrivati.

Ecco la classifica: 1. Bouin, 2. Kaiser, 3. Macari, 4. Grobleau, 5. Sauvier, 6. Becattini di Firenze, 7. Ahmed, 8. Testone, 9. Arri, 10. Lazzaro, 11. Pautenz, 12. Macari, 13. Veroni, 14. Freschi, 15. Gandolfi, 16. Nighersoli.

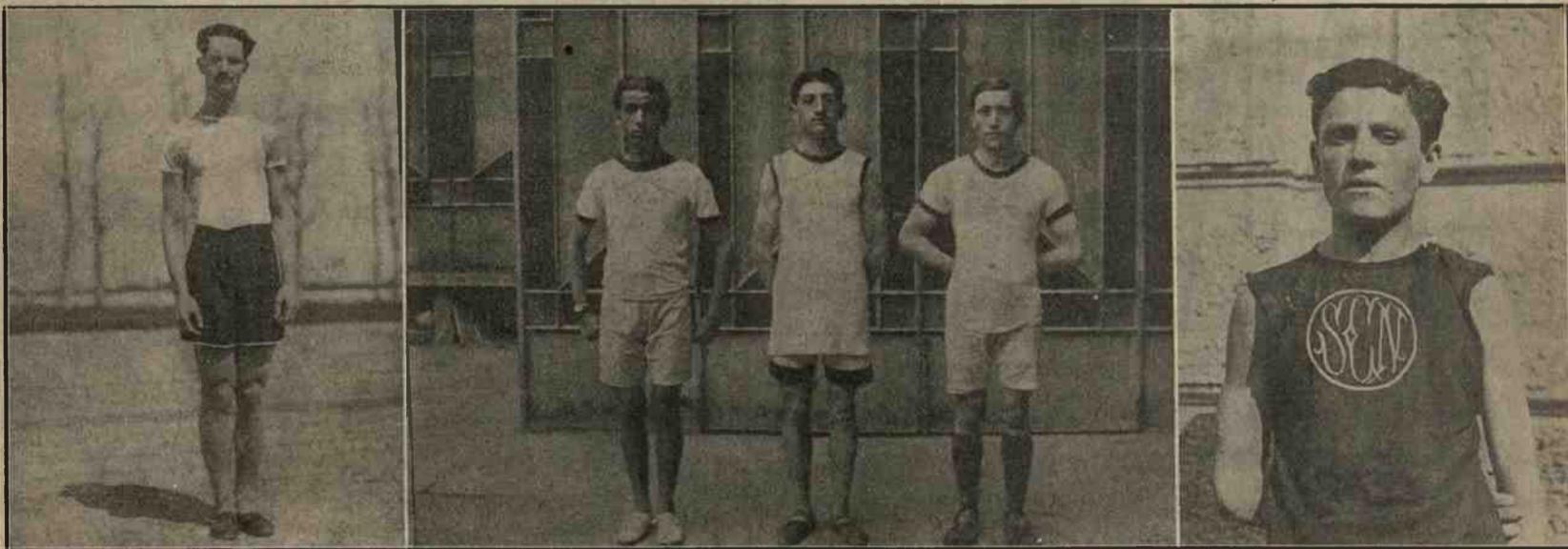
Eccovi ora la classifica delle società: 1. Monaco, 2. Juventus Nova di Torino, 3. Itala di Firenze, 4. Algeri, 5. Marsiglia, 6. Post Resurgo Libertas di Milano, 6. Trionfo Ligure di Genova.

*. Il ministero del tesoro ha nominato il nostro solerte collaboratore artistico di Firenze Alfredo Alemanni ufficiale controllore presso la cassa militare di Roma.

All'egregio Alemanni, che ai primi dell'entrante settimana lascerà Firenze per raggiungere la nuova destinazione, porgiamo i nostri migliori auguri.

*. Mercoledì scorso cessava di vivere, dopo brevissima malattia, nella sua storica villa di Campienna, il signor Rodolfo Capanni, capo di una delle più distinte e facoltose famiglie di Reggello, padre del nostro collega corrispondente di Firenze Italo Capanni. All'amico esterniamo le più sentite condoglianze di tutta la *Stampa Sportiva*.

*. Una nuova società di aviazione. — Grazie alle cure dell'amico ing. L. Thouvenot, un vero pioniere dell'aviazione in Italia, già direttore propria io del campo di aviazione di Cameri (Novara) dove si fondò la prima scuola italiana di aviazione, è stata in questi giorni costituita la Società anonima italiana A.V.I.S., col capitale di L. 200.000. A direttore tecnico della nuova società è stato chiamato, s'intende, il competente ing. L. Thouvenot. Auguri di continuato successo.



A sinistra: Il campione podista Giongo, vincitore delle gare di 100 e 400 metri per la coppa Pentathlon. (Fot. Orlandini - Modena). - Nel centro: La squadra della Juventus Nova di Torino, 2ª classificata nella Corsa Internazionale Nizza-Monaco, km. 18 (da sinistra a destra: Arri, 9° - Testone, 8° - Lazzaro, 10°). - A destra: Ferrario, vincitore della gara di marcia per la Targa De Capitani. (Fot. Argus - Milano).

Agenzia Generale
dei Motori
per Aviazione

L. U. C. T.

TORINO
Via dei Mille, 14
Telefono 39-04.

PROSSIMA APERTURA
all'AERODROMO DI MIRAFIORI
della Scuola di Pilotaggio

ASTERIA

CON BIPLANI E MONOPLANI

di speciale costruzione e robustezza

Tasse Moderate - Massima serietà - Chiedere Programmi alla

SOCIETA' ASTERIA

TORINO - (Tesoreria) Telef. 15-01 - Telegrammi ASTERIA

*" Come preparazione a detta scuola il Direttore dell' **ASTERIA**, Ingegnere Darbesio, tiene un corso teorico pratico presso la Scuola dei Chauffeurs di Torino ,,"*

Gli apparecchi " ASTERIA ,, sono quelli che pilotati da Giuseppe Rossi, hanno portato numerosissimi passeggeri, tra i quali: S. A. R. il Duca di Genova, Comendatore Tacconis, Col. Montezemolo, Col. Bouthieanx, Barone da Zara, ecc. ed hanno il Record Italiano, con un passeggero, in ore 2 2' 59" e il Record Italiano con due passeggeri in ore 0 34' 36".

BICICLETTE
TELAI
SERIE

FURGONCINI
FRENI
VALVOLE



C. MANTOVANI & C.

UFFICI & MAGAZZINI - TORINO - VIA MARIA VITTORIA 6

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 Saluzzo, 11 bis (in Città).

**CONSULTATE il CATALOGO
delle AUTOMOBILI**

LANCIA

*I numerosi tentativi di imitazione
sono la prova della superiorità ormai
indiscussa delle Vetture Leggere*

" LANCIA "

munite di motore di 20/30 HP.

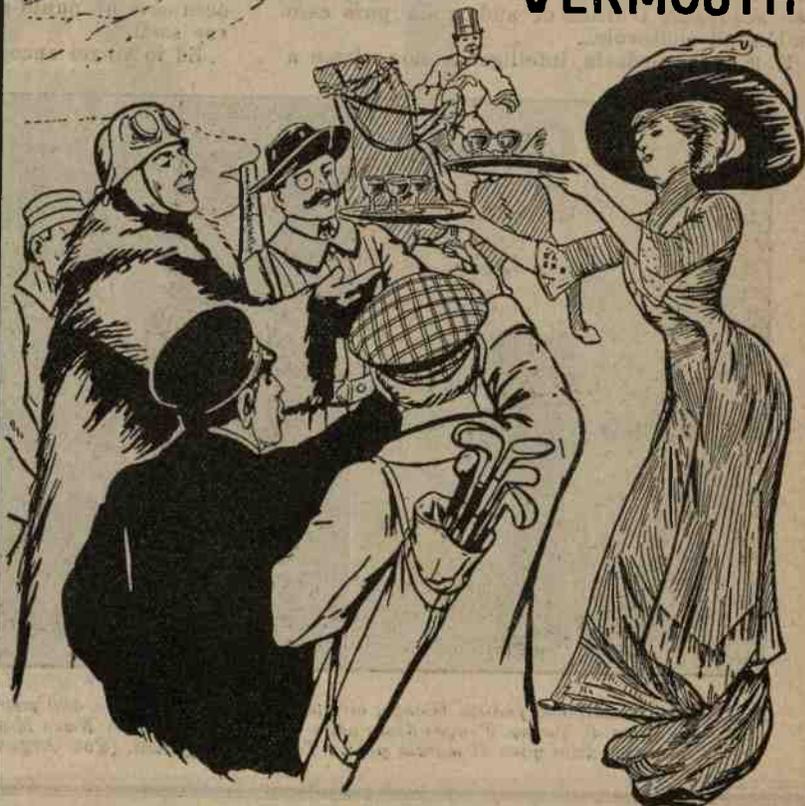
LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 101-100 - TORINO

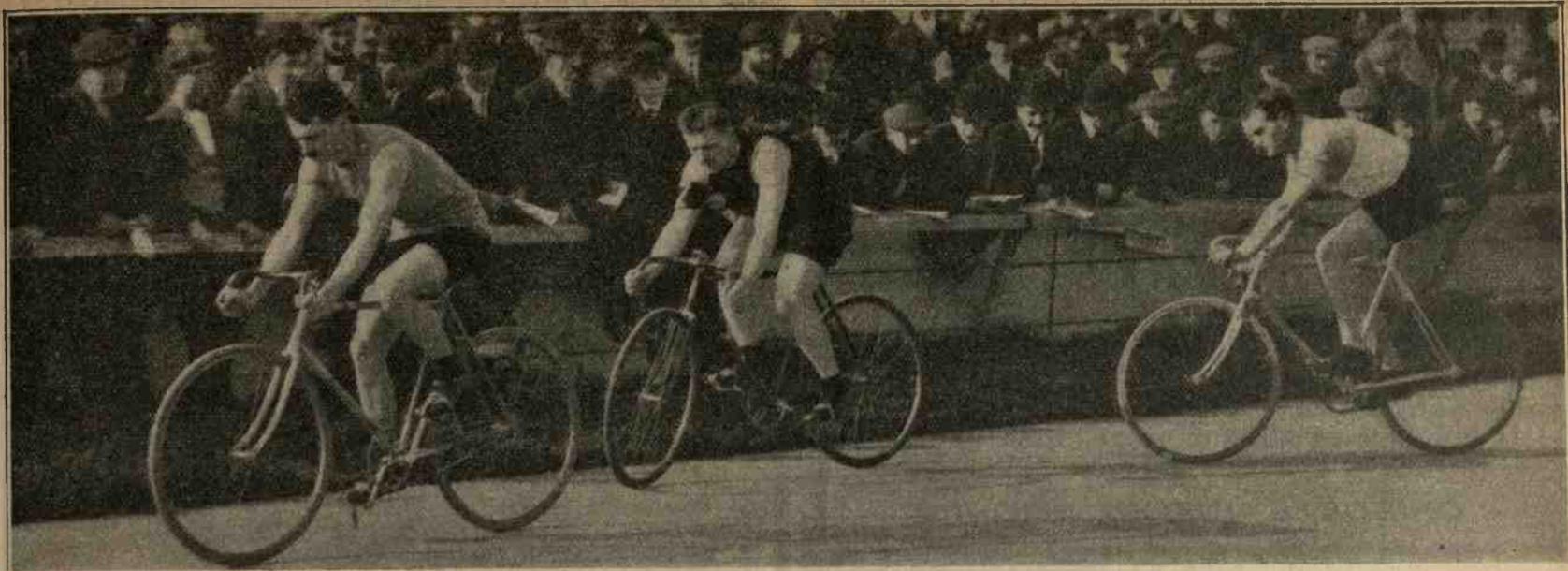
Agenti Esclusivi per Piemonte: Boggio & Bertolino - Via S. Quintino, 26 - Torino

CINZANO

VERMOUTH



IL "CINZANO" È CORROBORANTE INSUPERABILE
PRIMA E DOPO OGNI CIMENTO SPORTIVO !



La riapertura del Velodromo del Parco dei Principi (Parigi). — Da sinistra a destra: Hourlier, Pouchois, Friol.

Spirito di fronda?

L'Unione Sportiva Torinese organizza col concorso della "Stampa Sportiva", la prima corsa ciclistica "indipendenti"...

— (28 aprile) —

Non è sempre il popolo che fa nascere le rivoluzioni; sovente chi le crea sono i Governi. Governi o dispotici o deboli, due estremi che si toccano ai medesimi effetti.

Oggi, in un'era di assestamento sociale dei vari popoli, le rivoluzioni a scopo politico sono divenute cosa rara. Ma ad esse ne sono subentrate altre, meno pericolose e travolgenti, ma che, nei riguardi della folla anonima, hanno un eguale valore psicologico: quelle d'una ribellione ai freni quando son troppo stretti e tendono a coercire quella libertà individuale che è la ragion d'essere dell'uomo contemporaneo.

Attenendoci al nostro piccolo mondo delle cose di sport, noi assistiamo da qualche tempo a delle rivoluzioncelle fra i federati alle varie associazioni ed i dirigenti di queste.

Che il popolo italiano sia un po' rivoluzionario di natura, nessuno lo contesta, ma sta pure il fatto che la spinta alla ribellione viene sovente dai dirigenti che, o per inettitudine o per spirito

di burocrazia, inceppano la libera iniziativa, sovente regolamentandola con scarso buon senso, si da irritare chi intende fare dello sport per lo sport, onestamente, senza stupide restrizioni.

E' così che assistiamo oggi alle beghe fra la Federazione podistica, degli sports atletici, ed i suoi federati, fra l'Unione Velocipedistica e gli innumerevoli suoi affigliati, per colpa di Federazioni che hanno svisato il concetto informatore della loro costituzione, riuscendo più di danno che di vantaggio a coloro pei quali erano state create.

Ma è di un caso particolare che io voglio oggi intrattenermi per dimostrare i controsensi che sovente commettono i nostri Enti superiori per la mania preoccupazione di applicare un regolamento alla lettera, senza quell'interpretazione logica che è facoltà dei legislatori di buon senso.

E' il caso del *Giro ciclistico del Piemonte*, che i suoi organizzatori volevano quest'anno riservare ai corridori dilettanti nelle loro varie graduazioni.

La storia di quest'iniziativa torinese non è nè breve, nè edificante nei riguardi... dell'illuminato corpo direttivo dell'U. V. I.

Merita di venir riassunta, tanto più che il nostro giornale vi è legato per aver concesso il suo patrocinio ai passati ed al presente *Giro del Piemonte*.

L'Unione Sportiva Torinese chiese all'U. V. I.,

verso la metà del gennaio di quest'anno, l'approvazione al suo *III Giro del Piemonte* per dilettanti e non classificati. L'approvazione venne, ma ai primi di febbraio dal Congresso dell'U. V. I. sortì quella Commissione sportiva che doveva decidere la limitazione a 150 km. del percorso delle gare dilettanti. L'U. S. T. sollecitò allora all'Unione Alessandrina di confermarle l'approvazione del regolamento integrale, pregandola, in via transitoria, eccezionale, di non dar carattere retroattivo alla nuova legge limitante il percorso chilometrico delle corse dilettanti.

L'U. V. I. risponde, il 24 febbraio, di attendere le decisioni della Commissione sportiva, cui venne deferito il caso del *Giro del Piemonte*.

L'U. S. T. attende per dodici giorni finchè fa osservare che il tempo stringe, che l'organizzazione richiede del tempo e che dal ritardo è compromesso il successo della gara.

L'U. V. I. risponde il 9 marzo di non avere facoltà per concedere approvazioni e di attendere i deliberati della Commissione.

Ma la Direzione dell'U. S. T. è ben decisa a mantenere la sua corsa. Il 13 marzo, per gli impegni presi non potendo più attendere, rassegnò le dimissioni dall'U. V. I. spiegate pubblicamente con una lettera sulla *Gazzetta dello Sport*.

L'U. V. I. il giorno dopo piega soprassedere alla deliberazione presa in attesa delle modifica-



La corsa dell'ora. — Darragon passa Guignard.



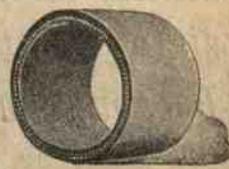
Tipo smontabile.

CICLISTI montate PNEUMATICI
BUCCANEER - PALMER

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

Assicurazione della Fondiaria-Infurtuni in Lire 2000 gratis.

TORINO - Via Arsenale, 17 - TORINO



Tubolare.

AEROPLANI

Società d'Aviazione
VIZZOLA TICINO

Costruttori **SOMMA LOMBARDO**

L'officina di costruzione meglio organizzata.

La migliore scuola di pilotaggio.

Il più bell'aerodromo. — Il clima unico.

CHIEDETE INFORMAZIONI

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza, 30 ^{bis}-32 - TORINO

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

Spedizioniere della "Rsal 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".

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**

Un giudizio autorevole a favore dei Cieli

“

CUGNO

”

di Sant'Ambrogio Torinese

Il neo ciclo “**CUGNO**”, apparso quest'anno per la prima volta nello Sport, già ne raccoglie l'alloro nel 2° Giro di Lombardia per Studenti (Km. 155).

Diverse marche si disputarono la palma, e la bicicletta “**CUGNO**”, che **unica** si trovava nel gruppo, ha avuto l'onore di giungere **prima** al traguardo. Alla bicicletta “**CUGNO**”, facciamo dunque gli elogi per la sua scorrevolezza e robustezza, unita ad altrettanta eleganza. Essa acquista di giorno in giorno la simpatia di tutti gli sportsmen. Facciamo pure gli auguri più sentiti di un buon proseguimento e lieta fine di stagione, così come l'ha iniziata. Tutti i cicli “**CUGNO**”, sono muniti degli insuperabili pneumatici Bergougnan.

“ Un gruppo di ammiratori del 1° arrivato ...”

zioni proposte da introdursi nel regolamento corse e da discutersi nella riunione del 17 successivo dalla Commissione sportiva.

L'U. S. T. accetta la sua proposta e il 18 l'U. V. I. partecipa l'approvazione in via eccezionale del Giro del Piemonte. Del ritiro delle dimissioni l'U. V. I. si compiace con la Società Torinese e le comunica di avere approvato integralmente il programma sullo *Sport Ciclistico* n. 6.

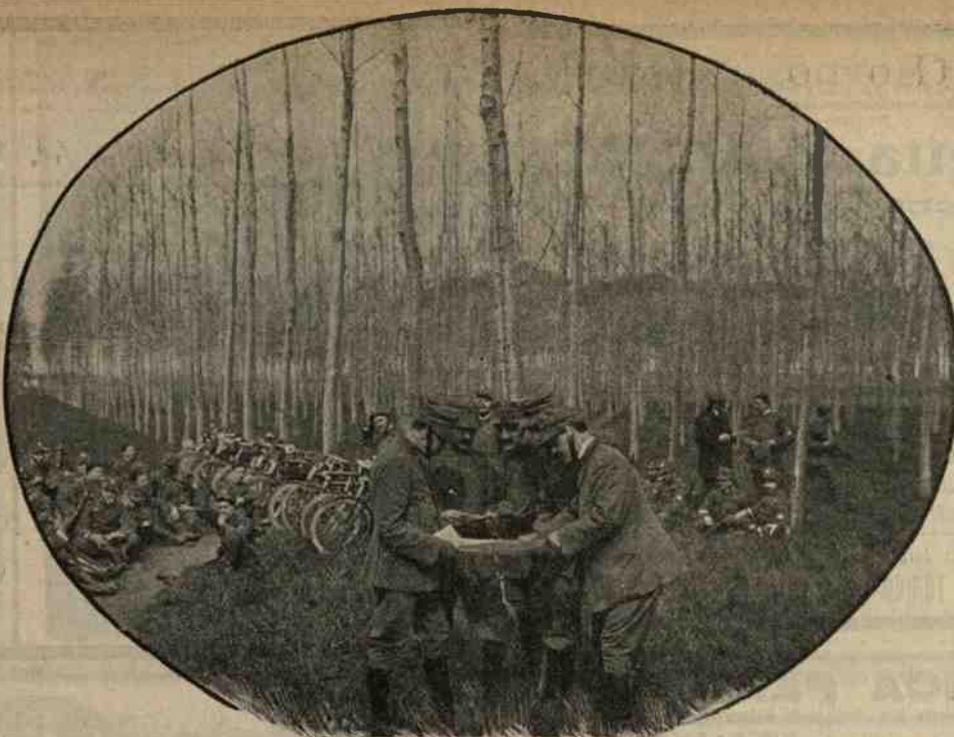
I dirigenti l'U. S. T., lieti della risoluzione della vertenza, si accingono a completare l'organizzazione della loro corsa. Quando, con loro non poca sorpresa, dopo sei giorni, ricevono una lettera con cui sono avvertiti dal C. D. dell'U. V. I. che i non classificati non possono correre nel Giro del Piemonte a cui concorrono anche i dilettanti.

Con un regolamento in mano con tanto di firma Cavenenghi e Bobbio, con una pubblicazione ufficiale in cui si approva la corsa, er dilettanti e non classificati, con una lettera in cui si comunica di aver approvato integralmente il programma presentato, l'U. S. T. si vede all'improvviso distruggere un lungo e faticoso lavoro di organizzazione, vede intralciato, compromesso il successo della sua corsa!

Alle rimostranze dell'U. S. T. che in linea di fatto fa valere la regolarità del suo procedere, il lavoro compiuto, la vicinanza della gara ed in linea di diritto l'ottenuta approvazione e l'eccezionalità di essa, l'U. V. I. risponde il 30 u. s. confessando di aver commesso una svista e invitando ad attenersi senz'altro alla restrizione apportata. Telegraficamente l'U. S. T. si dichiara spiacente di non poter modificare sostanzialmente il regolamento approvato a tredici giorni dalla gara.

L'Unione Velocipedistica Italiana insiste sulle disposizioni del nuovo regolamento diffidando di ritirare l'approvazione se non verranno osservate. La storia si chiude con le definitive, assolute dimissioni dell'Unione Sportiva Torinese dall'U. V. I.

La brutale soluzione della controversia potrà anche non preoccupare soverchamente la nostra Unione Velocipedistica che delle Società affigliate ne ha moltissime e dispone inoltre, da qualche tempo, di una sua pubblicazione ufficiale sulla quale non disdegna di polemizzare con chi



Interessante manovra di volontari ciclisti di Torino e Pinerolo. — Durante il primo alt gli ufficiali studiano sulla carta il piano da seguire per lo svolgimento del tema. (Fot. Bardelli).

non è del suo parere. Ma il fatto più su specificato è sintomatico e potrebbe essere un prodromo di rivolta da parte di altre fra quelle Società che nella loro affiliazione all'U. V. I. non provano che freno eccessivo alla loro esuberante e giovanile iniziativa. Pensate poi che l'Unione Sportiva Torinese, che è una delle più attive Società italiane, è stata sempre una delle più rispettose figlie di «Mamma Unione», cui mai procacciò dei fastidi, dando l'esempio di devozione, di rispetto ai regolamenti, e di grande serietà di iniziative. Da queste brevi considerazioni tratte voi, o lettori amici, un giudizio imparziale.

Dite se la richiesta dell'U. S. T. era eccessiva, e — se errori avvennero — chi dovrebbe principalmente subirne le conseguenze.

Per intanto sta il fatto che col rinvio a nuova data — 28 aprile — la dotazione, già ricchissima, dei premi si è ancora accresciuta, e poichè la corsa sarà riservata agli *indipendenti*, molti dei nostri corridori, che attendevano di affigliarsi all'U. V. I., hanno rinunciato alla licenza per correre liberamente il *Giro del Piemonte*.

La categoria degli *indipendenti*, di cui si sentiva il bisogno da noi come un giorno se ne sentì la necessità in Francia, avrà la sua pietra miliare nella gran corsa piemontese che saprà dimostrare ai troppo meticolosi legislatori di Alessandria che lo sport, per essere sincero ed onesto, non ha bisogno di tante strettoie e di tanti articoli di regolamenti. Ad un'organizzazione grandiosa, dovrebbe essere sufficiente garanzia l'ente e le persone che se ne assumono l'incarico.

In difetto di fiducia, e in abbondanza di difficoltà burocratiche anche un giornale che, come il nostro, è sempre stato ligio alle istituzioni, può ribellarsi e giustificare lo spirito di fronda, che diventando raffica impetuosa potrebbe, in breve ora, travolgere i governanti che non interpretano più fedelmente il pensiero del loro popolo.

reporter.

Gli italiani trionfatori al Torneo di S. Sebastiano

I concorrenti furono una cinquantina e, dopo una serie di eliminatorie e semifinali, rimasero

nelle finali e in quest'ordine classificati:
Fioretto: Maestri: Gianese, Raban, Benneton; *ex aequo*: Bonioli, Carbonel, Tack, Filippi, Rue Meika.

Fioretto: Dilettanti: Olivier, Willems, Nadi, Poggio, Cavallini.

Spada da terreno: Nadi, Tack, Benneton, Willems, Lefranc; *ex aequo*: Bonioli, Poggio, Lerage, Raban, Bernouin, Olivier.

Sciabola: Maestri: *ex aequo*: Bonioli, Sassone, Nadi, Cavallini, Gianese, Olivier.

Come si vede il risultato per gli italiani è molto lusinghiero, avendo occupato tutti i primi posti.

Cose liete.

Al momento di andare in macchina apprendiamo col più vivo piacere che l'on. capit. Month è stato da S. M. il Re nominato maggiore per merito di guerra. All'impareggiabile duce della flottiglia aviatori volontari da noi organizzata giungano graditi i più vivi rallegramenti della nostra famiglia giornalistica.



I concorrenti al Torneo Internazionale di Scherma di San Sebastiano. — 1. Maestro Gianese. — 2. Olivier. — 3. Nadi. — 4. Maestro Bonioli. (Fot. R. Marin - San Sebastiano).

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

La novità del Giorno.

Motocicletta C. B. R.

con

Motore a DUE tempi

(Brevettata)

Ideale per il Turismo:

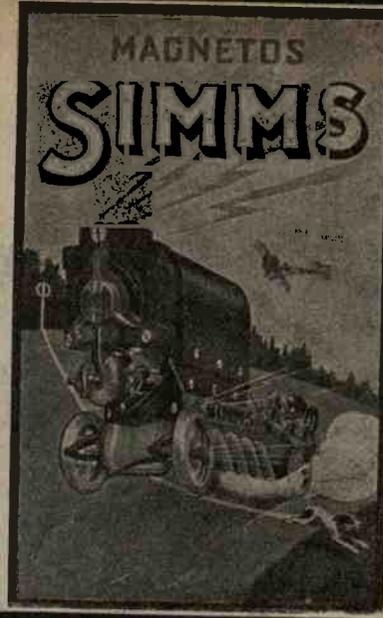
Pratica — Leggera — Di semplice e robusta costruzione — Di sicuro funzionamento — Facile a maneggiarsi — Di lunga durata — Non dà scosse — Consuma poco — Costa poco — Tiene una buona velocità ed è **SPECIALE PER LE SALITE.**

Lubrificazione automatica.

Si vende anche solo il motore

Chiedere alla Ditta costruttrice

logg. CIGALA, BARBERIS e RU'A - TOBINO - Via Ballini, 3 - Telefono 30-04



Rappresentanza e Deposito
G. BUSSOLOTTI e C.

TORINO

Via Silvio Pellico, 5

Magneti **SIMMS**

Candele **SIMMS**

Allumage **SIMMS**

(messa in moto ed accensione per accumulatori).

CULTURA FISICA PER TUTTI!

Il Miglior Metodo - Libro Pratico di Cultura Fisica Moderna, L. 3 - Sviluppo del Sistema Muscolare Inferno ed Inferno.

FORZA e SALUTE

CORSI DI GINNASTICA IN CASA con

MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

42 gradazioni di peso - Caricamento progressivo ed istantaneo - Pratici ed economici - Adattati dai migliori Professori di Ginnastica Moderna.

Chiedere Prospetti gratis.

The Dr. F. PARKER Co. - Via Passerella, 8 - Milano.



EPILETTICI! NERVOSI!

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

Prescritte dai più illustri clinici del mondo, perché rappresentano la cura più razionale e sicura nelle seguenti malattie: Epilessia, Isterismo, istero-epilessia, neurastenia, palpitazione di cuore, insonnia, incontinenza notturna delle urine, bruciosamento, per tosse, sussurri auricolari, nonchè cefalalgia, emicrania, tic doloroso, gastralgia da qualunque causa, i crampi muscolari ed intestinali, l'isteralgia e altre malattie in genere.

Le **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 guariti gratis. In vendita nelle primarie Farmacie del mondo.

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.

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.

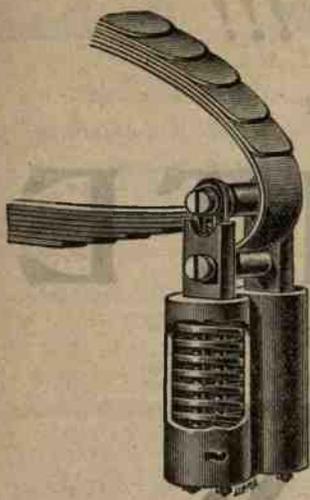
Rapp. Gener.: Ferdinando Bizzarri e C. - Pisa, Via Vittorio Em., 46.

I migliori pneumatici per velocipedi "Le Gaulois", "Le Mondial", portano la Marca BERGOUGNAN

Tubolari extraforti vulcanizzati
Tipo specialmente raccomandato
Copertura GAULOIS corsa (faccia 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**



Ammortisseur J. M.

BREVETTATO

Facile a imitare impossibile a eguagliare

Gli Ammortisseurs J. M. sono in vendita presso tutti i principali Garages e Carrozzerie d'Automobili

Modelli speciali adatti a qualunque tipo di vettura.

SERIE

Chater

Incomparabile in qualità, Eleganza e Costo
Extra leggera per corse su strada.

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

Ordinatela ad **EMMO GHELFI - Piazza Statuto, 11-13 - TORINO**
Vendita esclusiva per l'Italia.

Lea

La finitezza squisita della

MOTOBORG

la pone al disopra di tutte le altre.

Meccanici e Negozianti assicuravono la rappresentanza per 1912.

E. M. BORG

TORINO - Via Venti Settembre, 15 - TORINO

SPORTS



Foot-balleurs!

Non fate acquisti
prima di con-
sultare il no-
stro Catalogo
illustr. gratis.

ALCUNI PREZZI:

Foot-ball completo The Bananal n. 3 L.	7,50
" " " " n. 5 "	8,50
" " The Duke per Match	15,50
Scarpe speciali The Bananal	10,75
" " Me. Gregor	12,50
Camicio nei colori delle società	3,75
Calzoncini speciali	4,-
Calse lana con colori delle società	4,25

SCONTI SPECIALI PER SOCIETA'.

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



PODISTI III

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

Costumi completi colori assortiti	L. 3,50
" a piacere	" 2,50
Scarpe per corsa di 100 metri	" 10,50
" " " resistenza	" 10,50
" " " per Maratone	" 10,50

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

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



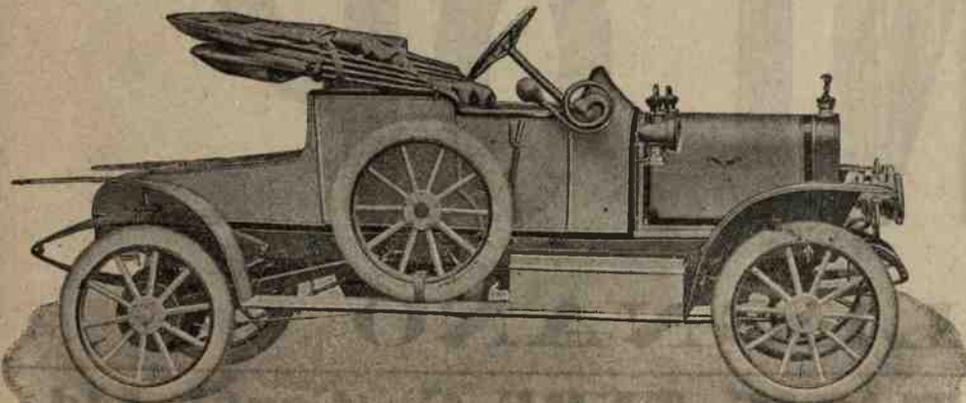
Giov. Hensemberger

Monza - Milano - Vienna - Odessa

Esportazione in tutto il Mondo

Opuscoli. Istruzioni e listini in sei lingue.

Vetturetta "TURICUM"



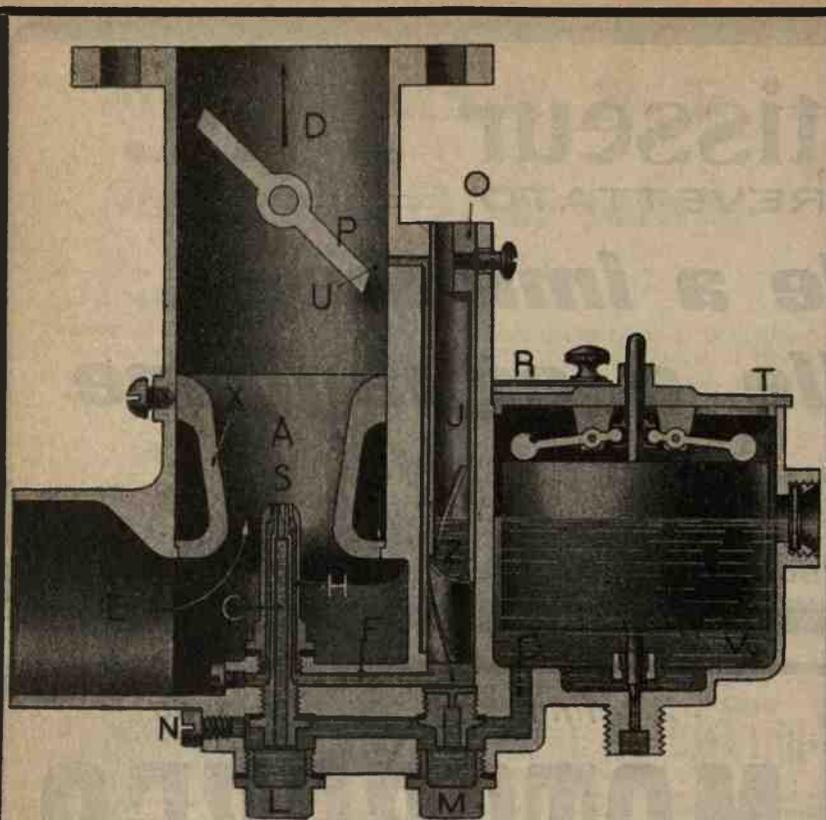
L'AUTOMOBILE ALLA PORTATA DI TUTTI
COME SPESA, COME MANTENIMENTO, COME SEMPLICITA'.

Possedere una Vetturetta Automobile capace di andare ovunque, di affrontare qualunque salita, più velocemente sempre che qualunque altra vettura; essere sicuri di sempre andare avanti escludendo ogni possibilità di panne. — Raggiungere questo scopo con una spesa sensibilmente uguale a quella che necessiterebbe l'impiego di una vettura con cavallo; escludere l'uso del chauffeur, poichè chiunque in poche ore diventa provetto guidatore; questi sono i vantaggi che offre la Vetturetta "TURICUM", a trasmissione a frizione, con cambio di velocità senza ingranaggi.

REFERENZE MONDIALI

PAUL COURTIAL - 26, Via Mad. Cristina - TORINO

Telefono 19-88. — Telegrammi: MECCAMONA.



Carburatori "ZENITH"

G. BUSSOLOTI & C.

Via Silvio Pellico, 5

TORINO

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:

"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

Dopo la Parigi=Roubaix

continuano le Vittorie di

DUNLOP

Nel GIRO DEL VENETO (Dilettanti) Due Tappe - Km. 416, il **PRIMO ABBI-VATO**, il **Secondo**, il **Quinto**, il **Settimo**, il **Becimo**, il **Tredicesimo**, montavano i famosi **PNEUMATICI**

DUNLOP

Biciclette **LEGNANO**

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (Cont.) Ltd.

Via G. Sirtori, 1^a - **MILANO** - Telefono 12-70.