

LA STAMPA

SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

Un Numero Italia Cent. 10

Estero 15

Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 7-31

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

La vittoria belga nel X Giro di Francia.



Il X Giro di Francia è terminato domenica 28 luglio. La vittoria finale è toccata al belga Defraye, primo nella classifica generale. La nostra fotografia rappresenta il belga Defraye subito dopo l'arrivo a Parigi mentre è baciato dal signor Baugé direttore della sua équipe.

SPORTS

DUE ANNI

di continua vendita provano che
il fucile

Marca MILANO

a triplice chiusura Greener, due
canne Cockerill o damasco fino,
parti metalliche prima tempra, ba-
scule rinforzata per le polveri senza
fumo, 4^a p. a., riesce di sod-
disfazione a quanti l'ac-

quistano per la sua eleganza, solidità, precisione di tiro. In solido
astuccio, franco di porto e con certificato di garanzia per un anno per l'uso delle pol-
veri senza fumo L. 76,50. — (Estero L. 80 anticipate).

Cambio dell'arma se non di completa soddisfazione.

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

Chiedendo Catalogo segnare se per Armi o Sport



Foot-balleurs!

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

ALCUNI PREZZI:

Foot-ball completo The Banzai n. 3 L.	7,50
" " " " n. 5 "	9,50
" The Duke per Match "	13,50
Scarpe speciali The Banzai "	10,75
" " Mo. Gregor "	12,50
Camiofe nei colori delle società "	3,75
Calzoncini speciali "	4 —
Calze lana con 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. 3,50
Scarpe per corsa di 100 metri	" 9,50
" " 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.

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

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.

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.



LA
CANDELA

POGNON

LA MIGLIORE DEL MONDO

GARANTITA UN ANNO

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

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

MEDAGLIE-DISTINTIVI

per Società

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

Stabilimento coniazione Moneta

Fornitore della Casa Reale del Granducato di Sassonia.

NORIMBERGA, A. N. Kleinweidenmühle, 12.

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

Rappresentante: Sig. Gioachino Bracchetto - GENOVA - Vice B. Marcellino, 10

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



Fondata nel 1780.



"BAYARD", Pistola Automatica

Lire 50 franca nel Regno

Calibro 7,65 mm. e 9 mm.

Dimensioni: 120x85x24 mm. Peso: gr. 435

Le migliore e la più efficace
arma automatica tascabile fab-
bricata dagli:

Anciens Etablissements
PIEPER di Herstal.

Depositarlo per il Piemonte: G. B. BOERO - Torino.

Rivendita presso i migliori Armaiuoli.



La Candela SPLITDORF



è la preferita dagli intelli-
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.

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 Y.

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
fatisca in Italia.

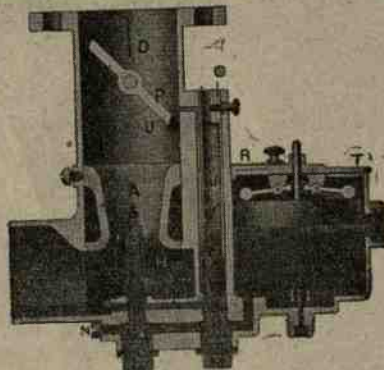
Voli su Venezia con passeggeri (Trasporto Col. Montez-
zemolo) a 600 m. in 9'.

Tutte queste prove vennero fatte con ELICHE CAPRONI.

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

Aerodromo vastissimo - Clima unico.

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



Carburatori "ZENITH"

G. BUSSOLOTI & C. - Via Silvio Pellico, 5 - TORINO

MAGNETI U. H.

49 primi premi 1909 — 74 primi premi 1910
1911-1912 sempre vittoriosi

In cielo come in terra dimostrano la loro superiorità.

Gli **Aeroplani OHIRIBIRI e O.** che quotidianamente volano a Mirafiori e Torino, portano

Magnete U. H. a lancenr

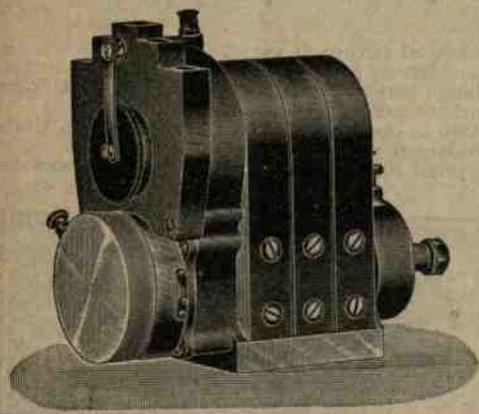
Slourezza — Perfezione — Pronta partenza — Francoe ripresa

regime di velocità da 40 giri al minuto a 5000.

Tipl normall - Avance automatico - Doppia solntilla. — OANDELE U. H.

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

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



I PRODOTTI DELLA
FABBRICA TORINESE PNEUMATICI



SUI VOSTRI PNEUMATICI È INDICE DI BONTÀ ASSOLUTA.

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

EPILETTICI!

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

NERVOSI!

Prescritte dai più illustri clinici del mondo, perchè rappresentano la cura più razionale e sicura
nelle seguenti malattie: Epilassia, isterismo, istero-epilessia, saurastenia, palpitazione di cuore,
insonnia, incontinenza notturna della orina, bruciore, per tossa, assarri cardiaci, non-
ne cefalgia, emicrania, tic doloroso, gastralgia da qualunque causa, i crampi muscolari ed
intestinali, l'isteralgia e altre malattie la 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 dei guariti gratis. In vendita nelle primarie Farmacie del mondo.

Evitate la defallance!

**BERRETTO INSOLARE REGGE
BORGARELLO**

si dimostrò il migliore corridore italiano vincendo 3 tappe del
Giro d'Italia, 1 tappa del Giro di Francia e distinguendosi sempre
fra i migliori, grazie al **Berretto Insolare REGGE**, che
adotta sempre, ben sapendo, che gli facilita la Vittoria.

Inviando alla Premiata **CAPPELLERIA REGGE**, Via Monginevro, 40, angol.
Via Villafraanca, TORINO, la vostra misura di testa con vaglia di L. 2
riceverete franco un "Berretto Insolare Regge ...



CONSULTATE IL CATALOGO
delle AUTOMOBILI

LANCIA

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

"LANCIA"

munite di motore di 20/30 HP.

LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 101-109 - TORINO

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

Aeroplani FARMAN

per il trasporto aereo
e per l'approvvigionamento delle Truppe Italiane
in Tripolitania.

Il Governo Italiano
dopo numerosi esperimenti, ha portato
la sua scelta sui

Biplani FARMAN

che sono costruiti specialmente per questi usi.

È questa la migliore raccomandazione che si
possa fare dei Biplani **FARMAN**, poichè le ordi-
nazioni di tali apparecchi non sono state passate,
che dopo esperimenti numerosi e severissimi.

Officina Modello - 167, Rue de Silly - BILLANCOURT (Seine) Paris
Telef. 666-45. Telegr. Farmotors - Billancourt - Seine.

CACAO TALMONE

Il re dei Cacao  *Il cacao dei Re*

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

RUSTI Moderni, igienici, sport, reggipetti, ventriere, corsetti, salviette igieniche, touranres.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI.

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

G. DIDONE

MILANO - VIA VIGEVANO - 32

COPPE PER PREMI

In vazo argento e 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.

NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS"

CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA

«E LA PAROLA "AQUILAS"»

FABBRICA 75 SANTINI-FERRARA

Lampade e Proiettori "AQUILAS" ed sostilane, per miniera, 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

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, 24 - TORINO



La grande corsa Abbiategrasso-Milano

Venti chilometri a nuoto. - La vittoria di Bacigalupo. - Rossi e Gigli ai posti d'onore.

La partenza del decimo gran cimento di resistenza a nuoto ha richiamato quest'oggi sul Ponte Castello di Abbiategrasso, dove è fissata la partenza della interessante prova, un pubblico enorme composto per la maggior parte di appassionati e di amici dei concorrenti, venuti in bicicletta per assistere a tutte le fasi della classica gara. Dei 20 iscritti non sono presenti al ritrovo di partenza il campione italiano Mario Massa, per il quale non confacevasi in verità il lungo percorso, e il Barberis, ritiratosi all'ultimo momento per difetto di allenamento.

Sono le ore 13,49'4" quando lo starter sig. Corbari può dare il via ai 18 concorrenti.

I primi 100 metri, condotti a fortissima andatura,





La gara di nuoto di 20 km. sul Naviglio. — Dall'alto in basso: Subito dopo l'arrivo 1. Bacigalupo 2. Rossi - Bacigalupo durante l'ultimo tratto di percorso. - I concorrenti. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

Le più meravigliose automobili del mondo

E. M. F. FLANDERS

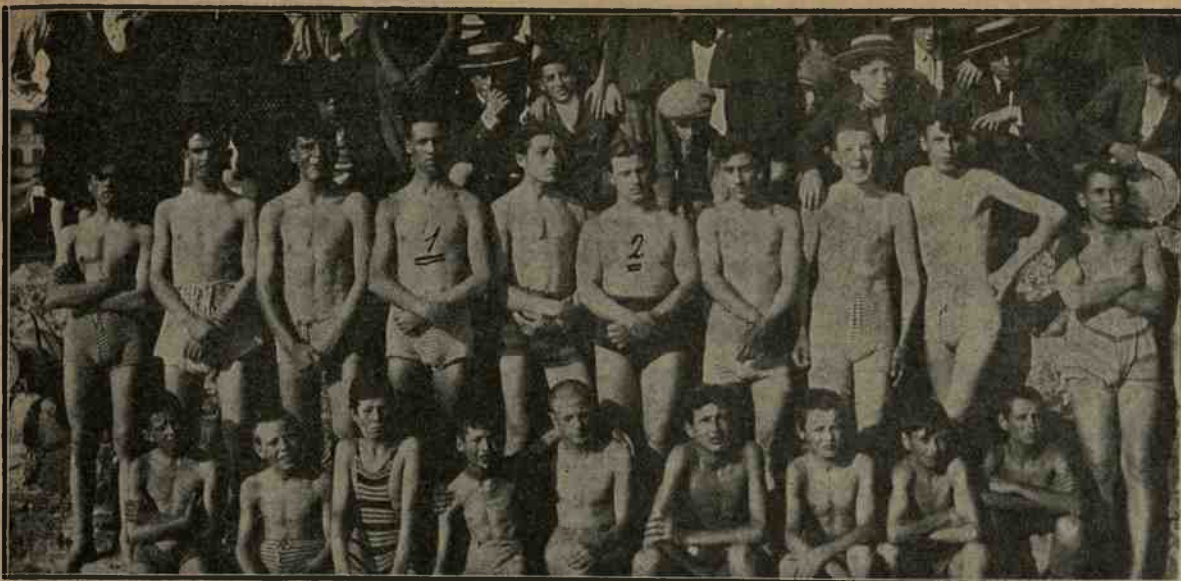
Produzione 1912: oltre 50.000 vetture — Capitale 250 milioni.

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

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

CONCEDONSI RAPPRESENTANZE - GARANZIA 12 MESI

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



A sinistra: I concorrenti alla gara per la « Coppa Fieramosca », disputatasi domenica a Firenze. — 1. Borsellini Lionello, 1° arrivato che ha percorso i 200 metri in 2,58. — 2. Restari Giovanni, di Spezia, marinaio della nave Saint Bonn, reduce dalla Campagna della Libia, e che, privo di allenamento, compì il percorso in 3,01. — A destra: Bini Mario, 3° arrivato.

trovano ancora i 18 concorrenti e quasi sulla stessa linea per farsi luce tra il gruppo.

Finalmente Rossi riesce a guadagnare qualche lunghezza sui compagni e, approfittando del filone della corrente, si porta in testa a tutti. Assai più disputata è la lotta per il secondo posto, perchè quasi sulla stessa linea sono 4 nuotatori: Acquaroni, Polloni, Gigli e Bacigalupo. Più indietro invece Caielli, Carnevali e Viotti della Rari Nantes di Milano. Agli ultimi posti Maggi e Pagani, due veterani di questa prova.

Dopo 8 km. dalla partenza, Rossi si è assicurato un vantaggio di oltre 70 metri; al secondo posto è Acquaroni, che lascia indietro, per quanto assai vi-

6. Polloni Carlo « S. C. Italia », Milano, 3,41'30";
7. Acquaroni Nino « R. N. », Milano, 3,47'10";
8. Davoglio Osvaldo « Rari Nantes », Milano, 3,49'35";
9. Ferrari Filippo, 3,53'30";
10. Carnevali Mario, 3,58'50";
11. Semino Luigi « R. N. », Genova, 3,59'14";
12. Arrigoni — 13. Pagani — 14. Maggi: questi ultimi della « R. N. », Milano.

Alla Società « Ardita Juventus » è assegnata la targa del Secolo e la coppa Brioschi, dono del presidente della Società « Olona ».

La coppa del Secolo istituita quest'anno per la società che ha maggior numero di soci tra gli arrivati resta alla « Rari Nantes » di Milano che ben 8 soci ha fra i 14 arrivati.

Il nuotatore.

La grande corsa Susa-Moncenisio.

La classica riunione del Moncenisio, che tanti entusiasmi sollevò ai gloriosi tempi delle corse automobilistiche, e che per merito della Società La Torino ha continuato, se pur riservata alle sole motociclette, a mantenere il suo brillante posto tra le maggiori prove internazionali, si svolgerà quest'anno l'11 di agosto. La Società La Torino, che ne continua l'organizzazione, ha da tempo intrapreso il necessario lavoro per ottenerne, e cercare di superarlo, il consueto successo. Anche quest'anno la gara sarà ciclistica e motociclistica; per quella motociclistica furono fissate due categorie di 334 e 500 cm³, che corrispondono ai migliori tipi che oggi sono in commercio.

Nella prima categoria sarà ancora disputato il ricco trofeo che il giornale La Stampa Sportiva istituì nel 1904 per le macchine leggere che negli

ultimi due anni è stato assegnato alla Casa torinese Siamt. Altri numerosi premi sono stati destinati Alle Case, e citiamo fra gli altri quelli degli esercenti di Susa e del Moncenisio e del giornale francese l'Auto.

Molto probabilmente non vedremo in gara le piccole macchine al disotto dei 250 cm³, perchè la Società organizzatrice si è riservata di mantenere la categoria soltanto se la richiesta delle fabbriche lo renderà opportuno.

Per la parte ciclistica, la Società La Torino ha mantenuto la categoria dilettanti e non classificati, perchè è troppo difficile e costoso muovere i re del pedale per tale fatica; tuttavia non è improbabile che qualcuno approfitti della presenza dei cronometristi ufficiali per tentare di abbassare lo splendido record ottenuto lo scorso anno da Domenico Allasia in ore 1,12'47" 4/5.

Per ogni maggior schiarimento occorre dirigersi alla Società La Torino in via Cuneo, 3.

Onorificenza meritata.

Una lieta notizia ci è pervenuta di questi giorni da Roma. Il rag. cav. uff. Pasquale Lupo è stato insignito dal Sovrano della commenda della corona d'Italia.

L'altissima onorificenza ottenuta dall'amico viene giustamente a premiare il professionista valente, l'amministratore sagace del nostro giornale che ha saputo con entusiasmo e con ogni sacrificio collaborare sempre con noi allo sviluppo ed al perfezionamento della nostra Rivista.

E noi, che non possiamo dimenticare l'opera dataci in ogni occasione, siamo lieti della nuova distinzione conferitagli e gli porgiamo le nostre più sentite congratulazioni.

La Redazione.



Bacigalupo Luigi.

1° arrivato nella gara di 20 km. sul Naviglio. (Fot. Argus).

cino, il Bacigalupo, e più indietro ancora Gigli e Polloni.

Il passaggio al ponte di Gaggiano avviene nel seguente ordine: Rossi ore 14,44'55"; Bacigalupo 14,45'32"; Gigli 14,46'43"; Acquaroni 14,46'45"; Caielli 14,46'53". Più indietro Malvezzi, Polloni, De Valle, Piatti e Patroni.

Il passaggio al ponte di Trezzano avviene nel seguente ordine: Rossi, ore 15,19'35"; Caielli, 15,21'26"; Gigli, 15,21'33"; Malvezzi, 15,23'30"; Acquaroni, 15,24' Polloni, 15,24'25"; De Valle, 15,25'.

Siamo finalmente a Corsico all'altezza del cui ponte i passaggi avvengono nel seguente ordine:

Rossi, 15,49'; Bacigalupo, 14,49'31"; Gigli, Malvezzi, Caielli distaccati; Polloni ed Acquaroni a 30 metri; Daogli, Nerraris e Carnevali.

E' nel tratto Corsico-Restocco, che si registra la sorpresa della gara, il distacco cioè di Rossi da parte di Bacigalupo.

A poche decine di metri dall'arrivo un applauso saluta la vittoria di Bacigalupo, applauso che si ripete subito dopo l'arrivo del Rossi e del terzo Gigli, il quale ultimo ha fatto una gara superba in tutti i venti chilometri. La classifica ufficiale è la seguente:

1. Bacigalupo Luigi dell'« Ardita Juventus » di Nervi, in ore 3,22'30" (tempo impiegato nel 1911 ore 3,19'25" 3/5;
2. Rossi Enrico della « Rari Nantes » di Genova, 3,25'18";
3. Gigli Federico, « Sport Club Italia », Milano, 3,33'35";
4. Caielli Antonio « R. N. », Milano, 3,38'50";
5. Malvezzi Pietro « Atalanta », Bergamo, 3,38'55";



La Giuria della grande prova Abbiategrasso-Milano. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

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
bicielette

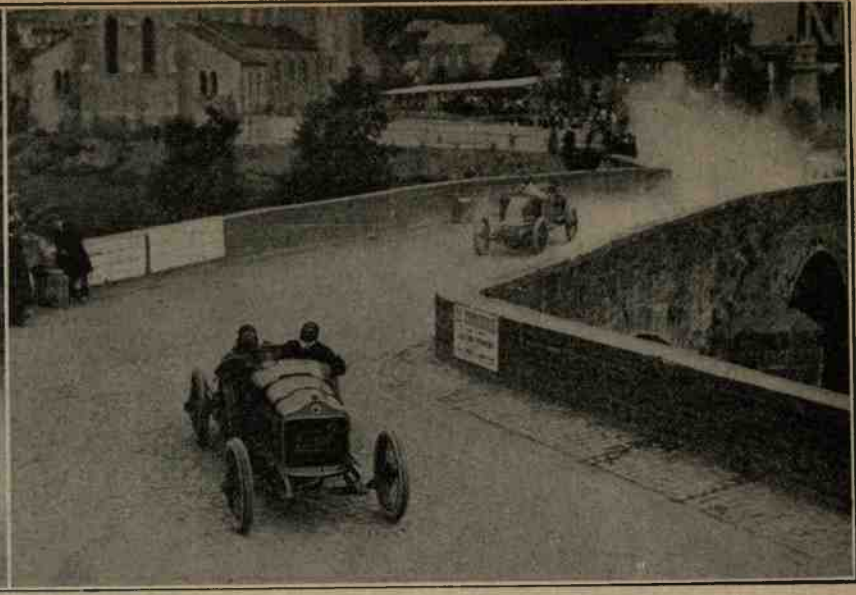
DEI

pneus TEDESCHI

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



Il Grand Prix Automobilistico del Belgio. - Godeau sorpassa Berger.



Champoiseau rincorre Riecken.

LA FORMULA

Non appena con la vittoria di Boillot il circuito di Dieppe ebbe termine, un coro di voci, e non di quelle di poco conto, levossi per l'ingiustizia del regolamento che metteva in seconda linea, per un po' di benzina raccattata lungo il percorso, la nostra grande marca industriale che tanti e meritate allori ha mietuto nelle riunioni automobilistiche internazionali. Ed il coro diceva: che peccato; se il regolamento non avesse avuto quella tale clausola il risultato sarebbe stato ben diverso...

Allontaniamoci dall'episodio del circuito di Dieppe e restiamo nelle generali. Questo lamento contro ciò che stabilisce un qualsiasi Comitato organizzatore di gare è vecchio di tanti anni, per quanti ne conta lo sport organizzato. Forse ne emisero di simili anche i primi due uomini che al mondo per primi si sfidarono o alla corsa o a pugni e stabilirono un dato tempo, una data distanza, o un tale stato di... abbattimento. I regolamenti sono leggi, e le leggi se fossero perfette non ci sarebbe bisogno di legislatori che le rinnovino continuamente. Ed è quindi non da prendersela con lo sport quando si pensi che le deficienze regolamentari, gli errori, sono in tutto ciò che forma la legislazione umana.

Questo sarebbe un discreto spunto oratorio per chi volesse difendere lo sport e le sue organizzazioni e manifestazioni, quando esso ed esse fossero assaliti dai soliti brontoloni malcontenti, ma noi qui non abbiamo di tal genere di critici, e vogliamo solo vedere se è possibile trovare qualche cosa che faccia, se non del tutto, in gran parte almeno tacere le lingue che non sempre son male, perchè buone ragioni ne hanno da vedere. Nello

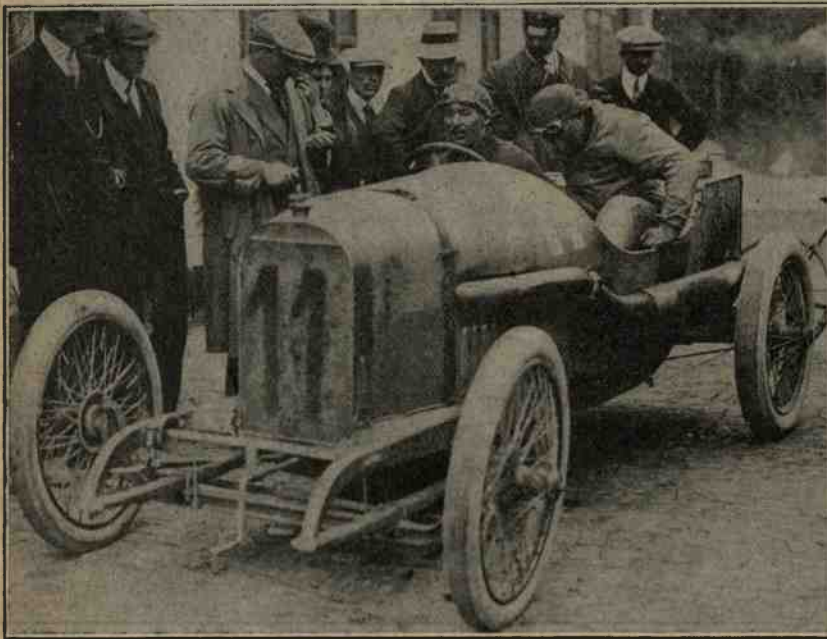
sport, giovane ancora e quindi perdonabile almeno per questo, la ricerca della formula è stata sempre faticosissima in ognuna e per ognuna delle sue manifestazioni. Dagli sports meccanici, automobilismo, ciclismo, aeronautica, ecc., a quelli personali, corse pedestri, ginocchi di palla, scherma, lotta, ecc., si son scritti e promulgati tanti di quei decreti-legge e regolamenti, da poterne riempire parecchie librerie; nè è a dire che uno abbia o distrutto o completato l'altro, perchè spesso è avvenuto che quanto nell'anno antecedente era stato giudicato di nessun valore, e quindi messo da parte, nell'anno seguente lo si è ripreso, spolverato e dettato ai popoli come cosa nuova ed indispensabile. Ed è qui il male, il difetto delle nostre organizzazioni sportive, difetto che non è negli uomini che dettano e compilano un regolamento; non in quelli che lo accettano; ma in un complesso di cause, non sempre grandi, nè sempre piccole, che impongono ora quel che ieri pareva strano. Anzitutto, nello stabilire un regolamento si comincia col mettere da parte quel *sentimentalismo*, ormai da poveri sognatori di una volta, che chiamavasi *lo sport per lo sport*, e quando si è presa la rincorsa, abbandonando questo punto di partenza, state pur tranquilli che saran tanti e tanti gli elementi eterogenei che s'intrometteranno, da obbligarvi a metter fuori uno di quei tanti capolavori che non troverà chi ve lo tenga nemmeno a battesimo. Ed eccoci quindi alle critiche postume, ai consigli *disinteressati* del *dopo-morto*, ai lamenti petulanti e che vorrebbero essere delle lezioni, ma che non lo sono, perchè mancano i veri maestri...

La vera critica invece dovrebbe avere pochi e netti elementi di appoggio, per esempio: si organizza una gara automobilistica; quale ne è lo scopo? lo sport o l'industrialismo sportivo? l'uno e l'altro; e noi guardiamo ai risultati che ci dà

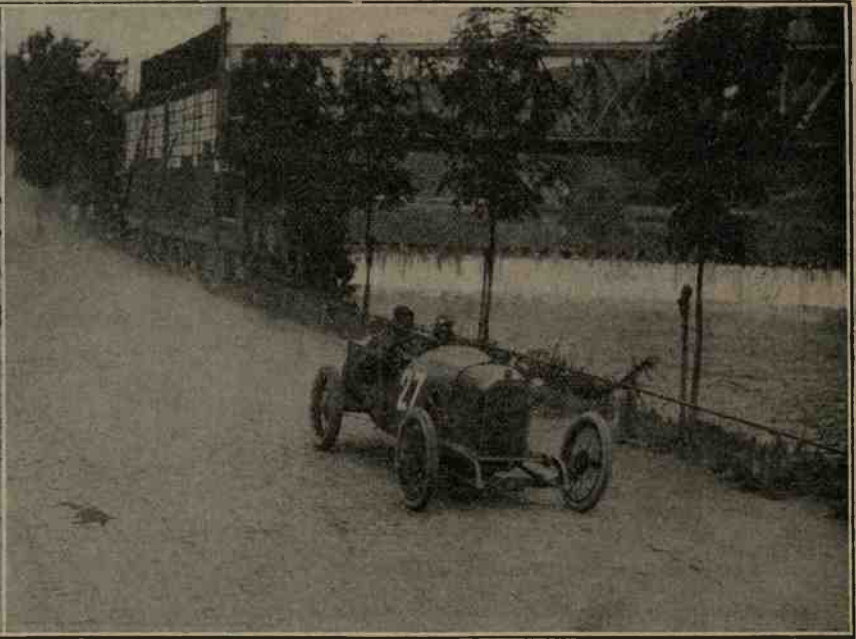
l'uno e ci dà l'altro, non confondendoli assieme; perchè un uomo che ha dato prova del come si sappia far filare un mostro di 200 cavalli non è da dichiarare sconfitto per aver preso un po' di benzina lungo la via.

D'altra parte lasciamo ai tecnici, agli industriali la cura di esaminare quanto valga, più dell'altro, quel motore che compiendo lo stesso percorso in un'ora o poco meno in più dell'altro giunto prima, ha però fatto guadagnare tanto sul consumo e sulle gomme... E così per una corsa ciclistica; vorremo noi *déclasser* un povero campione del pedale per un telaio fracassato, o per un mancato rifornimento? e gridar vittoria per un uomo che cento macchine rompe, e cento ne ripiglia? Gli elementi sono sempre vari da esaminare, ed il regolamento, quel tale fischiatissimo regolamento che tanto vien criticato *dopo* e non sempre abbastanza *prima*, va anch'esso esaminato a seconda del punto di vista dal quale uno si metta. La formula esatta, matematica, fissa non può sussistere e nessuno mai la creerà, nè è il caso di pensare che si possa a poco a poco raggiungere la perfezione, perchè questa, per esservi, dovrebbe operare come distruttrice, demolitrice e non con la certezza di essere poi efficacemente ricostruttrice.

Qualche cosa è facile ottenere se ogni uomo che legifera in proposito vorrà che il suo interesse particolare non sia del tutto preponderante, pesando enormemente sulla bilancia, quindi è da sperare che nelle future organizzazioni sportive, specie in quelle in cui l'industria non può fare a meno di partecipare (ed il non parteciparvi porterebbe forse la fine di tante cose, compreso forse lo sport stesso, come oggi è inteso e praticato maggiormente, si sappia, si possa e soprattutto si voglia fare in modo che non solo il *crudo* e *nudo* interesse, o

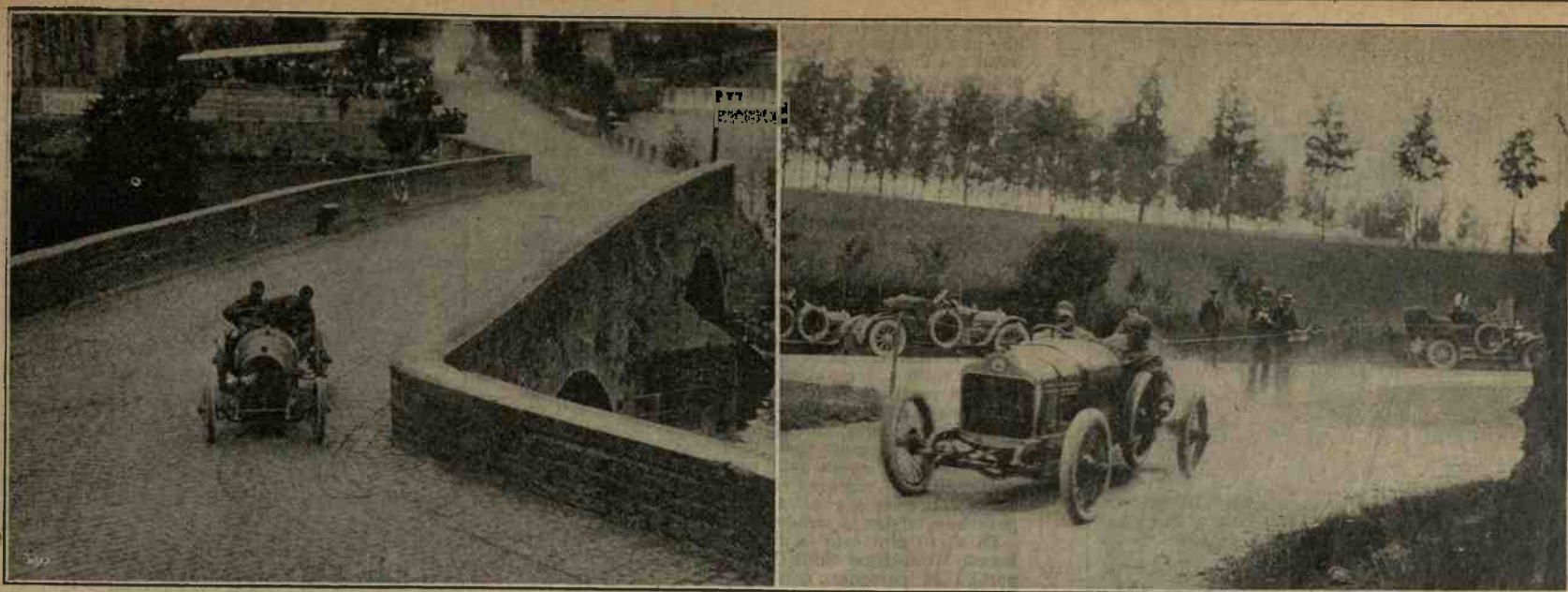


Il Grand Prix Automobilistico del Belgio. - Boillot regola la corsa di Goux (Peugeot).



Thomas in velocità davanti alle tribune (Peugeot).

CICLI MAINO Gomme Pirelli
Ditta GIOVANNI MAINO Alessandria —
Rappresentanti per Torino:
Signori MONTECUCCO e FIORITO Via Nizza, 31.



Il Grand Prix Automobilistico del Belgio. - Simon al ponte d'Anseremme.

Francotte in velocità.

guadagno materiale, presiede all'organizzarsi ed allo svolgersi di esse, ma anche quella certa parte di *purismo sportivo* che è la fiammata ideale che coopera, grandemente e fortemente, al trionfo dell'organizzazione stessa.

Questa la formola veramente e semplicemente conciliativa. In ogni manifestazione della vita umana è necessaria la fiammella dell'ideale che scalda, entusiasma, sprona e mena alla battaglia con ardore. Non lasciamo solo, crudo, il mantenimento dell'affare, esso ha un effetto relativo sull'uomo, molto relativo, mentre che ognuno di noi conserva non nell'animo solo, ma nel sangue stesso, quella poesia che ci fa operare bene e sempre anche quando, se ci cogliesse la volontà del freddo ragionamento, resteremmo forse giustamente inerti.

E non logoriamoci più il cervello nella ricerca di equazioni algebriche che portino il dileggio sui migliori uomini e sulle migliori cose dello sport; se dobbiamo ancora, ed è così, dare ad esso tutto il nostro lavoro, facciamolo in modo da non disturbare gli interessi finanziari, ma che essi sieno tutelati assieme a quelli sportivi e non del tutto ad essi sovrapposti. Agendo, come da qualche anno disgraziatamente si va praticando, noi corriamo, e non camminiamo, verso il fallimento, questa parola che penetra distruttrice dove manchi quello che ci si rinfaccia come una cosa vieta, rancida, abbandonata, l'ideale, l'entusiasmo che solo dà la passione!

Questa la formola che io raccomando a quelli che ancora combattono per il bene dello sport e degli affari che da essi derivano, e la raccomando per il bene dello sport per mio conto, e degli affari per conto loro, onde non vengano a mancare anche questi, quando l'altro perda di vitalità.

Luglio 1912.

Raffaele Perrone.

Nel regno dei motociclisti

Il campionato italiano.

Sul percorso Milano-Morbeno Brema-Bergamo si disputarono i campionati motociclistici italiani.



Il Campionato Motociclistico Italiano.
In alto: L'arrivo del vincitore. - In basso: Vailati, il primo classificato

(Fot. Argus - Milano).

(Km. 320) i partenti furono i seguenti:

Quarta categoria: 1 Finzi A. 5.50, 3 Ghirlanda 5.25, 5 Gambini 5.53, 5 Facchetti 5.54.

Terza categoria: 21 Lampugnani 6.22 Canigli 6.1, 23 Lattuada 6.2, 24 Vailati 6.3, 25 Pellagatta 6.4, 26 Buzzi 6.5, 28 Pasterla 6.6, 29 Ballorini 6.7,

30 Maffei 6.8, 31 Valenzano 6.9, 32 Nazzaro 6.10, 33 Finocchio 6.11, 34 Borgo, 35 Pazzi, 36 Sassi.

Seconda categoria: 41 Bai Badino 6.21, 42 Pirola 6.22, 43 Ghesa 6.23, 44 Porini 6.24, 45 Verducci 6.25, 46 Mascheroni 6.26, 47 Radice 6.27, 48 Leda 6.28, 49 Gilera (ritirato) 6.29.

Prima categoria: 61 Cremaschi 6.34.

Le classifiche riuscirono così:

Prima categoria fino a 250 cm³: 1. Cremaschi, Motoreve in 7.44'48" (40 533).

Seconda categoria fino a 334 cm³: 1. Gnesa (Bucher) 5.46'22" 3/5 (54 391) — 2. Pirola, N. S. U., 6 20'36" — 3. Bai Badino, N. S. U., 6.24'45" — 4. Verducci, Motoreve, 7.0'42" — 5. Zeda, Senior, 7.35'3".

Terza categoria fino a 500 cm³.

1. Vailati (Rudge Whitworth), 5.8 7" 1/5 (61.145) — 2. Pozzi, Borgo, 5.22'38" 3/5 — 3. Carughi, N. S. U., 5.35'17" 2/5 — 4. Pasterla, Triumph, 6.43 8" 1/5 — 5. Sassi, Senior, 6.15'14" 3/5 — 6. Bruzzi, Premier, 6.29'26" 1/5 — 7. Finocchio, Rigat, 6.41'5" 2/5 — 8. Lampugnani, N. S. U., 7.17'18" — 9. Valenzano, Della Ferrera, 7.22'2".

Quarta categoria oltre i 500 cm³: 1. Ghirlanda, N. S. U., 5.22'14" 3/5 (58.467) — 2. Facchetti, Motoreve, 6.48'31" 2/5 — 3. Finzi, N. S. U., 7.2 6".

La classifica assoluta diede:

1. Rudge Whitworth (Vailati), ad una media oraria di km. 61.145 — 2. N. S. U. (Ghirlanda), ad una media oraria di km. 58.467 — 3. Borgo (Pozzi), ad una media oraria di km. 58.394 — 4. N. S. U. (Carughi), — 5. Bucher (Gnesa), ad una media di km. 54.393

AUTOMOBILISTI!

Le vetture
Migliori e più Convenienti

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

muniti di pneumatici

MICHELIN

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

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

BIANCHI!



Angelo Gremo, di Torino (ciclo Peugeot), vincitore del Campionato Professionisti. (Fot. Argus - Milano).

Campionati Ciclistici Italiani

Impressioni e commenti

C'era dell'attesa grande per questi Campionati. Dal principio dello scorso giugno a questa fine di luglio nessuna corsa d'una qualche importanza aveva più riunito i nostri migliori corridori, cosicché alle vigilia del Campionato non si sapeva quali di essi erano decaduti di forma e quali invece avevano migliorato.

Le voci sui loro allenamenti erano contraddittorie e vaghe. Di positivo nulla si sapeva, per modo che al vederli riuniti, tutti e quaranta, in Alessandria, era una promessa magnifica di una lotta ad oltranza, d'un Campionato fra campioni. Qual più qual meno dei concorrenti poteva difatti contare qualche vittoria nei mesi passati, qual più qual meno poteva coltivare la speranza della vittoria.

Galetti, Cunio, Canepari, Pavesi fra quelli della vecchia guardia; Durando, Micheletto, Azzini G., Gremo, Torricelli, Beni fra gli astri recenti, potevano accampare dei titoli per trionfare dell'imminente

tenzone. Si prevedeva una lotta aspra, corpo a corpo, che non si sarebbe probabilmente decisa che nella discesa del Turchino, perché anche fra i competenti, si era pronosticato che una buona metà degli iscritti erano fibre tali da non lasciarsi staccare fin sulla cresta del classico colle della Milano Sanremo. E invece non fu così. Il caldo opprimente, la polvere asfissiante e l'ora tardissima in cui venne data la partenza da Alessandria, annullarono le chances di più d'uno fra i campioni più quotati, falsando la gara, retta da un regolamento secondo il quale, teoricamente, ogni corridore avrebbe potuto rendere il suo *maximum* dinamico, favorito com'era da un provvido rifornimento volante.

A parte l'utilità e la praticità del rifornimento continuo, questione che altre volte ho trattato opponendomi alle superficiali ragioni di chi ne è entusiasta e lo ha applicato ai Campionati, io non vedo la ragione perché in una corsa dell'importanza di quella di domenica scorsa, si sia voluto tardare tanto nell'ora di partenza sì da ottenere il bel risultato di far correre i candidati del Campionato nelle ore più canicolari della giornata. Non parliamo poi della data scelta, quasi il mese di luglio fosse il più adatto e migliore alla disputa delle corse ciclistiche, né dell'infelicità del percorso che, per la polvere... invero, non esito a giudicarlo uno fra i peggiori che potevano offrire le strade del Piemonte.

Calcherò piuttosto la mia critica sull'ora della partenza. Mi si disse che l'U. V. I. aveva tutto disposto perché la partenza non avvenisse più tardi delle ore 8, ma che poi, stante l'inconveniente di parecchi passaggi a livello che, partendo a quell'ora si sarebbero trovati chiusi durante il percorso, si dovette convenire nel ritardare d'un'ora il via dei corridori. Comunque, anche fissata per le ore 8 la partenza sarebbe stata sempre troppo tarda. Se, col sistema francese, la si fosse anticipata alle 4, si sarebbero risparmiate ai concorrenti cinque buone ore di sole canicolare. Ma allora i signori di Alessandria, i signori del Comitato che aveva esposto dei quattrini per ottenere l'arrivo dei corridori, non avrebbero realizzato il filantropico scopo di riempire le tribune per devolvere ai feriti in Libia il cespite delle entrate.

Ecco qui il gran male: che l'U. V. I. si sia prestata a fare della sua massima organizzazione una ragione di spettacolo.

Cosa riprovevole, tanto più che l'arrivo in ora comoda per i signori di Albissola, non fu garanzia per i corridori d'un rettilineo tenuto sgombrato in modo da permettere un regolare svolgimento delle fasi finali della gara.

La folla, poca ma indisciplinata, che volle veder da vicino i corridori, non ebbe ritengo e, specie per i professionisti, si addossò talmente nel centro della strada che il primo gruppo dei cinque corridori non poté avere un varco sufficiente per disputare in linea la volata finale.

A ciò si aggiunga la brevità del rettilineo, non più di trecento metri, e le pericolose svolte che lo precedevano, e poi chi vuole tenti pure di applaudire all'organizzazione dell'A. V. I. ed ai suoi amici. Nel moto la vita di Albissola. Io non m'associerò di certo!

La corsa dei professionisti ha avuto la sua fase movimentata nel primo terzo del percorso, quando il sole non incombeva ancora ed i corridori erano freschi di energia.

Dopo Nizza, quando il gruppo, forte di quasi tutti i quaranta partiti, non pareva accennare a frazionamenti immediati, i verdi dell'équipe torinese organiz-



Lorenzo Saccone, (ciclo Maino), vincitore del Campionato Dilettanti. (Fot. Guarnieri - Genova).

zarono una fuga partendo anzi ad un passo velocissimo. Chi poté tenere loro dietro, chi si ritenne impari al passo, si accodò. In breve sol più una decina di corridori rimasero insieme all'avanguardia, giungendo in tale numero al controllo di Acqui.

Dopo Acqui, forzando sempre il passo, Durando e Gremo non videro più alle loro ruote che Beni, Giuseppe Azzini e Cervi, che si erano mostrati i più tenaci. Il secondo gruppo era già a cinque buoni minuti ed inseguiva a discreto passo, condotto da Galetti. Prima di Alessandria, Durando, che più d'ogni altro avrebbe meritato di vincere questo Campionato per la coscienziosa preparazione fatta, e per la superba corsa condotta fino allora, dovette abbandonare, vittima d'una seria caduta fatta per non aver scorto un paracarro in causa della densa nube di polvere che avevano sollevato, al loro passaggio, due delle automobili-rifornimento.

Il gruppo rimasto così di soli più quattro corridori proseguì per Ovada e quindi intraprese la salita del Turchino con sette od otto minuti di vantaggio sugli inseguitori. Gremo, Beni e Giuseppe Azzini passarono in quest'ordine nel tunnel che fora la vetta del Turchino, precipitandosi a velocità fantastica nell'opposto versante.

Sulla salita, Cervi, che pure aveva condotto una corsa onorevolissima, era stato staccato di qualche



Beni beve...



Episodi del Campionato Ciclistico Italiano professionisti. Il cambio d'una ruota.



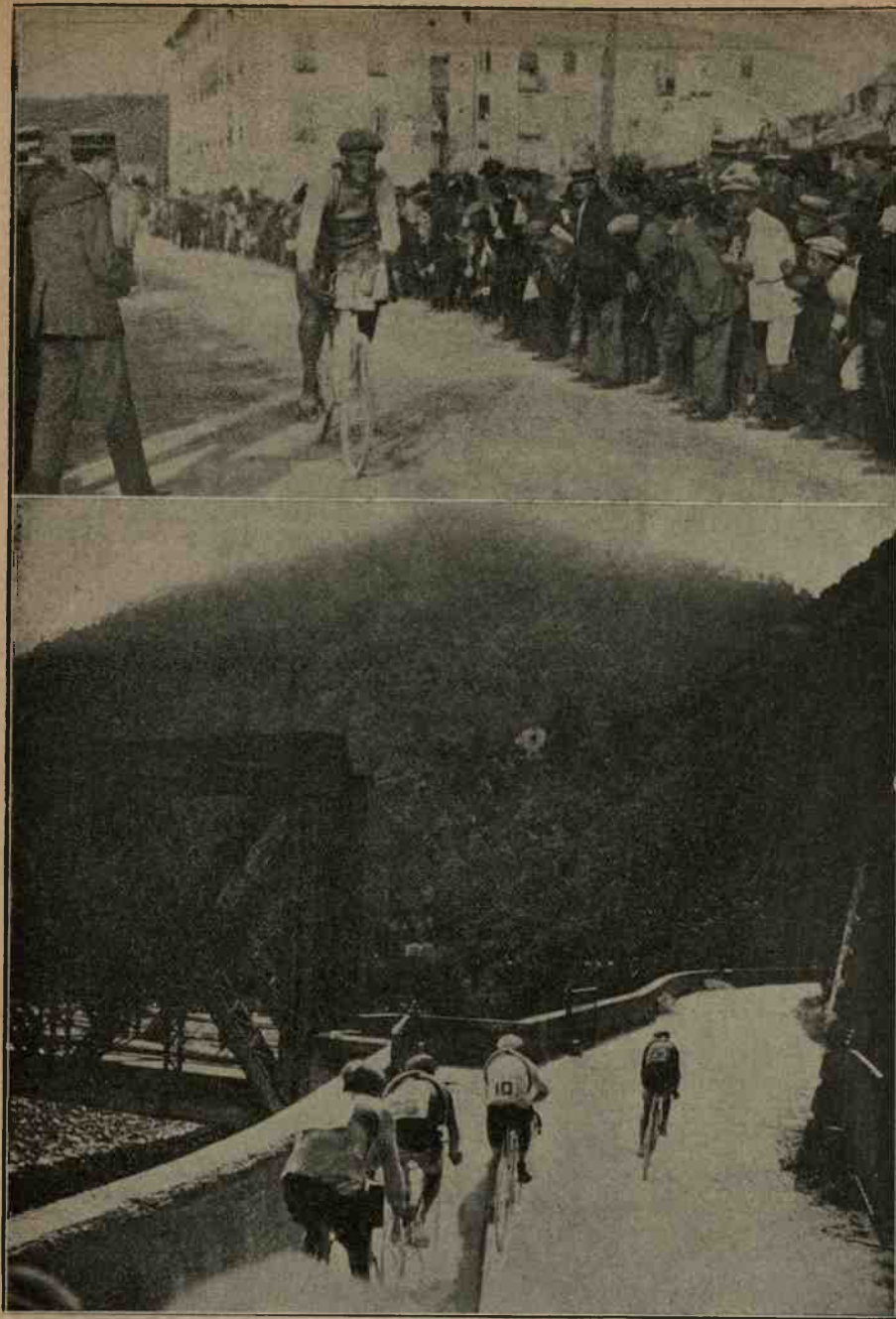
Cavedini, il trainer dei bianco-celesti, accompagna i suoi corridori per rifornirli. (Fot. A. Foli - Milano).

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



In alto: L'arrivo di Gremo ad Albissola. - In basso: Il gruppo di testa, condotto da Gremo, sulla salita del Turchino. (Fot. A. Foli - Milano).

po' mentre Galetti e Canepari, sopravvanzati a loro volta fra i compagni del secondo gruppo, si gettavano — giù del Turchino — alla caccia dei fuggitivi, sorpassando Cervi. Canepari cadde prima di Voltri e si ferì ad una

trovandosi, per loro stessa confessione, in cattiva giornata.

Chi tenne duro, come Canepari e Galetti, riuscì a riprendere i fuggitivi che non marciavano null'affatto in modo straordinariamente veloce, chi invece si

mano. Galetti più fortunato e più... specialista delle discese, poco dopo Voltri e precisamente alla porta di Arenzano, riprendeva i tre leaders con grande sollievo di Beni che ormai si credeva definitivamente abbandonato da tutti i suoi compagni di équipe. A Varazze anche Canepari riusciva a raggiungere il gruppo di testa e con esso marciare fidente alla volta della vicina Albissola. Come avvenne l'arrivo già ve l'ho detto. A mio avviso, però, la vittoria di Gremo fu netta, senza contestazione. Beni fu battuto in velocità, di ben tre macchine dal neo campione torinese.

Di 40 partiti, 17 furono gli arrivati nel Campionato professionisti. La percentuale è bassa, un po' poco invero per dei campioni di classe. Ma la ragione di questo esito ve la dirò io. In questa corsa i cosiddetti grandi tenori, concorsero tutti col miraggio di giungere primi. Ad un Micheletto, ad un Bruschera, ad un Santhià, ad un Torricelli, ad un Cuniolo, ecc. arrivare sesto o settimo, nulla importava.

Vistisi staccati dopo la fuga di Durando e Gremo, con scarsa probabilità di riprendere, specialmente in causa del gran caldo e della polvere, preferirono senz'altro di abbandonare la gara. Di qualcuno però, come di Micheletto, Cuniolo, Santhià, posso asserire che realmente non marciavano,



lasciò scoraggiare finì ingloriosamente fra i ritirati. Ripeto, però, che su di un altro percorso, ed un'altra stagione, la gran corsa nazionale sarebbe riuscita assai più disputata ed interessante.

La colpa è dell'U. V. I. che ha scelto male la data, male il percorso e male l'ora di partenza.

A Cesare quel che è di Cesare.

La partenza dei dilettanti fissata, poveri loro!, per le ore 10,30, venne protratta alle 11 circa.

Dei 180 iscritti, una settantina non risposero all'appello. I partiti si mantennero compatti fino quasi ad Ovada dove il torinese Vaccaro, che aveva condotto velocemente fino allora, scomparve dal gruppo in seguito ad una foratura di gomme. Ai piedi del Turchino il gruppo di testa si trovò ridotto a soli più 17 corridori e sulla strada che conduce al colle altri se ne dispersero, fino a che soli più 10 giunsero quasi insieme al tunnel.

Chi battè quasi sempre il passo in salita, fu Cellerino di Alessandria.

La marcia del manipolo d'avanguardia fu però lenta e faticosa perchè il passo tenuto in piano aveva fiaccato i più.

Alla retroguardia il sanremese Saccone, che era stato staccato per una bucatina, avvantaggiò in salita e nella successiva discesa del Turchino si da portarsi alla ruota dei primi, nelle vicinanze di Voltri.

Questo gruppetto di dieci corridori marciò poi unito sino ad Albissola dove, in volata, Saccone riuscì a sconfiggere tutti i compagni del gruppo.

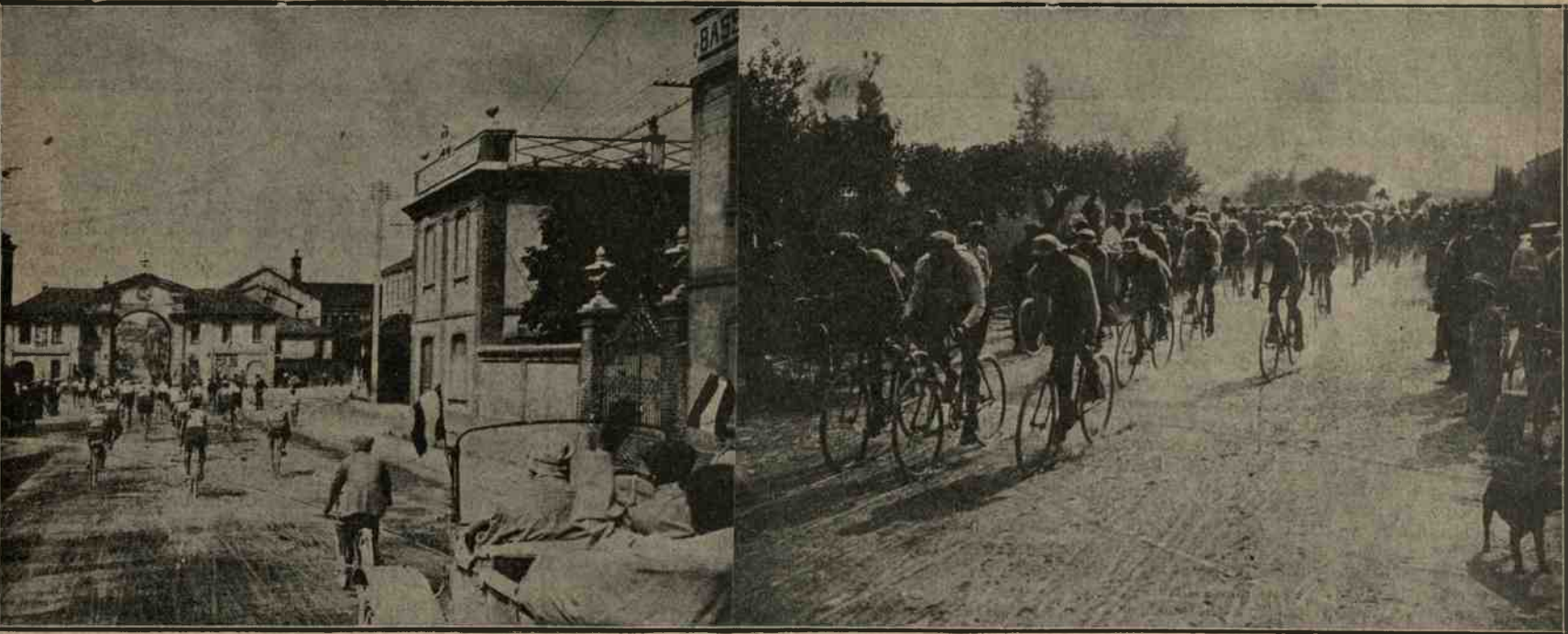
Gremo e Saccone, i vincitori delle due categorie professionisti e dilettanti, non erano degli outsiders.

Non erano, alla partenza, fra i più quotati, ma rappresentavano ad ogni modo dei buoni valori. Le vittorie da essi riportate li pongono ai primissimi ranghi anche nelle competizioni venturose.

Gremo, specialmente, ha dominato per tutta la corsa ed è giunto ad Albissola in condizioni fisiche eccellenti. Se con lui si fosse trovato nell'ultimo chilometro anche il Durando, nessun dubbio che la lotta per Beni sarebbe stata ancora più disputata, e forse, i due torinesi, avrebbero occupato i due primi posti della classifica. Essi erano certi di vincere, e me lo dissero prima della partenza non per boria, ma basandosi sui risultati ottenuti nel lungo allenamento compiuto sulle strade del percorso.

Prima di chiudere queste impressioni di corsa, sono in dovere di porgere un sentito ringraziamento ai signori Picena, che mi vollero ospite della loro insuperabile Peugeot, magistralmente pilotata dall'ex-campione motociclista Reale. Ed un ringraziamento pure al signor Costa, l'attivissimo procuratore della Peugeot italiana, ed al commissario unionista signor Pallavini, per le cortesie di cui furono prodighi con l'inviato della Stampa Sportiva.

reporter.



I Campioni, Ciclisti Italiani. - Il gruppo dei professionisti entra in Asti.

La partenza dei professionisti da Alessandria. (Fot. A. Foli - Milano).

--- 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



Un gruppo di corridori cambiano il rapporto della loro macchina, ai piedi d'una salita (il primo a destra è Albini)

Ricordi del Giro di Francia. — Nei medaglioni: a sinistra, Lapize; a destra, Defraye. — In basso: il gruppo di testa sulla salita del Colle d'Allos.

A Giro di Francia finito

Prima di iniziare un qualsiasi commento sui risultati del X-Giro di Francia, il nostro dovere di cronisti ci obbliga a ricordare i risultati delle ultime tappe.

Nel nostro numero ultimo avevamo lasciati i concorrenti alla vigilia della 13ª tappa: Brest-Cherbourg (405 km.). In questa giornata Albini, Pratesi e Borgarello hanno fatto una corsa degna delle loro precedenti. Il primo è stato classificato sesto nell'arrivo a Cherbourg, disputato in volata da un gruppo serrato di otto corridori. Pratesi è giunto quattordicesimo e primo degli isolati, conservando il primo posto nella sua categoria. Borgarello, classificato ventiduesimo, ha forato più volte, ma ha raggiunto poi sempre il plotone di testa. Però negli ultimi chilometri la sua vecchia ferita si è riaperta mettendolo nella impossibilità di competere per i primi posti.

Tutti i favoriti sono sempre stati nel primo gruppo, eccettuato Faber, che, distanziato nella prima parte del percorso, ha dichiarato francamente di non essere più in forma e di risentire la stanchezza delle tappe precedenti. Garrigou è caduto presso Avranches ferendosi al ginocchio e al braccio destro; ma ha coraggiosamente continuato ed ha raggiunto il gruppo di testa.

L'arrivo a Cherbourg, disputato in volata è avvenuto in quest'ordine:

1. Alavoine Giovanni, alle ore 16 — 2. Vandenberghe, a una ruota — 3. Defraye, a una ruota — 4. Thys, a una ruota — 5. Engel — 6. Albini — 7. Tiberghien — 8. Christophe. Vengono in seguito Buysse, Coomans, Devroye, Salmon e Léonard; questi cinque vengono tutti classificati con 9 punti essendo arrivati insieme. — 14. Pratesi — 15. Everaerts — 16. Spiessens — 17. Luigi Heusghem — 18. Figuet — 19. Deloffre — 20. Garrigou — 21. Maitron — 22. Borgarello — 23. Pietro Heusghem — 24. Eigeldinger — 25. De-

ruyter — 26. Guyot — 27. Lafourcade — 28. Faber — 29. Lambot — 30. Dhers.

La 14ª tappa, la penultima del Giro di Francia, ha segnato un magnifico trionfo dei corridori italiani. La nuova vittoria di Borgarello ha fatto annoverare il forte corridore piemontese fra i più grandi campioni di ciclismo internazionale. Borgarello, che non forò meno di quattro volte nella tappa precedente, ha potuto finalmente vincere la mala sorte che lo perseguitava e arrivare primo dopo una volata epica disputata a ben 17 corridori, fra i quali v'era J. Alavoine considerato dagli stessi francesi come il più veloce fra i *routiers* in gara.

L'arrivo a Le Havre, disputato, come si è detto, in volata, è avvenuto in quest'ordine:

1. Borgarello — 2. J. Alavoine a una ruota — 3. Vandenberghe a una ruota — 4. Defraye a una ruota — 5. Engel a una ruota — 6. Buysse a una ruota — 7. Spiessens a una ruota. — Seguono poi: Coomans, Christophe, Devroye, Tiberghien, Thys,



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.

Deloffre, Guyot, Salmon, Dhers, Léonard, ai quali vennero assegnati 12 punti e mezzo perchè non si è potuto identificarli. — 18. Maitron alle 16.32'46" — 19. Albini alle 16.41'40" — 20. Pratesi alle 16.42' — 21. Faber alle 16.48' — 22. L. Heusghem a una lunghezza — 23. Lambot — 24. Ringeval — 25. Courcellers — 26. Deruyter — 27. Cornet — 28. Druz — 29. Petitjean — 30. Garrigou.

Nell'ultima tappa: Le Havre-Parigi, dovemmo dolorosamente registrare il ritiro di Albini, che si presentò alla partenza gravemente indisposto, sì che il direttore sportivo della sua *équipe* dovette imporgli di non partire, e due anticipati incidenti che falsarono le superbe corse degli altri due nostri connazionali ancora sulla breccia:

Borgarello e Pratesi. Sono noti gli incidenti che valsero ad entrambi l'impossibilità di trovarsi negli ultimi chilometri a lottare ad armi pari, con gli avversari che regolarmente non erano riusciti a staccarli lungo il percorso. Non li ripeteremo perchè ci hanno provocato un profondo senso di disgusto. Pratesi si vide così sfuggire, per un punto, la vittoria nella categoria *isolati* e Borgarello, fatto cadere alle porte di Parigi, non notò più trovarsi coi *leaders* a disputare il giro di pista del velodromo du Parc des Princes.

Ecco pertanto l'ordine d'arrivo della 15^a ed ultima tappa che ebbe il suo epilogo sotto un violento acquazzone:

1. Giovanni Alavoine, alle 3.55'51", vale a dire

317 chilometri in ore 10.55'51" — 2. Vanderberge, ad una ruota — 3. Leonardi ad una ruota — 4. Thys — 5. Defraye, a mezza ruota — 6. Buysse ad una ruota — 7. Tiberghien, ad una ruota — 8. Garrigou, a 50 metri — 9. Borgarello a 60 m. — 10. Faber, a 25 metri — 11. Salmon alle 4.4' — 12. Ringeval, alle 4.7'40" — 13. Coomans, alle 4.8'20" — 14. Dheers, alle 4.9'24" — 15. Spiessens, alle 4.10'51" — 16. Fignet, alle 4.11'54" — 17. Devroye, alle 4.12'29" — 18. Christophe, alle 4.13'6" — 19. Luigi Heusghem, alle 4.13'7".

La classifica generale del X Giro di Francia.

Ecco la classifica generale del X Giro di Francia:

1. Defraye, campione del Belgio, con 49 punti —



Il plotone di testa compie a piedi l'erta salita del Colle d'Aubisque.

Ricordi del Giro di Francia. — In basso, a sinistra: il piemontese Borgarello, 1° nell'8^a e nella 14^a tappa. — Nel centro: Heusghem cambia maglia nella breve sosta ad un controllo. A destra: Christophe e Mattia all'arrivo della faticosissima tappa Luchon-Bayonne.

Agenzia Lombarda
Via Bazzoni, 8
MILANO

PNEUMATICI
TEDESCHI
Madonna di Campagna - TORINO

Agenzia Piemontese
Corso Oporto, 31 bis
TORINO

Nella Carra Automobilistica per la Coppa Imperiale 1912

PIETROBURGO-RIGA-VARSAVIA-KIEW-MOSCA (Km. 3250), organizzata dall'Automobile Club Imperiale

I PNEUMATICI **PROVODNIK**

hanno conseguito i seguenti premi:

1° La **COPPA DELLO TSAR**

2° Il Premio della Città di Kiew, su Macchina **Loreley - Pneumatici** **PROVODNIK**

3° " dell'Autom. Club Imperiale " **Lancia** " **PROVODNIK**

4° " " " " " **Ispano-Russo** " **PROVODNIK**

5° " " " " " **Lancia** " **PROVODNIK**

6° " Individuale " **Lancia** " **PROVODNIK**

7° Medaglia d'Oro individuale " **Wokshol** " **PROVODNIK**

8° " d'Argento " **Itala** " **PROVODNIK**

e nel **Record di Velocità** disputatosi a Mosca, vinsero:

Il Premio dell'Automobile Club Imperiale, su Macchina **Exelsior - Pneumatici** **PROVODNIK**

Il 2° " " " " " **Berliet** " **PROVODNIK**

Ciò prova fino all'evidenza che le Corse più difficili si compiono solamente quando le macchine sono montate su Pneumatici di qualità superiore.

PROVODNIK - Società Anonima Russo-Francese - Capitale L. 55.000.000.

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA:

MILANO - Via Felice Bellotti, 15 - Telefono 20-063.

FILIALE IN TORINO:

Via Montevecchio, 17 - Telefono 29-96.

Il Campionato Italiano 1912

(Dilettanti)

viene vinto senza contestazioni con Macchina

MAINO

Gomme **PIRELLI**

GIOVANNI MAINO - Portici Garibaldi, 1 - **Alessandria.**

2. Christophe, con punti 105 $\frac{1}{2}$ — 3. Garrigon, con 140 — 4. Buysse, con 147 $\frac{1}{2}$ — 5. Alavoine, con 148 — 6. Thys, con 149 $\frac{1}{2}$ — 7. Tiberghien, con 150 — 8. Devroye, con 164 — 9. Spiessens, con 167 — 10. Salmon, con 167 $\frac{1}{2}$ — 11. Luigi Heusghem, con 176 $\frac{1}{2}$ — 12. Vanderberge, con 194 — 13. Borgarello, con 212 — 14. Hengel — 15. Faber.

Nella categoria isolati Courcelles vince con 42 punti; Pratesi è secondo con 43 punti.

La bella affermazione italiana.

Una volta tanto possiamo parlare di vittorie reali e non solamente... morali, come sarcasticamente sostengono essere nostra abitudine fare, certi colleghi francesi. Non tutti e non sempre, però. Avrete letto — riprodotto da un nostro confratello sportivo — l'elogio che il giornale *l'Aéro* fece al nostro Borgarello dopo la sua seconda vittoria del Giro, quella di Le Havre.

Io vi riprodurrò il giudizio del collega Ravaud, uno degli inviati dell'*Auto*. Ecco le sue parole fedelmente tradotte:

« Borgarello è un rimarchevole atleta che le sue precedenti performances — tutte onorevoli — e soprattutto le sue disavventure allorché era la testa della classifica generale, hanno reso eminentemente simpatico.

« Mi piace riconoscere oggi che la sua prima vittoria di Perpignano fu perfettamente regolare. Evidentemente questo corridore italiano è un gagliardo, dotato di tutte le qualità e soprattutto d'uno spunto finale realmente straordinario. Senza incidenti, senza la sfortuna che mai lo abbandonò



Partenza dei cavalli concorrenti al Premio Internazionale a Prato. - 1° Mistrel-Wilkes di Pedros-Artinoff. (Fot. Francesco Tuci - Pistoia).

durante numerose tappe, il campione della *Louvet* si troverebbe oggi piazzato fra i primissimi della classifica generale ».

Migliore e più imparziale elogio non gli si poteva fare!

Occorre poi rilevare come il nostro Borgarello abbia sostenuto questo faticosissimo Giro di Francia in condizioni specialmente disagiati in confronto dei suoi colleghi francesi. Egli infatti aveva già nelle gambe i tremila chilometri del Giro d'Italia, dove pure aveva brillato delle sue ottime qualità. Inoltre era... italiano in terra straniera, poco o nulla conoscendo la lingua francese, poco o nulla coadiuvato dai compagni di *équipe*.

Onore a lui che rivendicò in Francia l'onorevole classe dei corridori italiani; onore a lui che quando la disdetta non volle ferocemente ostacolarlo, seppe giungere sempre fra i primi.

Gli *sportsmen* italiani farebbero assai bene a testimoniargli, con un qualche ricordo, la loro ammirazione per la superba gesta compiuta.

Un altro nostro rappresentante, che si è fatto ugualmente onore, è il livornese Pratesi che corse con una costanza ed una regolarità stupefacente, perdendo il primo posto della sua categoria, per un esasperante contrattacco dell'ultima ora. Il Pratesi, poco considerato in Italia dove non eccelse mai in modo particolare, seppe invece colla massacrante corsa francese, porre in rilievo la bontà della nostra fibra a nessuno seconda.

Bravo Pratesi. Di Albini abbiamo già detto, come un malore alla vigilia dell'ultima tappa gli abbia tolto la soddisfazione di portare a compimento l'ardua prova, da campione di classe.

Un commento finale a questo X Giro? Mi occorrerebbero troppe colonne del giornale per rilevare tutte le deficienze apparse nell'organizzazione, ed i vizi organici che in più d'una tappa hanno falsato il regolare svolgimento della gara. Accontentiamoci quindi di registrare la vittoria del belga Defraye, l'astro nuovo che promette di non aver rivali per parecchio tempo, e la sconfitta della quasi totalità dei decantati *cracks* francesi. Se la sfortuna non si accaniva contro Pratesi anche la categoria *isolati* sarebbe sfuggita ai francesi, e la lezione sarebbe stata troppo severa...

Meglio così, e... arrivederci all'XI° Giro, nel quale gli italiani, se cureranno meglio il loro allenamento e la disciplina, potranno ripresentarsi alla gran corsa con più forti chances di questo anno.

A. M.

Accessori per Automobili

È uscito il nuovo Catalogo 1912-1913 della Ditta

DCO FILOGAMO

TORINO - Via dei Mille, 24 - TORINO



La valorosa nuotatrice americana, signorina Rose Fitnoff, che ha tentato la traversata della Manica.

A destra: La nuotatrice si getta in mare. - A sinistra: durante il percorso.

(Fot. Itala Photo-Reportage - Torino).

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

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

BIANCHI

montate
con gomme

PIRELLI

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



Società Ceirano Automobili Torino

15=20 HP = 25=35 HP

L'unica marca Italiana le cui vetture siano dotate di avviamento automatico e di proprie ruote smontabili acciaio brevettate.

Leggiere - Silenziose - Robustissime

*Premiate col **Grand Prix** all'Esposizione di Torino. — Vincitrici della Targa Florio nel 1911 e nel 1912.*

In TORINO:

OFFICINE: Via Madama Cristina, 66.

Reparto vendita e Carrozzeria: Corso Massimo d'Azeglio, 58.

L'ambitissimo titolo di

Campione d'Italia 1912

(Professionisti)

fu conseguito da GREMO su **Bicicletta**

PEUGEOT

gomme **WOLBER.**

Agenti Gen. per l'Italia: **G. e C. Fratelli PICENA - TORINO - Corso Principe Oddone, 17**

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

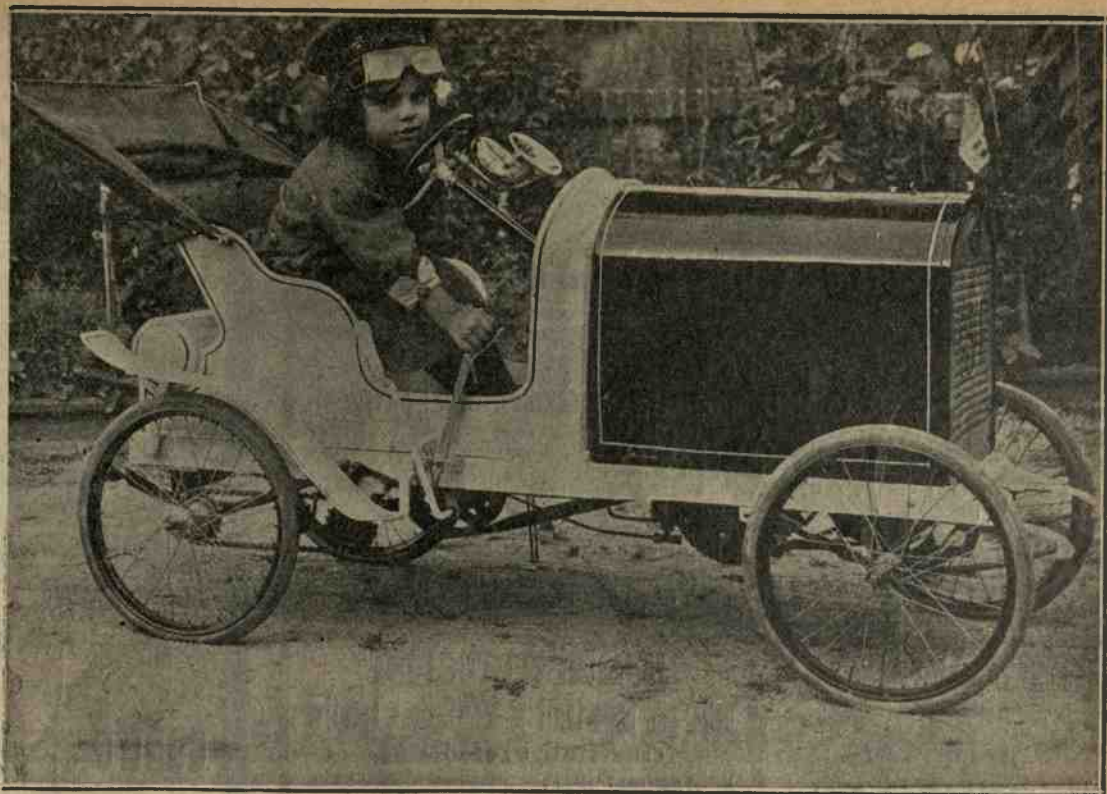
La realtà delle fiabe

« Quand'ero ancora un ragazzo amavo molto le fiabe, quelle gioconde soprattutto. Adesso non più. Ho perduta la mia bella credulità serena dal giorno in cui mi son dovuto convincere che la vita stessa è una lunga finzione scenica.

Ma dei racconti d'un tempo m'è rimasto chiaro il ricordo. Diceva la mia nonna che una fata gentile aveva creata una città meravigliosa, i cui palazzi si levavano tanto alti che pareva toccassero il cielo e dove, nella notte, soltanto premendo uno strano bottone a scatto, le vie e le piazze s'illuminavano d'un tratto per virtù d'incantesimo. Gli uomini volavano al pari delle rondini nell'azzurro, come se avessero l'ali anch'essi, valicavano le valli e le montagne e si parlavano a traverso i mari, solcati da navi senza vele.

E infine i bimbi buoni ricevevano in dono graziose vetture leggere e docili alla guida, che potevano correre senza cavalli.

Molti anni dopo ho vedute le grandi metropoli coi palazzi di trenta piani e l'ascensore e la luce elettrica; i monopiani snelli come libellule e le corazzate maestose con gli apparecchi per la radio-telegrafia; mi sono irritato a riandare l'ennesima riproduzione del valzer della *Vedova allegra*, cantato col più desolante tono nasale da un fonografo, ed ho appreso a minuscoli amici la maniera



L'automobilismo dei piccoli. — La fotografia che pubblichiamo rappresenta il più giovane automobilista d'Italia. Il meccanico Faldella, di Monteu da Po (Piemonte), ha costruito per il suo bimbo un piccolo automobile azionato da un motore di 2 HP.

di condurre la piccola automobile costrutta apposta per loro.

La fiaba della nonna è divenuta realtà. Le ragazzine del nostro secolo non cullano più fino a dodici anni la propria bambola e vanno in bicicletta: i fanciulli non sfondano il burattino di cartapesta per veder com'è fatto dentro, ma preferiscono correre in una automobile dal motore pulsante, ed al cavallo di legno, a dandolo, sostituiscono con infinito piacere un bel poney mansueto, che galoppa tranquillo, senza adombrarsi e nitrisce al vento.

Dobbiamo rallegrarcene. I nostri fanciulli debbono avvezarsi a questi sani esercizi sportivi, perchè la snellezza delle membra renderà anche più agile il loro spirito: debbono per tempo lasciare i goffi balocchi per altri trastulli migliori.

Lo sport praticato con discernimento è anch'esso una scuola. Il fanciullo che monta un cavallo e s'addestra a star ben saldo in sella, apprende inconsapevolmente a dominare la propria volontà

ed a regolare gli impulsi del suo istinto naturale.

Il cavallo, anche se docile e ubbidiente al freno, non ha assolutamente — come dire? — la facoltà del... ragionamento, e come s'adombra di un nonnulla, così non vede il pericolo: qualche volta lo « sente ». Il fanciullo che lo cavalca supplisce necessariamente alla deficienza assoluta dell'animale e gli impone quindi il proprio dominio. Ecco perchè, necessariamente, il piccolo cavaliere, lasciato a se stesso, acquista grado a grado una padronanza assoluta dei suoi nervi e sa conservarsi, quando occorra, calmo e freddo.

Queste ragioni, che potrebbero sembrare molto superficiali, valgono altrettanto per il fanciullo che un padre appassionato di sport mette al volante d'una automobile adatta per la sua limitata potenzialità alle forze del piccino. Vi sono dei ragazzi, dei bimbi quasi, che sanno meravigliosamente condurre le piccole carrozze e non è che la loro capacità si limiti a tener l'automobile sulla



La prima gara sportiva organizzata in Tripolitania a nome della Stampa Sportiva. — Il nostro ottimo corrispondente fotografo di Firenze, signor Alemanni, che si trova attualmente ad Homs quale direttore di quella Oassa Militare, ha organizzato una corsa a cavallo di asinelli per ragazzi arabi. La nostra fotografia ricorda i concorrenti alla partenza. Il numero 5 è il vincitore, e l'asinello porta il nome di Mergheb. Il numero 4 (riprodotto nel medaglione) è il piccolo Froci Froci, il più giovane dei concorrenti. (Fot. cap. Alemanni - Homs).

REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58
FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lamplisteria per Ferrovie
 Primi premi a tutte le esposizioni - Grand Prix Bruxelles 1910 - 2 Grands Prix Buenos Aires 1910 - 3 Grands Prix Torino 1911.

Forniture complete di
Accessori e Materiale per AVIAZIONE
 Deposito della Casa **FIXATOR - Parigi.**
Domenico FILOGAMO - 24, Via del Mille - Torino.

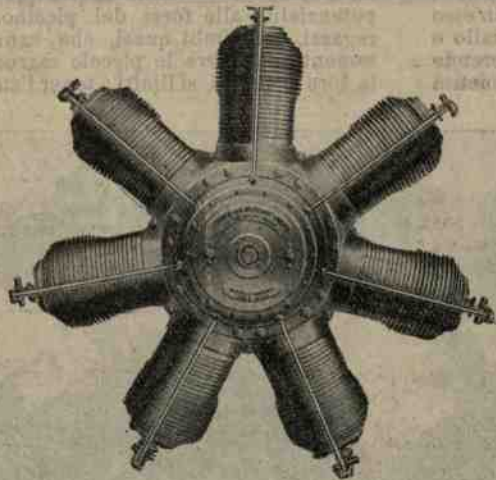


CORRIDORI!
 Ciclisti, Podisti, Canottieri, Foot-ballers!
 Usate per le vostre gare i prodotti:
PICKMIAP-PILLOLE generatrici di forza e resistenza. Flac. **L. 2,50,**
PICKMIAP-CREAM la migliore embrocazione per massaggio. Flac. **L. 1,25,**
 perchè sempre apprezzati e usati dai grandi campioni stranieri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



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:
 Circuito Km. 150 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° Acerboni.
 16 Giugno 1912:
Gran Premio Motocicl. Torino - (Km. 100):
 1ª Categoria: 1° Bellorini (Km. 78,300 all'ora).
 2ª Categoria: Tre Motociclette FRERA si classificano **Seconda - Terza - Quinta.**
 7 Luglio 1912:
Circuito Cremonese Motocicl - (Km. 100):
 1ª Categoria: 1ª Classificata l'equipe FRERA con Merlo, Acerboni, Radice, aggiudicandosi la Coppa dell'Unione Sportiva Cremonese.
Sempre con Moto FRERA 2 1/4 HP
 (da turismo).

MOTOLEGGERA FRERA 2 1/4 HP
 = TIPO REGIO ESERCITO =
 PNEUMATICI PIRELLI
 SOCIETÀ ANONIMA **FRERA** MILANO-TRADATE
 CAPITALE 2.000.000 - INTERAMENTE VERSATO



Le Eliminatorie Francesi della Classica
GORDON BENNET AVIATORIA 1912
 hanno classificati i seguenti campioni:
 1° **VEDRINES**, con velocità oraria Km. 169 e m. 800
 con monoplano Deperdussin, motore **GNOME 130 HP**
 Elica " **INTEGRALE** " Chauvière.
 2° **PREVOST**, con velocità oraria Km. 164
 con monoplano Deperdussin, motore **GNOME 100 HP**
 Elica " **INTEGRALE** " Chauvière.
 3° **FREV**, con velocità oraria Km. 144,733
 con monoplano Hanriot, motore **GNOME 100 HP**
 Elica " **INTEGRALE** " Chauvière.

Motori " **GNOME** " - Eliche " **INTEGRALI** " - Accessori per Aviazione
TORINO
 Via Sacchi, 28 bis
ING. G. A. MAFFEI & C.
 Telefono 18-18
 Telegrafo; **Tecnical.**

Ciclisti!

Per sole
Lire 12 annue
potete assicurare
la vostra macchina

Responsabilità civile L. 1000
 (cose e persone indistintamente).
Furto della macchina
 (valore dichiarato).
Incendio della macchina
 (valore dichiarato).

INDICARE: 1° Valore della macchina;
 2° Casa costruttrice e Numero della bicicletta;
 3° Numero del bollo municipale.

Motociclisti!

Per sole
Lire 90 annue
potete assicurare
la vostra macchina

Rottura macchina
 (guasti dovuti ad incidenti stradali).
Responsabilità civile L. 5000
 (cose e persone indistintamente).
Furto della macchina
 (valore dichiarato).
Incendio della macchina
 (valore dichiarato).

INDICARE: 1° Forza in HP;
 2° Casa costruttrice;
 3° Numero del motore e di circolazione;
 4° Valore della macchina;
 5° Data di costruzione della macchina.

Per chiarimenti rivolgersi alla Compagnia d'Assicurazione
" LLOYD ANGLO-ITALIANO "
 Direzione Generale: Via Garibaldi, 10 - **TORINO.**
 Indirizzo telegr. **ANGLOIT** - Torino - Telef. interc. 46-32 e 10-38.



Il raid Torino-Bologna compiuto dal cap. Roberti. — L'arrivo a Bologna. (Fot. Scarabelli - Bologna). Il cap. Roberti su Blériot.

via diritta. Hanno appreso a conoscere ogni pulsazione del loro motore, a indovinarne le più lievi imperfezioni, ed il loro senso di osservazione si è acuito gradatamente.

Un fanciullo che cavalchi bene, un bimbo che sappia guidare un'automobile, è preferibile ai così detti « piccoli prodigi » — in arte ve ne sono tanti! — i quali sono come le piante sviluppate... a cura intensiva, con le stufe; sentono l'artificio.

Minimus.

Diamo ali al nostro esercito

I successi ed i pericoli

della sottoscrizione nazionale pro flotta aerea.

La sottoscrizione pro flotta aerea continua di successo in successo. Torino e Milano militano alla testa in questa gara patriottica e si contendono il primo posto. E' una vera gara di oblazioni spontanee che è sorta in ogni angolo d'Italia, in ogni punto del globo dove sono italiani, che si svolge in ogni classe del nostro pubblico, il quale ha compreso i benefici immensi che l'aviazione porta ed ha portato all'esercito.

Siamo veramente ammirati di questo successo al raggiungimento del quale ha contribuito in prima linea la stampa in genere, che ha saputo capire a tempo l'importanza dell'aviazione, anche quando la si considerava solo dal lato sportivo.

Il nostro giornale, in modo speciale, non ha speso inutilmente la sua opera pro aviazione. Il meeting da noi organizzato, che ebbe il vanto di radunare forse la più numerosa folla che mai per il passato registrò la cronaca dei grandi spettacoli, la formazione della prima flottiglia degli

aviatori volontari, ci permettono oggi di parlare con qualche diritto dell'aviazione italiana.

Ricordando la sottoscrizione noi non dimentichiamo le finalità di essa ed insistiamo, come insisteremo sempre, perchè i fondi raccolti siano, per quanto è possibile, rivolti essenzialmente ad incoraggiare l'industria italiana.

Qualcuno tenterebbe di obiettare la nostra tesi sostenendo che l'industria ancor manca nel nostro Paese. Ebbene, a quei signori noi risponderemo: Dei nomi di costruttori già se ne conoscono, ma altri stanno per essere resi noti. Abbiamo a suo tempo invitate le grandi fabbriche di automobili a dare segni di interessamento pure alla causa dell'aviazione ed oggi con grande piacere informiamo i lettori che nelle maggiori officine si lavora in silenzio, ci si prepara per il concorso militare indetto dal Governo per il marzo prossimo.

Quindi l'impiego delle sottoscrizioni in denaro offerte pro flotta aerea può riguardare in buona parte l'industria italiana, e se intanto si vuole usufruire subito dei benefici della sottoscrizione si faccia uso prima di tutto degli apparecchi offerti e già posseduti dai più noti *sportsmen*.

Il nostro interessamento, lo sappiano i signori del Ministero della Guerra, ha l'unico scopo di far dare all'esercito ali nostre.

Occorre, dunque, che chi sta alla testa del movimento aviatorio militare cerchi in tutti i modi di limitare l'importazione di apparecchi esteri.

Incoraggiamola una buona volta questa novella nostra industria ed il Ministero della guerra che infine ha chiesto ed ha ottenuto sempre fondi dalla nazione per l'aviazione, nomini una Commissione mista per l'acquisto degli aeroplani e per studiare il mezzo migliore di incoraggiare la nostra industria. L'opera di questa Commissione cioè non dovrà limitarsi all'acquisto o meno di un apparecchio ma in cento altri modi pure molto efficaci potrà esplicare la propria opera.

Questa Commissione non sia solo fittizia e non comprenda cioè i soliti grandi nomi che figurano in tutti i comitati d'onore, ma si componga di tecnici di uomini pratici, di gente che ha volato, che ha fatto volare che, in una parola, conosce i pregi e i difetti dell'aviazione dell'oggi e ne può studiare e suggerire i miglioramenti per il domani. I fondi, come abbiamo detto, ne ha votato la Camera ed altri ne voterà volentieri per l'aviazione, mentre il popolo con l'offerta diretta spontanea concorrerà alla formazione della grandiosa flotta aerea. Ed a proposito del concorso del pubblico ci affrettiamo a rilevare un fatto che, se vero, potrebbe danneggiare anzichè favorire l'esito finale della sottoscrizione.

Il Comitato centrale, a quanto ci si riferisce, avrebbe promosso in diversi centri d'Italia delle riunioni sportive aviatorie con lo scopo di argomentare nuovi cespiti pro sottoscrizione. Senonchè se le riunioni predette fossero promosse a rischio e pericolo di quella associazione o di quel comitato che vogliono rendersi benemeriti della sottoscrizione, la cosa tornerebbe doppiamente ad onore dei promotori ma invece sembra che l'esito negativo di una di queste riunioni debba gravare sulla stessa sottoscrizione già raccolta dal Comitato.

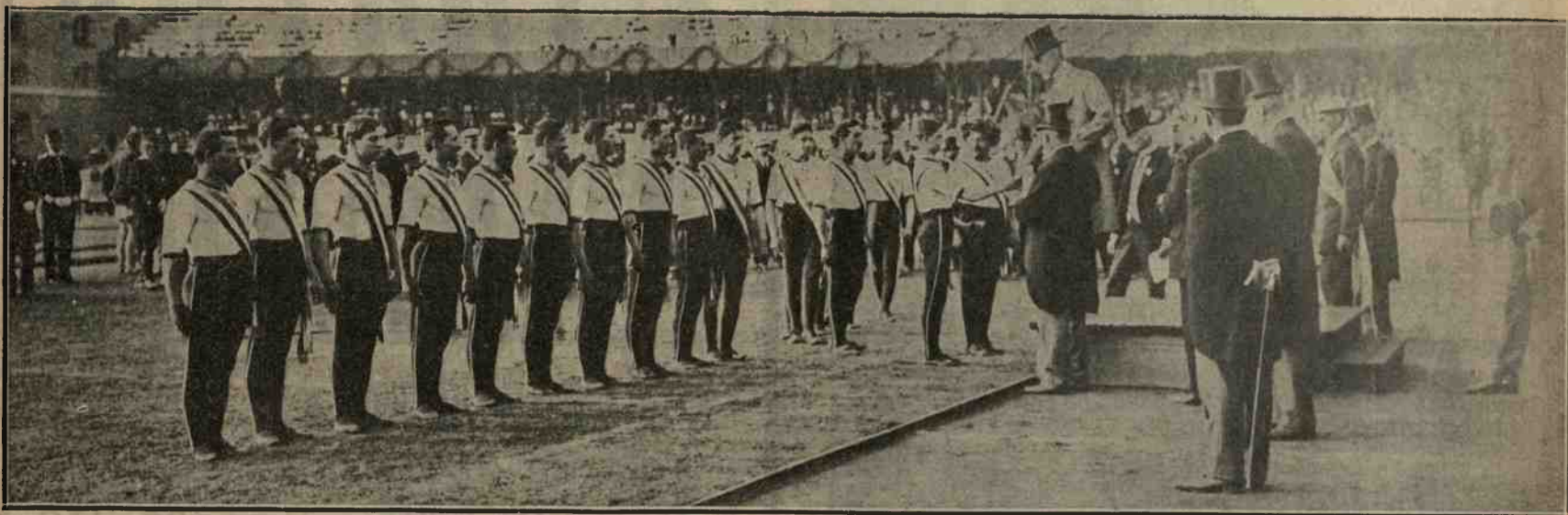
Se la cosa è vera ha la sua grave importanza e noi richiamiamo l'attenzione di chi presiede il Comitato centrale su questa notizia raccolta a Bologna, ben felici se potrà smentirla.

Le riunioni sportive aviatorie sono oggi una cosa molto incerta, e sull'esito finanziario di esse non si possono fare più rosei progetti.

Quindi se promosse con lo scopo di facilitare la sottoscrizione non debbono in ogni modo mai gravare anche di un centesimo sulla stessa.

Speriamo di esserci bene spiegati e di ottenere, da chi è in dovere, una parola che tolga ogni cattiva supposizione.

GUSTAVO VERONA.



Ricordi delle Olimpiadi di Stoccolma. — Il Re di Svezia, dopo avere incoronato il capo-squadra, maestro Cornelio Cavalli, stringe la mano e premia con una medaglia d'oro i componenti la squadra italiana. (Fot. Scarabelli - Bologna).

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.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

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

Succursali a: **MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - DUSSELDORF - VOHWINKEL - GENOVA**

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio speciale per **CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE**

Spedizioniere della "Beai 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",

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.

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).

Automobilisti!

Prima di fare acquisto di una Automobile,
provate i châssis

NAZZARO

Forza 20-30 HP

Tre tipi di châssis

Unico tipo di motore 100x140

Agenzia Automobili **NAZZARO e C.**

ROYAL GARAGE

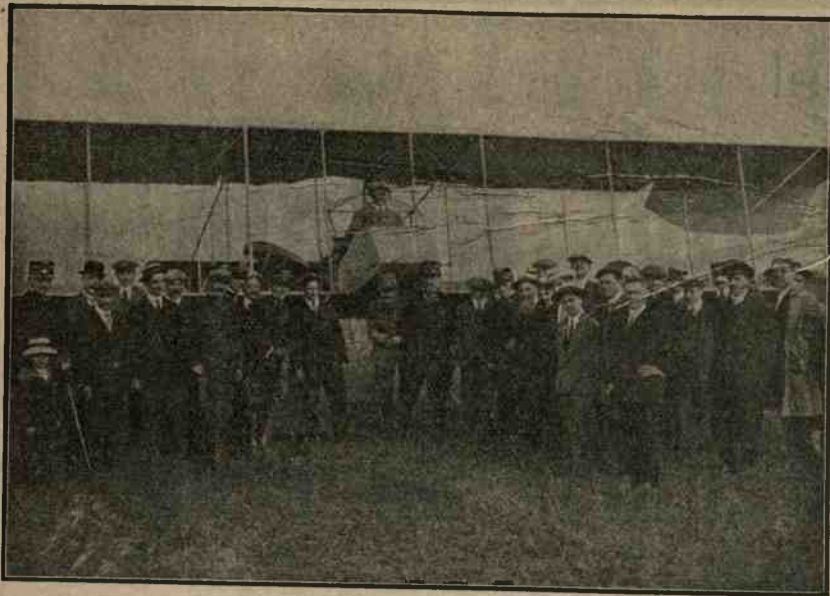
REMMERT & FORNAS

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



GENERATOR
ALPHA

DYNAMO



AREODROMO DI MIRAFIORI

Scuola di Pilotaggio

ASTERIA

CON MONOPLANI E BIPLANI

frequentata da

NUMEROSI ALLIEVI MILITARI E BORGHESI

AVIATORE MAESTRO - PILOTA

GIUSEPPE ROSSI

Tassa d'iscrizione L. 1000.

ISCRIZIONI A FORFAIT COMPRESSE LE ROTTURE

Chiedere Programmi e Condizioni alla Direzione

SOCIETA' ASTERIA

ING. DARBESIO & C.

TORINO (Tesoriera) - Telefono 15-01 - Telegrammi " ASTERIA "

Chiedete preventivi
per gli Automobili

FLORIO

ai Concessionari Esclusivi

G. G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

☞ Telefono 42-58. ☜

SALONE INGLESE

delle

MANIFATTURE MARTINY

TORINO - Via Pietro Micca, 5 - TORINO

Abbigliamenti di lusso per tutti gli sports.

Spolverini per uomo e signora.

Impermeabili e soprascarpe di gomma.

Guanti, occhiali, veli, sciarpe per automobili.

Accessori per tutti gli sports inglesi: Lawn Tennis, Football, ecc.

Grande assortimento di tutti gli accessori per le gite in montagna.

G. VIGO & OIA

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

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

GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

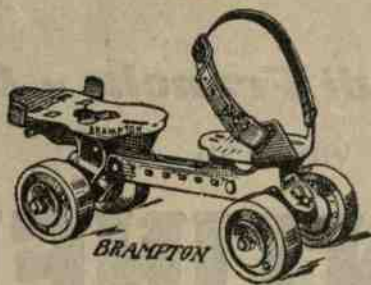
Novità Manubrii graduabili



"ROBUR",
a molla

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

Abbigliamenti completi
per turisti e ciclisti.



MAGLIE - CALZE
BERRETTI - SPORT

Accessori per Automobili

Prezzi miti

Catalogo gratis.



Dopo la "COPPA DI CREMONA", - Km. 190

LA

Motoborgo

vince la "COPPA TOGNI", - Km. 320.

Una grande impressione fanno fatta sul pubblico sportivo queste due grandi vittorie consecutive della MOTOBORG.

I maligni e gli interessati che non sapevano il motivo del ritiro della MOTOBORG dal Circuito del G. P. Torino (di soli 100 km.) gioivano e ridevano dopo questa gara i cui premi erano medagliette ed il G. P. un titolo e facevano anche gli spiritosi pubblicando sui giornali annunci come questi:

MOTOBORG tipo Avalve, partecipata Gran Premio Torino, venduto buon prezzo. — Berardo, Porta Palazzo.

MOTOBORG per grande disillusione provata venduto qualunque prezzo. — Bevidecio, posta. Portofino, 20 Settembre 54.

MOTOBORG consigliabile ciclisti per allenamento sicuro Giro Francia.

MOTOBORG compero rottame, preferibilmente valvole, pistoni per studio materiale. — Pissone, Piazza Nizza.

MOTOBORG grande stock macchine 1912 in discreto stato venduto prezzi incredibili. — Ghio, Balloise.

MOTOBORG pronosticata prima Corsa Susa-Moncalice, venduto L. 600. — Vacchetta, Corso Casati, 11.

MOTOBORG impegnomi acquisto qualunque prezzo se prima arrivata prossima Corsa Susa-Moncalice. — Specchiare Enrico, Parma.

Il pubblico onesto e sportivo li ha severamente giudicati e si sente ora soddisfatto e contento della bella risposta data da BORG del "ner" di quelle che giornalmente dà l'Italia ai turcofili del mondo intero, picchiando sodo sulle spalle dei turchi.

Tutti ormai sanno cosa sia la MOTOBORG e quale enorme differenza passi fra essa ed ogni altra macchina: infatti trovate un'altra macchina che abbia fatto ciò che fece la MOTOBORG in queste due ultime prove o che abbia fatto anche molto meno!

La MOTOBORG che abbia fatto 320 km. di seguito su strade incerte e polverose, guidato da un dilettante diciottenne, il giorno dopo che ha preso il brevetto da conduttore e la licenza da corridore; e ciò senza il minimo incidente e alla velocità dei treni diretti, è un motore da rispettare e... da copiare.

E sarà copiato come già fu copiata in ogni altra sua parte la MOTOBORG che solo il suo alto prezzo largamente giustificato dall'alto costo dei materiali e dalla nitidezza della lavorazione (la MOTOBORG usa perfino i Pirelli e Magneto Bosch) tiene lontani certi compratori per un senso di errata economia.

MOTOBORG - Via XX Settembre, 15 - Torino.

Nel

Grand Prix del Belgio

20-21 Luglio 1912

Kilom. 1152

vennero assegnate all'**Equipe Minerva**

su

PNEUMATICI

CONTINENTAL

come

1^a Classificata

la Coppa del Reale Automobil Club,

la Coppa della Chambre Syndicale,

la Coppa Altenloh.

Le grandi corse automobilistiche del 1912:

Targa Florio - Grand Prix di Francia - Grand Prix del Belgio - Coppa di Spagna, furono vinte su

Pneumatici CONTINENTAL



CONTINENTAL Società Anonima per l'Industria della Gomma

Telefono 20-45.

MILANO

Via Bersaglio, 36.