

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Aerostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

(Conto corrente colla Posta)

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

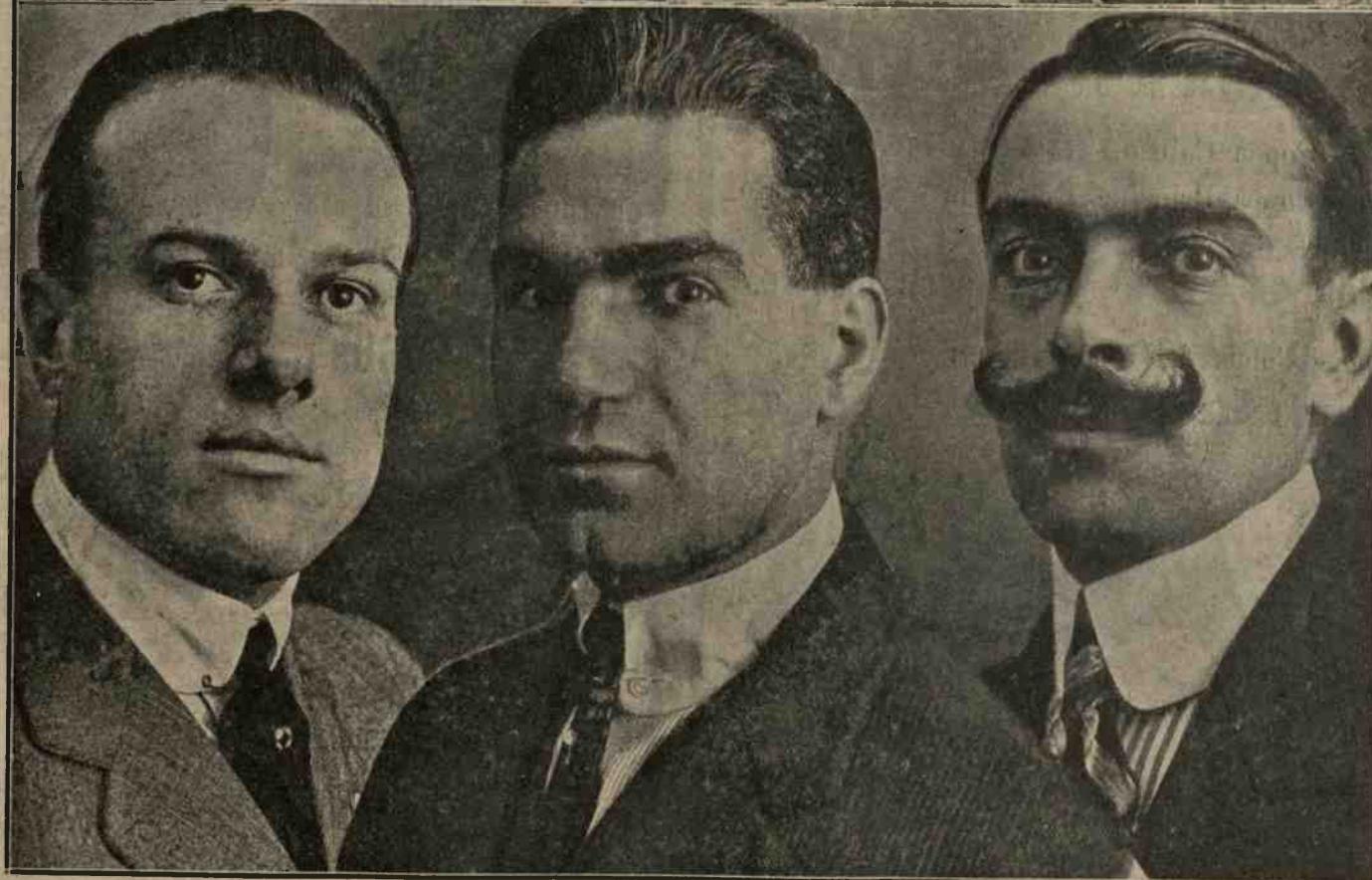
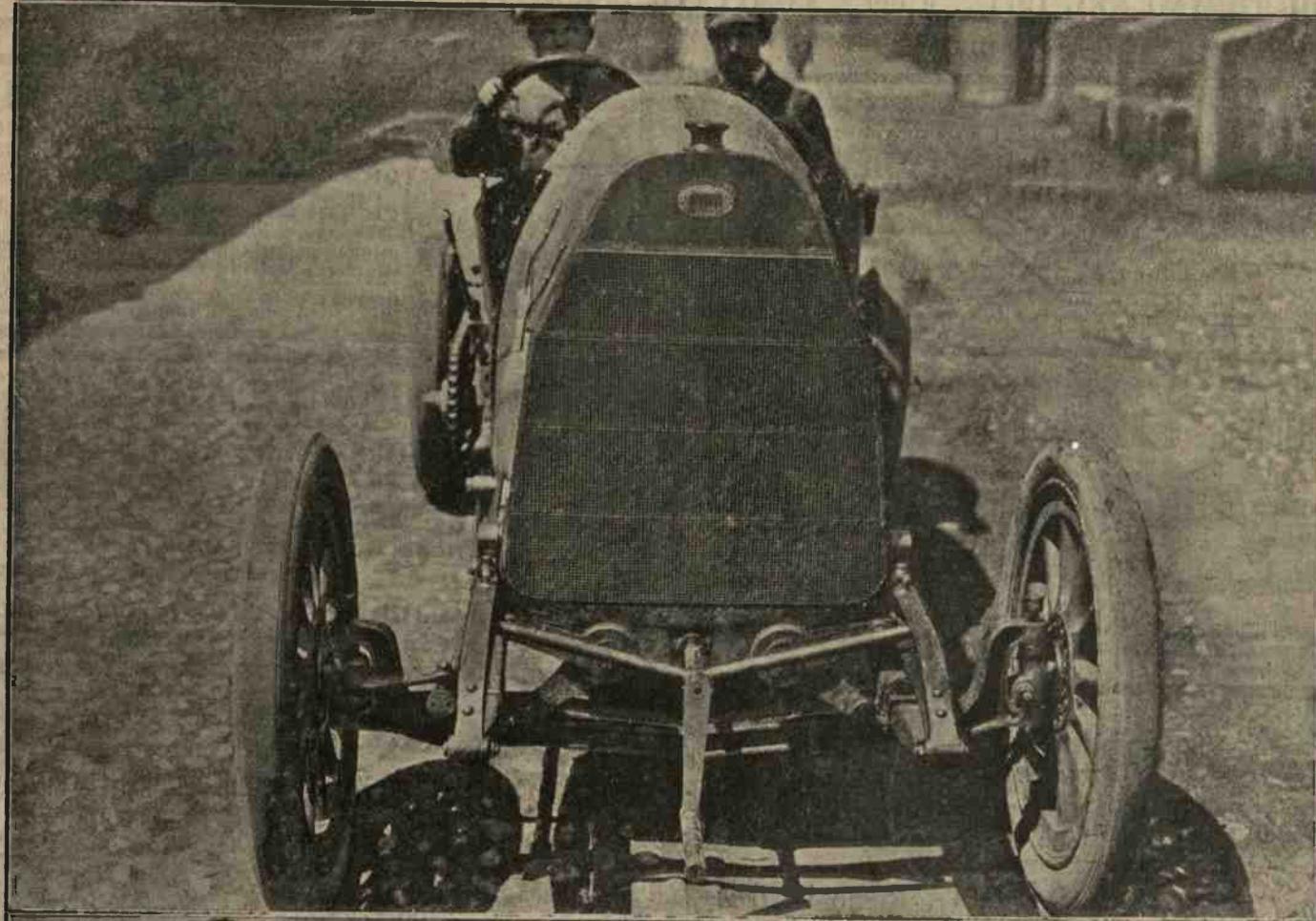
Anno L. 5 - Esterno L. 9
Un Numero Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
Esterno .. 12

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

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

INSEGNAMENTI

Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



Il Grand Prix Automobilistico di Francia e la partecipazione della "Fiat",

Rappresentano la mondiale marca italiana gli automobilisti (in basso da sinistra a destra): Bruge-Brow, Palma e Vagner.

In alto: Vagner sul percorso del Circuito di Dieppe.

(Fot. Itala Photo-Reportage - Torino).

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 ".

Evitate la defilience!

CICLISTI! Quando siete in Gara provvedetevi del

BERRETTO INSOLARE REGGE

adottato dai migliori campioni fra i quali: Garrigou, Micheletto, Borgarello, Simo, Santini, Bianco, ecc. — **Costa Costantino**, vincitore del Giro del Piemonte, affermò che un ottimo coadiuvante nella sua vittoria fu il **BERRETTO A TENDINE REGGE** che lo riparò per tutti i Km. 210 del percorso, dal fango e pioggia facilitandogli la vittoria.

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



CORRIDORI!

Ciclisti, Podisti, Canottieri, Foot-ballers!

Usate per le vostre gare i prodotti:

PICKMIAP - PILLOLE generatrici di forza e resi-

stenza. 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 Arlberto, 11.

Sconto a Rivenditori e Società Sportive.



La Candela **SPLITDORF**



è la preferita dagli intellettuali 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.

Campo di Aviazione in S. GILLIO (Torino)

Affittansi Hangars a privati.

DEPOSITO:

Forniture per Aviazione.

Eliche Ratmanoff, Chauvière, ecc.

Parti e pezzi staccati, accessori.

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

Chi vinse le Corse più importanti?

6 Giugno 1912 - Grande Coppa Tre Regioni - Lombardia-Piemonte-Liguria.

Arriva **prima** la B cicletta **GAIA**.

9 Giugno - Coppa Caluso - 1° Bertolino.

9 Giugno - Coppa Principe Piemonte - Campionato Piemontese:

La Bi cicletta **GAIA** occupa i posti d'onore.

16 Giugno - Coppa del Re - Milano:

Arriva **prima assoluta** la B cicletta

GAIA

con tubolari

Buccaneer-Palmer

Cicli **GAIA** - Torino

Corsa Palestro, 2

Rappr. Al Sestante - Martucci.

Buccaneer-Palmer

TORINO - Via Arsenale, 17

G. VIGO & C^{IA}

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

GIUOCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

Novità Manubri graduabili

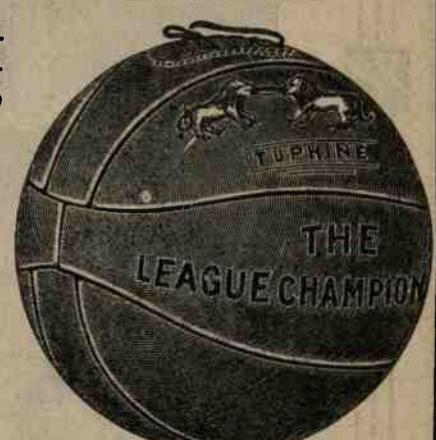
" ROBUR "

a molla

Tascabili L. 10 al palo

a 7 molle, 12 "

a 11 " 18,50 "



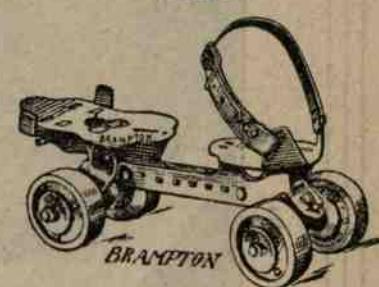
MAGLIE - CALZE

BERRETTI - SPORT

Accessori per Automobili

Prazzi miti

Catalogo gratis.



GARAGES**STORERO****PROVARE****E VEDERE****LA NUOVA****STORERO****AUTOMOBILI****AQUILA
ITALIANA****Daimler****LA NUOVA****STORERO****LA NUOVA****STORERO****LA NUOVA****STORERO****LA NUOVA****STORERO****LA NUOVA****ZÜST****Le caratteristiche:**

Direzione accurata dolcissima.

Freni progressivi efficacissimi.

Sistema di Molleggio compensato attualmente unico.

Motore 115 x 150 mm.

Rendimento massimo.

Semplicità.**Il duello Minoia-Tangazzi**

Due prove ad inseguimento su 10 e 15 km.

Venerdì stabilite le condizioni per il duello automobilistico che avrà luogo domenica 16, sulla pista del Trotter Italiano, tra Ferdinando Minoia e Oreste Tangazzi.

I due giovani campioni del volante si scontreranno ciascuno una vetturina e il duello si svolgerà sotto la forma di passione dell'inseguimento, in due prove.

La prima prova sarà sopra 10 chilometri, la seconda sopra 15, e si annoteranno le singole posizioni allo scadere di ogni percorso.

Nel caso di esito nullo (una prova vinta per ciascuno) avrà luogo una decisiva fino al totale raggiungimento dell'avversario.

Match Minoia-Tangazzi

difficilmente raggiungibile per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

Velocità media per il giro di posti occupati da Secchi e Borini.

TORINOVia Madama Cristina, 55
Telef. 45-80 e 14-72**MILANO**Piazza S. Giovanni in Conca, 9
(gala Garages Fiera)
Telef. 3-72**ROMA**Via Sicilia e Basilicata
Telef. 43-80**GENOVA**Piazza Verdi - Vla Edera
(Lato Stazione Brignole)
Telef. 54-58**Automobili****di Gran Turismo.****Châssis ZÜST tipo speciale G. S. 35-50 HP**

Costruito espressamente per i GARAGES STORERO a raggruppare le migliori concezioni moderne in un prodotto meccanicamente perfetto!

CACAO TALMONE

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

BUSTI

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

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO

**MARCHE PER VELOCIPEDI
ED AUTOMOBILI.**
IN DECALCOMANIA E DI METALLO
G. DIDONE O
MILANO - VIA VICEVANO - 32

COPPE PER PREMI
In vero argento
e di metallo bianco argentato.
Grande deposito sempre pronto
ARGENTERIE DA REGALO
GAETANO BOGGIALI
Telf. 20-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17 (intar.)
Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.

**NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS."**
CHE PORTA IMPRESA
QUESTA MARCA LEGALE
MENTE DEPOSITATA
È 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

REPETTATI ALFREDO
STUDIO ARTISTICO PER L'INCISIONE DELLA MEDAGLIA
CONII E CONIAZIONE
Medaglia per Commemorazione e Anniversario
Sportive e Religiose
Distintivi smaltati - Targhe - Diplomi.
TORINO - Via Massini, 84 - TORINO



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



Sandro rientra al peso dopo la corsa.

(Fot. A. Foli - Milano).

Il IX Gran Premio Ambrosiano

Lo Spettacolo.

Milano, 16, notte.

I Grandi Premi costituiscono per lo Sport le riunioni più importanti, cui concorre il migliore campione di ogni classe o categoria, attorno a cui si interessa e si appassiona un numero grandioso di persone, d'ogni età, che da ogni parte del mondo accorre per assistere allo svolgimento di un simile programma. Così in Italia, dove le grandi gare automobilistiche hanno avuto successi in passato gloriosi, dove le prove aeree hanno entusiasmato folle immense, il Gran Premio Ambrosiano, istituito dalla Società Lombarda nel 1904, è rimasto, cioè continuo a disputarsi, radicato ormai nelle tradizioni più belle della vita sportiva milanese, portandovi il raffronto fra i migliori campioni della produzione ippica nazionale ed estera.

Le corse dei cavalli hanno avuto finora il vanto di riunire sempre il pubblico sportivo più eletto, più elegante delle città capitali ed hanno occasionato ovunque l'avvenimento sportivo preferito da Re, Imperatori e Principi.

Gli automobili e gli aeroplani, che caratterizzano l'era antippica che noi trascorriamo, hanno il vanto di motivare riunioni internazionali di eccezionale importanza, ma il cavallo, la nobile bestia che la folla saluta ora vittoriosa sul campo di battaglia, ora trionfante in una prova di sport, non sembra temere i suoi concorrenti. Esso richiama negli ippodromi quello stesso pubblico che vediamo interessarsi alle velocità dei motoristi. E là, sui prati verdi, nei giardini del pesage che attorniano la pista ippica, vicino a questo pubblico sportivo, che segue in altri momenti lo svolgimento di una gara ciclistica o di una prova di macchine volanti, ritroviamo la folla elegante, gli uomini politici, i letterati, tutto quel pubblico, in una parola, che non fa quello sport, ma che ama presenziare un avvenimento dello sport ippico.

Questo è quanto oggi abbiamo constatato a San Siro, più ancora degli anni precedenti. La corsa cara ai milanesi fu sempre il Gran Premio del Commercio, ma oggi essi vanno orgogliosi di avere innerniato sul Gran Premio Ambrosiano di 100.000 lire una nuova grande riunione di giugno, e all'una e all'altra prova ippica di San Siro essi danno tutto il loro appoggio. Essi sanno rilevare i pregi del ricco programma che la Società Lombarda con tanto coraggio e signorilità allestisce, poiché allo sport ippico veramente si appassionano.

Non solo alla festa ippica accorre tutta Milano sportiva ed élégante, ma essa richiama pure la folla di fuori. Così a San Siro rivediamo il pubblico elegante frequentatore dei campi di Mirafiori (Torino), Parioli (Roma), Cascine (Firenze). Ma il nostro massimo premio ottiene un altro successo: quello cioè di richiamare a San Siro anche la personalità sportiva d'olt'Alpe, che non solo s'interessa alla prova perchè vi ha iscritto

qualche proprio cavallo, ma perchè, ormai, per gli intenditori, per gli appassionati il programma di San Siro si è imposto come quello delle grandi capitali. E questo è un grande successo per il turf italiano.

Un sole splendido e l'interesse speciale che presentava la prova del « Premio Ambrosiano », hanno condotto a San Siro una folla enorme, raramente vista, una folla cosmopolita.

La grande prova fu allettata da una di quelle giornate superbe, che solo il nostro bel paese sa concedere, con latina munificenza.

La prima corsa, l'hanno fatta tutti quelli, che, prendendo d'assalto tramvie, carrozze, omnibus, automobili, biciclette, si sono recati all'ippodromo.

Una ressa enorme, superiore ancora a quella registrata il giorno in cui si inaugura l'ippodromo di Taliedo.

Chi ha mancato oggi, deve averne rimorso: ha perduto un grande spettacolo, uno spettacolo dei più suggestivi. Una specie di torrente dell'umanità, scintillante di vesti elegantissime, di gemme, di sorrisi, inondante il pesage, il paddock e tutti gli altri recinti.

La moda non poteva essere maggiormente favorita. E' stato uno sfoggio straordinario di toilettes estive, di cui alcune veramente originali.

E quanto è apparso ai nostri occhi, entrando oggi a San Siro.

Lo sport, la moda e il pubblico: i tre fattori necessari per il successo di una riunione ippica di tale importanza, hanno risposto au grand complet.

Sicché gli spettatori di oggi a San Siro non si calcolavano meno di 80.000, e di conseguenza, gli incassi fatti dalla Società raggiungono una cifra straordinaria.

A questo successo finanziario ha contribuito non poco il giuoco, cui il pubblico di San Siro si appassiona più di ogni altro d'Italia.

GUSTAVO VERONA.

La vittoria di Sandro.

Mai corsa di cavalli in Italia assurse ad una importanza così colossale, mai corsa più aperta ed incerta si presentava al difficile compito degli scommettitori.

Dodici furono i concorrenti, e ad eccezione di due o tre, i rimanenti tutti avevano titoli abbastanza per aspirare alla vittoria. Admiratissimi erano nel paddock i cavalli avanti alla gran prova.

Dopo la tradizionale sfida e allineatisi al palo i concorrenti, avviene la partenza, che, se fu laboriosa, fu anche regolarissima. Fssst, come era da supporre, partì velocissimo, prendendo il comando alla prima piegata, conducendo un treno infernale, compito questo che fu studiato per estenuare Rembrandt, ma questi però riesce ai cancelli ad avvicinare il figlio di Flying Fox, che, all'entrata della penultima curva, cede, avendo esaurito il suo compito.

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

CONCESSIONI RAPPRESENTANZE - GARANZIA 12 MESI

50 HP TORPEDO 2 POSTI - L. 5800. - FURGONINO COMPLETO - 6200.

Da questo momento i rappresentanti la casacca bianca Croce di Sant'Andrea appaiono in testa, compiono nell'ordine l'ultima curva ed entrano in dirittura. La vittoria sembra non debba più sfuggire ai due leaders, quand'ecco dagli ultimi ranghi si avanzano, velocissimi e ben sostenuti, *Sandro* e *Alcimedonte*. E' un momento emozionante, che ci fa assistere ad una superba lotta, accanita, terribile; a cento metri dal traguardo, il cavallo dei signori *Bucconi* sembra debba vincere, ma il fantino *Blackburn*, che monta *Sandro*, compie un ultimo e disperato sforzo e riesce a battere per una coda incollatura il coraggioso figlio di *Signorino* e *Alcena*, mentre *Rembrandt* e *Salvator Rosa* non ottengono finire che al terzo e quarto posto rispettivamente.

I due primi arrivati hanno dimostrato di equivalersi, sia in forza, coraggio e spinta di velocità; *Alcimedonte* sta, l'ancora maggiormente, e io non avevo torto, nell'ultimo numero, di indicarlo mio favorito per le grandi doti che racchiude questo puledro.

Alcimedonte ha fatto la sua miglior corsa, e si è imposto ancora maggiormente come il miglior cavallo che sia nato in Italia.

Il conte Scheibler ha raccolto un nuovo grande successo, ben meritato, e per le grandi cure che spende a pro del suo allevamento, e per il grande incitamento che dà all'ippica, importando in Italia ogni anno puledri di valore.

Ma se il successo fu di una delle principali

siederie italiane, la vittoria fu riportata da una importazione; ciò dimostra maggiormente che, sebbene il nostro materiale sia in questi ultimi due anni grandemente migliorato, pure è ancora inferiore ai buoni puro sangue esteri.

Sandro, in tutte le prove fornite nell'annata ha sempre dimostrato, anche senza vincere, di essere superiore ai nostri tre anni, e nella prova di domenica, come ho già detto più sopra, il solo *Alcimedonte* ha opposto una grande resistenza, dandoci anche l'impressione di vincere.

Davanti ai f.tti, non è più il caso d'insistere accio venga modificato il regolamento attuale; dando alla nostra massima prova il carattere esclusivista, sarebbe come il voler far subire ai nostri proprietari delle continue sconfitte nelle grandi prove, dove ogni proprietario conta, colla possibile vittoria di un suo pensionario, di riuscire almeno in piccola parte degli ingenti sacrifici che fa per la propria scuderia; togliere loro questa possibilità sarebbe come fermare di colpo l'importazione per migliorare le razze, giacchè ogni allevatore è sempre maggiormente incoraggiato dopo qualche buon risultato ottenuto in qualche grande prova.

E' nel vivo desiderio di quanti sentono l'amore spassionato per l'ippica di vedere dei confronti vittoriosi a pari condizione coi campioni d'olt'renne, ma purtroppo da quel giorno siamo ancora lontani, e sebbene il risultato di domenica sia stato più che lusinghiero, non è men vero che

davanti a tutti passò un'importazione. Il conte Scheibler, colla vittoria di *Sandro*, è il quarto Gran Premio Ambrosiano che riporta e sempre con importazioni.

Dalla sua fondazione, l'Ambrosiano fu vinto sette volte da scuderie italiane: quattro vittorie la scuderia S. Rholand, e, come disse, con quattro importazioni; due vittorie la razza B-snafe, e una la razza Casilina; due grandi premi furono vinti da scuderie estere.

In complesso, tre soli cavalli nati in Italia trionfaroni nella gran prova dalla sua fondazione.

Milano, 17 giugno.

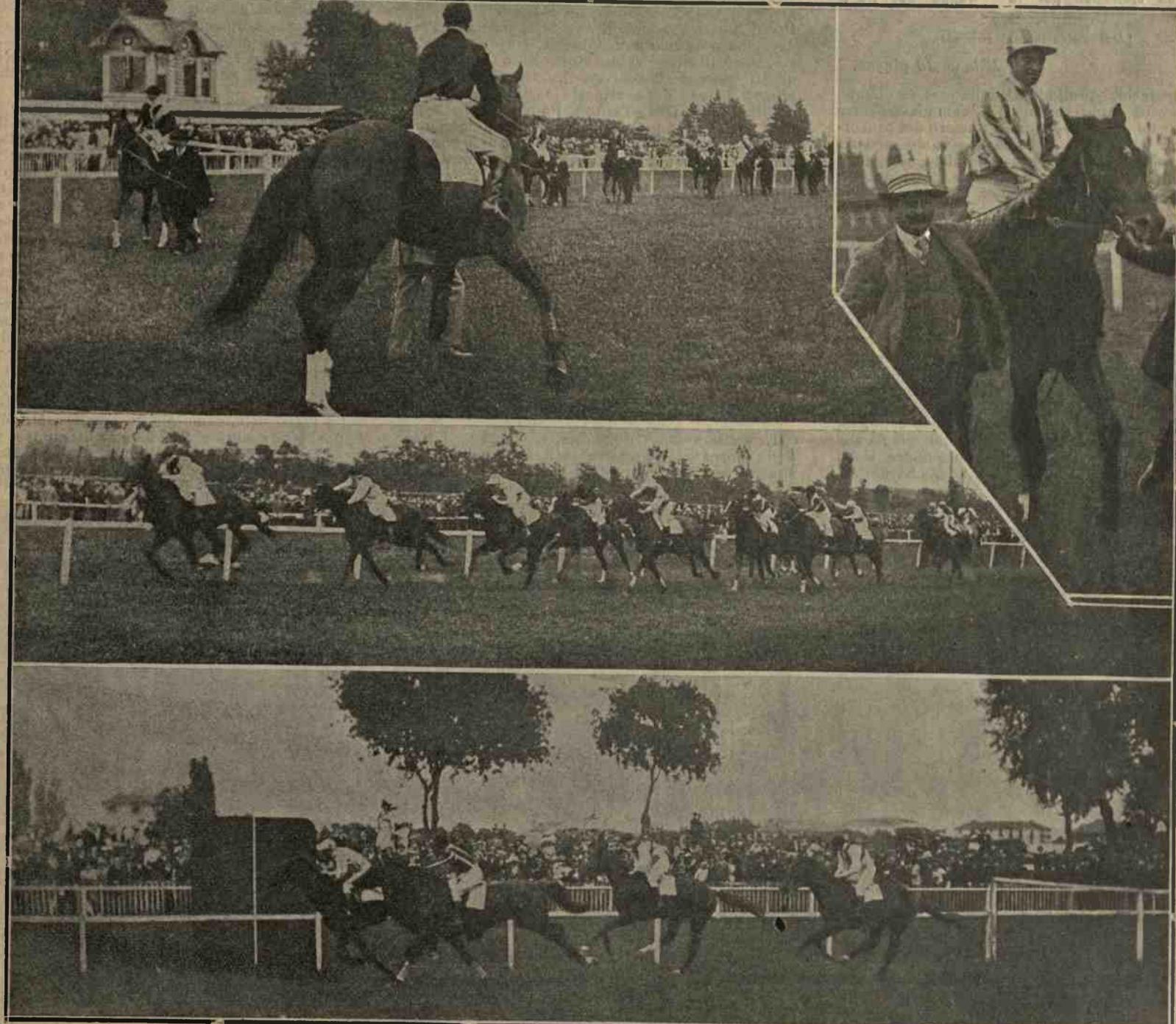
Fumagalli Mario.

Il record d'altezza in dirigibile

3025 metri con 6 persone a bordo.

Il dirigibile « Condé » ha battuto il record dell'altezza salendo 3025 metri. A bordo erano sei persone: il primo pilota Cohen, il secondo pilota Bajard, il comandante Lindner, il capitano Yzaïd e due meccanici.

Partito da Issy les Moulineaux alle 9, il dirigibile ha compiuto, malgrado il forte vento, evoluzioni per tre ore e mezzo sopra Issy-les-Moulineaux e sopra Parigi.



Come si è svolta la corsa per il Gran Premio Ambrosiano. — In alto: La tradizionale salata avanti la corsa. — Nel centro: L'entrata in dirittura: Rembrandt e Salvator Rosa a destra: Sandro, lascia la pista.

(Fot. A. Foli Milano).

Sospensioni L'AS per Automobili e Camions

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

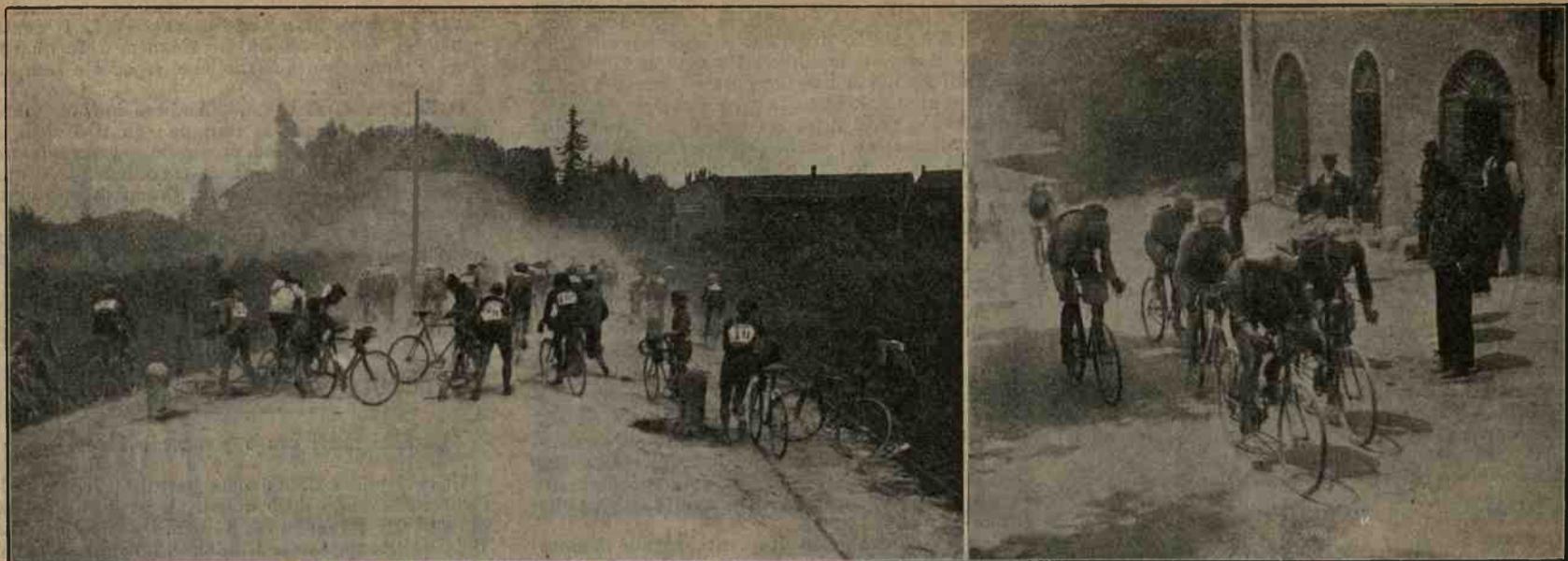
Le più solide (un solo tubo serve da guida).

Le più durature (garanzia un anno).

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

FORTI SOGNI AI RIVENDITORI





La corsa ciclistica dilettanti per la "Coppa del Re". — A sinistra: Una caduta generale. — A destra: La discesa della Cappelletta.

(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

La corsa ciclistica per la "Coppa del Re",

(Dal nostro inviato speciale).

Milano, 16 giugno.

Le operazioni preliminari della partenza hanno questa volta tenuti occupati i commissari oltre il consueto, e ciò per il gran numero dei concorrenti. E' solo verso le 10 che possiamo avviarcici sullo stradone di Varese al di là del passaggio a livello della Cagnola in attesa dei corridori. Finalmente alle 10,8, dietro di noi, lo starter ha dato la partenza ai 205 corridori, che tosto ci sorpassano avvolti in un nugolo di polvere.

Avviene raramente di assistere da noi ad una corsa ciclistica con oltre 200 concorrenti e lo spettacolo di questo rincorrersi di maglie colorate è quanto mai singolare. Quando la lunga schiera è sfilata, rimontiamo a poco a poco sulla nostra Bianchi, che la cortesia della grande Casa milanese ha messo a disposizione della stampa, tutto il plotone. Sorpassiamo quelli che si sono accodati, e che già formano un plotone d'una sessantina di corridori. Ben presto avvengono le prime cadute, che fortunatamente non hanno dolorose conseguenze: qualche manubrio contorto, qualche ruota spezzata, ma nessuna disgrazia alle persone. Si registrano pure alcune *pannes*. Fra i primi appiedati noto Parnisari, Sommariva, Gar-

bussella, il vercellese Piacco ed altri ancora. Le strette vie di Saronno provocano una nuova caduta generale dalla quale escono malconci Magnani, Preti, Neri e Prigioni. E' solo sulla strada di Tadate che possiamo avvicinare il gruppo di testa composto di oltre 80 corridori. Noto a caso fra questi, giacchè la polvere ha reso invisibili i numeri, i nomi dei corridori Quaglia, Nuvoli, Malaguti, Festa, Ceci, Tardini, Prada, Bassi, Cavaldani junior, Ottonello, Guasco, ecc. Siamo giunti intanto alla salita della Marcolina e tutto il gruppo di testa arranca la salita a passo sostenuto. A poco a poco cedono fra i primi Chiappa, Fronzola, Teredo, Bonfanti, Saldani. Piacco si ferma per cambiare una gomma. Poco dopo vediamo Quaglia perdere terreno. Lo avviciniamo ed egli si lamenta di forti dolori viscerali. Man mano che la strada sale, il plotone si fraziona sempre più. Filiamo ora verso Varese, dove alle 11,35 ci raggiunge il gruppo di testa. Sono oltre 70 concorrenti che passano al primo controllo a firma nello spazio di meno di cinque minuti.

Si tenta una neutralizzazione ma qualcuno dei corridori riesce a svignarsela e allora tutti gli altri ripartono in massa alla volta di Como.

Sulla salita della Cappelletta.

La salita della Cappelletta, la seconda fatica della giornata, si para ora innanzi ai corridori e i primi la affrontano a forte andatura. Conduce

meravigliosamente sulle tortuose spire della aspra salita Ripamonti, seguito da Ottonello, Guarisco, Prada, Cassini, che compongono il gruppo di testa. E' su questa salita che il vercellese Piacco, oggi in cattiva giornata, si ritira.

Nella discesa che conduce ad Erba si uniscono ai primi alcuni altri corridori, tra cui Gaminiani e Castellani.

Alle ore 13 siamo ad Erba, e solo più otto corridori formano ormai il gruppo di testa. Attraversiamo Erba fra due fitte ali di popolo. Il sole è torrido, ed il polverone che si solleva dalla strada è accecante. Sotto Pusiano entramo nel gruppo dei primi otto Bassi, Bonfanti, Rongoni, Maganza e Verzoni. La corsa si fa ora un po' lenta, i corridori cominciano a sentire gli stimoli della fame e ancora più quelli della sete. Nelle adiacenze di Lecco il minuscolo Guarisco ha qualche scatto improvviso e l'andatura del plotone diviene tratto tratto accelerata, per merito suo. Giungiamo al controllo di Lecco alle 13,20 sono 13 che compongono ora il gruppo di testa. Ripartiamo da Lecco alla volta di Moza. Non appena oltrepassato Olginate, Castellani cade e guasta una padiella ma ben presto riprende. Dopo di lui Gaminiani e Verzoni e Guarisco rimangono parimenti staccati per guasti di macchina. Sulla salita della Cicognola, come già su quella aspra della Cappelletta, è ancora Ripamonti che guida il plotone. Lo seguono Ozada, Ottonelli, Cassini, Bassi, Capra, Maganza e Bonfanti. Quest'ultimo a metà



La corsa ciclistica dilettanti per la "Coppa del Re". — A sinistra: Cassini, di Novi Ligure, vincitore, firma all'arrivo. — A destra: I concorrenti alla partenza.

(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

CICLISTI montate PNEUMATICI
BUCCANEER - PALMER

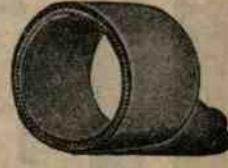
Smontabili L. 21,00 - II treno - L. 25,00 Tubolari.

Assicurazione della Fondiaria-Infortuni in Lire 2000 gratis.

TORINO - Via Arsenale, 17 - TORINO



Tipo smontabile.



Tubolare.

salita si ferma per rifocillarsi e non riprenderà più contatto coi primi. La corsa è ormai circoscritta a questi 7 nomini. Il polverone nel tratto Lecco-Monza è quanto mai accecante e il caldo sempre più opprimente. La corsa ritorna monotona e alle 14,34 precediamo i corridori verso Monza. Ci fermiamo ad assistere al passaggio dei primi e tutti e sette i corridori che avevano lasciato poco anzi sono ancora uniti. Non mancano ormai che 10 km. al traguardo finale. Decidiamo perciò di precedere con la nostra automobile i corridori all'ippodromo di Turro.

L'arrivo all'Ippodromo di Turro.

All'interno dell'Ippodromo lo spettacolo della folla è grandioso. Le tribune e il recinto del prato appaiono stipati da un pubblico veramente numeroso, malgrado la coincidenza del Premio Ambrosiano. Anche qui come su tutto il percorso l'organizzazione è perfetta. Molto opportunamente si è divisa la pista in due settori ad evitare l'inframmechiamento di corridori ultimi venuti con gli altri che sono entrati prima. I concorrenti debbono i fatti compiere un giro e mezzo di pista. I signori Vigorelli e Cavazzoni, presidente e segretario dello S. C. Milano, il fiorentino Sodalizio organizzatore della corsa, dirigono personalmente le operazioni del controllo di arrivo e tutto procede nel massimo ordine.

Alle ore 15 è annunciato il gruppo dei primi sette corridori, che giungono nell'Ippodromo attraverso la larga breccia sulla via Padova. E' in testa il bresciano Capra. Il pubblico scoppia in un fragoroso applauso. All'ultima curva, a 150 metri dal traguardo finale, i concorrenti entrano in azione. Sembra ormai che più nessuno debba rimontare il primo, ma a qualche decina di metri dal traguardo si fa luce Cassini con uno spunto meraviglioso trascinando alla sua ruota Ottonello e Bassi, quest'ultimo chiuso involontariamente dai due. Sul traguardo Cassini è innanzi a tutti per un quarto di ruota su Ottonello, che precede di mezza macchina Bassi.

Giulio Korner.

L'ordine d'arrivo.

Ecco l'ordine ufficiale di arrivo: 1. Cassini Guido, della Unione Sportiva di Novi Ligure, alle ore 15,4; impiegando ore 4,56 (media oraria km. 30,200); 2. Ottonello Mario, dello Sporting Club di Genova; 3. Bassi Giovanni, della Pro Gorla di Mi-



I vincitori della Coppa del Re. - Cassini e Ottonello all'arrivo al Trotter di Milano.
(Argus Photo-Reportage - Milano).

lano; 4. Ripamonti; 5. Capra; 6. Maganza; 7. Prada (questi ultimi tutti in gruppo alle ore 15,9); 8. Comi; 9. Speranza; 10. Bonfanti; 11. Longoni; 12. Castellani; 13. Casale; 14. Ceci; 15. Gavaglia; 16. Croce; 17. Ferrari; 18. Guarisco; 19. « Fato »; 20. Cassini Giulio; 21. Agosta Toto Arnaldo; 22. Lovati Tranquillo; 23. Bronzola A.; 24. Prigione C.; 25. Valentini G.; 26. Vigoni S.; 27. Nu-

voli G.; 28. Locatelli O.; 29. Lolli F.; 30. Colombo Giovanni.

Seguono nell'ordine dalle ore 15,21 alla scadenza del tempo massimo:

Cerutti Ettore, Colli Ottorino, Forno Armando, Sartini Antonio, Chiappa Dante, Scaioni Giovanni,



Ricordi della corsa Parigi-Bruxelles (1912). — A sinistra: I corridori entrano a Luxembourg. — A destra: Lapize, vincitore in 15 ore 15' 2".

Agenzia Lombarda
Via Bazzoni, 8
MILANO

Pneumatici TEDESCHI
trionfatori del grande match
GERBI contro GALETTI

Agenzia Piemontese
Corso Oporto, 31 bis
TORINO



Albini, vincitore della corsa uell ora disputatasi domenica al Trotter Milanese.
(Fot. Argus - Photo-Reportage Milano).

Collina Mario, Invernizzi Luigi, Dognini Carlo, Ondri Romeo, Cislighi Carlo, Capasso Raffaele, Confalonieri Gaetano, Crosta Ettore, Ambilla Attilio, Panarari Ferruccio, Candiani Virginio, Castoldi Mario, Rossi Francesco, Vicini Mario, Buelli Antonio, Ossi Bruno, Mussi Luigi, Frontini Carlo, Ossendo Sartico, Ferrario Arturo, Bissi Luigi, Melloni Eulio, Pellegrino Luigi, Bellinzoni Enrico, Curioni Petro, Tosanini Domenico, Muriotti Renato, Galbusera Giovanni, Celentano Giuseppe, Bacci Gaetano, Palea Riccardo, Ronzoni Luigi, Pedotti Italo, Franchi Giuseppe, Aldovini Ottaviano, Melegati Alessandro, Magstri Roberto, Baroli Enrico, Varisco Carlo, Masetti Frangiotto, De Nicolai Domenico, Sessa Volfango, Fossi Gino, Cecchini Attilio, Cavatini Mario Sangiorgio Emilio, Clerici Amadeo, Galloni Aldo, Borgatti Giuseppe, Platè Luigi, Gigliardi Bettista, Castelli Mario, Colombo Daniele, Marocco Pietro, Ghisetti Guido, Vegetti Paolo, Casati Ezio, Lesmo Carlo, Petrarochi Cesio, Albini Girolamo, Caravati Carlo, Brianzoni Piero, Magagni Renato, Molinari Giovanni, Miracoli Carlo, Cagnoni Francesco, Innocente Franco, Giulietti Arnaldo, Zambelli Mario, De Carlini Giuseppe, Luppi Lodovico.

In totale arrivarono, dei 205 partiti, 107 corridori.

Un ringraziamento particolare della Stampa Sportiva ai simpatici Tomasselli che ovviò su una rapida Bianchi della grande Cisa milanese (gomme Pirelli) il nostro reporter al seguito della corsa.

Il Gran Premio Motociclistico Torino

Se il motociclismo doveva risorgere in Italia, era facile prevedere che più che in ogni altro centro, dovesse prosperare a Torino, la città all'avanguardia nell'industria metallurgica. Di un paio d'anni la nostra città si è portata infatti ai primi ranghi nella fabbricazione di motociclette solide e veloci che possono vittoriosamente rallegrare con quelle delle migliori marche estere.

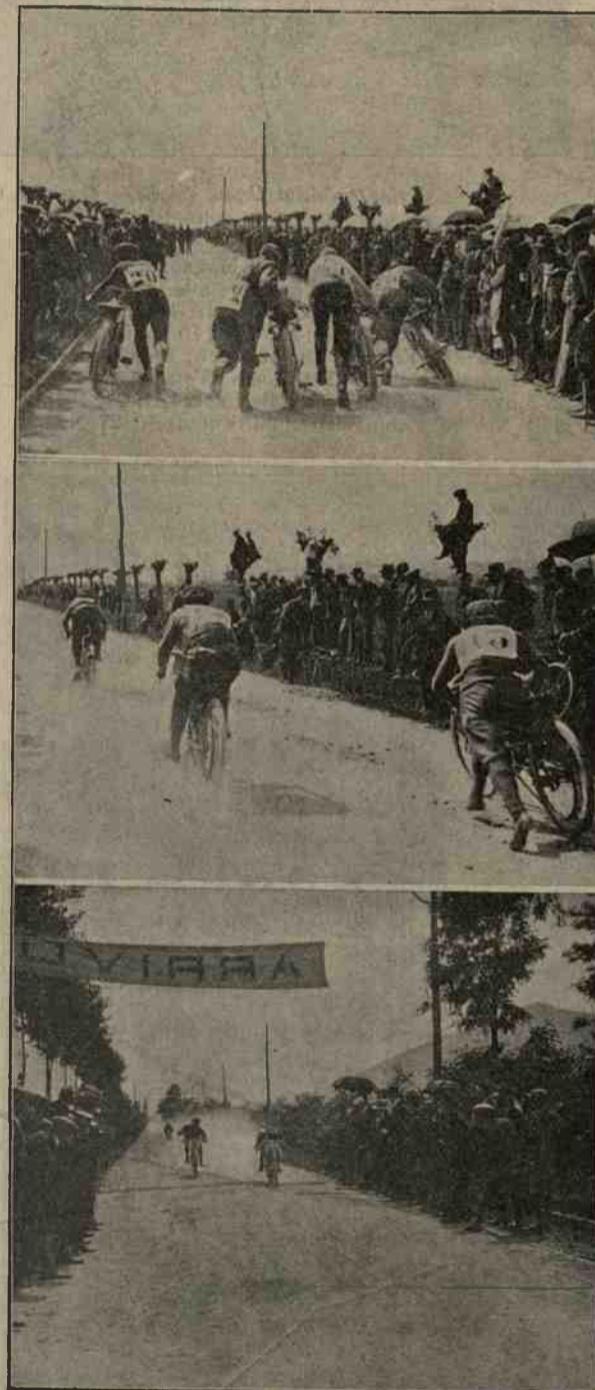
Intensificata la produzione e trovato un pubblico stranamente favorevole al nuovo mezzo di locomozione che parve, al suo primo avvento, un comodo e malsicuro, era logico che dovessero sorgere frequenti iniziative ed organizzazioni di gare motociclistiche.

Come l'anno passato, anche quest'anno, la società

ANZANI
Courbevoie - Senna.

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

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



Il Gran Premio Torino per motociclette. — Alcune fasi della corsa. - Dall'alto in basso: 1. Pronti per la partenza. - 2. Il via. - 3. L'arrivo di Valenzano e Della Ferrera.
(Fot. Ubertalli e Morsolin - Torino).

La Torino ha bandito la sua gara che, per la serietà dell'organizzazione ha avuto il potere di raccogliere un cospicuo numero di concorrenti: una quarantina circa.

Il Gran Premio Torino disputato domenica scorsa sul circuito O-bassano-Bruino-Piassasco-O-bassano, che i concorrenti dovevano percorrere sei volte (km. 100) fu favorito da una giornata magnifica, ed ebbe un numeroso concorso di pubblico.

Delle gare, disputatissime in tutte le categorie, offrì l'interesse maggiore quella riservata alle macchine di cilindrata inferiore ai 500 cmc. (1/2 litro), nella quale l'ex-campione mondiale ciclistico Della Ferrera, malgrado una caduta, riuscì a stabilire una ragguaglia debole performance ad una velocità di oltre 90 km. all'ora con ben 9 minuti di vantaggio sul precedente record di egual percorso.

L'organizzazione fu discreta. Peccato che la confusione sul traguardo d'arrivo non abbia permesso agli incaricati di segnalare i vari passaggi con maggiore precisione, evitando proteste di concorrenti che si ritenevano danneggiati dalla classifica ufficiale, la quale venne così stabilita:

1.a Categoría (cmc. 250): 1. Luschi (Siamt), in ore 1:48'41"35; 2. Olivieri (Gaia), in 2:21'12"; 3. Rolando (Gaia), in 2:28'53"25;

Questi due ultimi caduti, proseguirono nondimeno la corsa. Il corridore Morano, pure caduto, dovette ritirarsi.

2.a Categoría (cmc. 333): 1. Rava (Siamt), in ore 1:29'53"35; 2. Ace (Frer), in 1:30'57.35; 3. Radice (Frer), in 1:37'18"; 4. Wulliam (Motosacoche), in 1:40'50"35; 5. Merlo (Frer), in 1:41'1"; 6. Bussano (Motosacoche), in 1:44'25"; 7. Riva (Siamt), in 1:48'49"25; 8. Scalisi, in 2:1'27"; 9. Genesini (Motosacoche), in 2:5'15"35.

3.a Categoría (500 cmc.): 1. Della Ferrera Federico (Della Ferrera), in ore 1:11'15"45; 2. Valenzano (Della Ferrera), in 1:12'47"25; 3. Bourlot (Riga), in 1:28'45"; 4. Longo F. (Riga), in 1:29'15"45; 5. Bonasso (Borgo), in 1:45'2"15.

4.a Categoría (superiore ai 500 cmc.): 1. Bellorini (Frer), in ore 1:16'36"15; 2. Semeria (Siamt), in 1:36'9"; 3. Garelli (Borgo), in 1:52'7"25; 4. Peracchio (Borgo), in 2:4'21"25.

Funsero da cronometristi i signori Legnazzi e Marcorati del Moto-Club d'Italia. A.C.

La Settimana Aviatoria

La Lega Aerea Nazionale. - Istituzione di campo di atterramento. — La Presidenza della Lega Aerea Nazionale in una sua recente seduta ha deliberato di sottoporre all'approvazione del Consiglio Generale di Direzione dell'Associazione un progetto di organizzazione e di allestimento di campi di atterramento per gli aeroplani e i dirigibili destinati a rappresentare una vera provvidenza per i navigatori dell'aria.

Come è infatti noto, l'aereo-navigazione incontra da noi delle speciali difficoltà di sviluppo perché gli aviatori, a cagione del modo di coltura delle nostre pianure e della topografia frastagliata di tutto il paese, non hanno facilità di poter atterrare in casi di forza maggiore e tante volte ne sono impossibilitati e lo devono fare con rischio gravissimo della loro vita, come recenti disgrazie intervenute a piloti espertissimi hanno dimostrato.

Da parte di una Commissione di tecnici di valore e soprattutto per merito del cap. Piazza — il noto aviatore — è stato preparato uno studio preliminare dal quale si desume come l'istituzione di campi di atterramento — i porti dell'aria — non rappresenti grandi difficoltà né degli impegni di spesa gravosi, mentre i campi sono destinati a portare non lieve beneficio nelle località che verranno prescelte dal Comitato.

L'importanza di tale argomento non è sfuggita ad alcuni nostri concittadini che hanno a cura l'interesse della città, e sappiamo che anche da noi si lavora per poter sottoporre alla Lega Aerea delle proposte concrete, allo scopo di assicurare



CATALOGO GRATIS a richiesta

REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58
FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

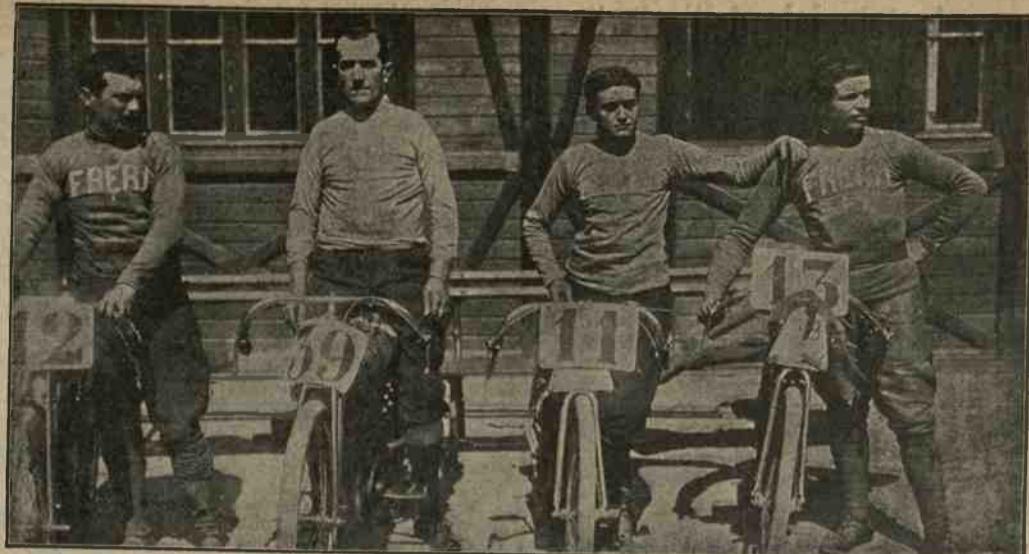
Primi premi a tutte le esposizioni - Grand Prix Bruxelles 1910 - 2 Grands Prix Buenos Aires 1910 - 3 Grands Prix Torino 1911.

alla nostra città il beneficio morale e materiale di uno di questi campi.

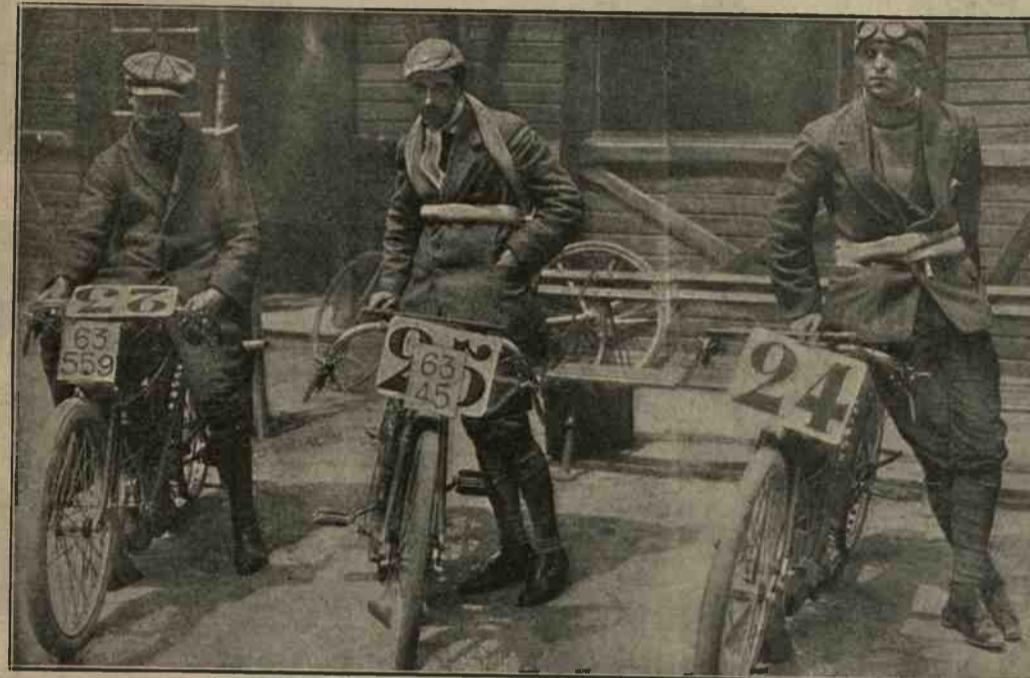
Siamo d'altra parte informati che le proposte che pervengono alla sede centrale in Milano della L. A. N. sono numerose e mentre per il momento tale Associazione si limita a diramare le indicazioni generali che dovranno servire nella scelta, essa si propone di definire le varie pratiche in modo che a circa 20 km. di distanza l'uno dall'altro possano essere istituiti i campi sopra citati.

All'Areodromo Farman a Buc. — Dieci sottufficiali dell'Armata italiana scelti per pilotare gli apparecchi Maurice Farman che dovranno servire in Tripolitania, per trasporti aerei d'urgenza, vennero a Buc condotti dal capitano Prandoni e stanno cominciando il necessario breve periodo di apprendistaggio della macchina, in cui amministrati dai noti piloti Fourny e Bernard.

L'aviazione alle Manovre. — Una esperienza assai interessante sta per terminare alla Scuola Centrale d'Aviazione militare di Buc. Era necessario di sapere se nel periodo delle manovre in aperta campagna, gli aeroplani potessero essere ugualmente utilizzati malgrado l'assenza degli hangar, e se il loro accampamento all'aria libera non si rendesse pericoloso per le macchine e quindi ai piloti destinati poi a montarle.



L'équipe della casa Fiera che con Bellorini vinse la categoria oltre i cento metri cubi 600. Da sinistra a destra: Acerboni, Bellorini, Merlo e Radice. (Fot. Ubertalli e Morsolin - Torino).



L'équipe della casa Della Ferrera vincitrice della 3ª categoria con 1º Della Ferrera Federico e 2º Valenzano Pietro. Da sinistra destra: Della Ferrera, Valenzano e Cipriano. (Fot. Ubertalli e Morsolin - Torino).

Maurizio Farman ha lasciato per tale esperimento uno dei suoi apparecchi, tipo militare, all'aria libera per 20 giorni di seguito. Questo apparecchio fu quindi esposto agli ardenti raggi del sole, poi alla temperatura fredda delle notti, e la macchina ha resistito a tutte le intemperie. Ogni giorno la Commissione militare lo faceva visitare e quindi i capi piloti della scuola signori Farman e Fourny si alzavano con l'apparecchio facendo dei voli con un passeggero a bordo.

Questi brillanti risultati sono dovuti non solo all'eccellenza dell'apparecchio, ma anche agli ingegnosi dispositivi impiegati per immobilizzarlo e proteggerlo; il motore e l'elica sono stati involti in una camicia speciale di cuoio; l'apparecchio stesso, riposando sui pattini, ha le ruote fissate come in una trincea; inoltre i comandi sono immobilizzati e l'apparecchio è solidamente fissato al suolo. Questa esperienza assai interessante ci insegna, fortunatamente, che con un apparecchio sufficientemente solido per resistere alle intemperie, non è punto necessario di rischiare uno smontaggio sempre delicato e sovente dannoso per il pilota, che in tutti i casi necessita il trasporto d'un armamentario di ordigni meccanici che costituiscono sempre un ingombro.

Questo processo ha inoltre il vantaggio di permettere alla macchina una partenza immediata, senza ritardo nel prepararla, e senza un gran aiuto di personale, e sopprime ben inteso tutte le numerose vetture necessarie al trasporto di apparecchi smontati. I risultati ottenuti sono inoltre più rimarchevoli perché fatti in periodo di tempo cattivissimo.

L'ultimo giorno delle manovre l'apparecchio, pilotato dal signor Maurice Farman, ha navigato trasportando passeggeri per più di due ore.

mese. L'importante e caratteristico avvenimento — assolutamente nuovo nella storia marinara italiana — è atteso con il più vivo interesse in tutti i nostri ambienti sportivi e marittimi, poiché tale Congresso si prefigge di gettare le basi di una vasta e potente Federazione tra tutte le Società nazionali che si occupano di yachting, allo scopo di unificare gli sforzi e di far sorgere rapidamente sui nostri mari una florida e rigogliosa marina da diporto, che sia degna delle più nobili e più grandi aspirazioni del nostro Paese.



L'équipe della casa Siamt che ha vinto la prima Categoria con Scales e la seconda categoria con Rava. Da sinistra a destra: Riva, Rava e Scales. (Fot. Ubertalli e Morsolin - Torino).

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anonima ED. BIANCHI - Viale Aruzzi, 10 - Milano

BIANCHI

montate
con gomme

PIRELLI

La marcia trionfale dell'aviazione

Dalla traversata della Manica
al Gran Premio dell'Aero Club di Francia.

Fra gli sports attualmente praticati, l'aviazione è senza dubbio quello che tiene il primo posto. Anche se lo si vuol classificare fra gli sports che dal punto di vista nazionale non presentano alcuna utilità e costituiscono tutt'al più una distrazione, è ciò nondimeno, qualcosa più d'uno sport, per la sua incontestabile utilità come arma offensiva e di difesa, come mezzo di comunicazione ed anche di trasporto, in una parola, per il suo carattere militare. E' il solo del resto che

abbia ottenuto il suffragio universale. Per esso nessuna astensione, tutti si interessano. Le recenti sottoscrizioni a favore della flotta aerea ne sono una prova tangibile.

L'entusiasmo che detta sottoscrizione ha suscitato, dimostra una volta di più che il patriottismo in Italia non è una parola vana. Ma chi avrebbe osato credere, or son pochi anni, che l'uomo avrebbe potuto competere nel volar nello spazio con gli uccelli più veloci? Quale scetticismo e quanta ironia deve aver accolto colui che pel primo affermò possibile la conquista dell'aria! Passi l'automobilismo, passi ancora il dirigibile, ma l'areoplano!

Pertanto il fatto acquisito è là: l'uomo vola! Il sogno ha fatto luogo alla realtà. Non più scettici, non più motteggiatori dinanzi all'irrealizzata

bile realizzato. Non più spiriti retrogradi che possano dubitare della soluzione del problema. Non più ciechi che neghino il giorno!...

Ogni nuova ora è apportatrice d'una nuova idea; ogni giorno perfeziona l'opera. Sempre prodezze nuove, sempre nuovi records. Sono vicini ancora, e pure paiono già lontani, i tempi in cui un ardito aviatore attraversò d'un volo solo la Manica, stupendo il mondo. Quale audacia nel suo gesto e che bell'esempio di coraggio cavalleresco...

Oggi la ripetizione di simile prova non susciterebbe che un mediocre interesse. Cosa appare difatti al confronto della traversata delle Alpi, della Parigi-Roma, della Parigi-Madrid, del Circuito Europeo? La psiche umana è così fatta: l'uomo non può essere mai soddisfatto; gli occor-



I concorrenti al Gran Premio dell'Aero Club di Francia.

Dall'alto in basso e da sinistra a destra: 1^a linea: Maurice Tabuteau, Bedel, Brindjont Des Moulinais, Bobba. - 2^a linea: Larcinthy-Tholozan, Védrines, Busson, Prévost.
3^a linea: Vidart, Molla, Amerigo, Granel. - 4^a linea: Bathiat, Kimmerling (morto in seguito a caduta fatta durante l'allenamento), Oliverès, A. Frey, Bielovucic.

— MODELLI ARTISTICI —
per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare
di ogni genere - Religiosa, 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



Dall'alto in basso e da sinistra a destra: 1^a linea: Moinneau, Debussay, Allard, Labouret, Gaubert. - 2^a linea: Debrouet, Helen, Gobé, Espanet. 3^a linea: Renaux, Fourny, Fischer, Legagneux. - 4^a linea: Garros, Hamel, Perreyon, Divetain, Ehrmann.

rono ogni giorno novelle emozioni, nuovi pericoli. La cosa che gli piace oggi, domani gli viene indifferente. La vera vita non è nell'inazione, nella calma; essa è il movimento stesso. E' là dove vi ha lo sforzo, il pensiero, il lavoro, che prosperano le due grandi cose: Industria e Progresso.

Oggi tutti gli studi di quanti si interessano all'aviazione convergono verso il medesimo problema: la navigazione aerea senza rischio. Trovare un apparecchio veramente stabile che offra una perfetta sicurezza all'aviatore anche in caso di panne, e di lotta contro gli elementi.

Sia esso conformato in modo nuovo, speciale, sia pure munito d'un semplice paracadute, purchè si riesca ad evitare la morte, e le violenti cadute...

Ecco il problema.

Questo è l'ideale che tentano di raggiungere tutti gli studiosi, tutti i costruttori che nel loro lavoro quotidiano non cercano alcuna ambizione, non aspirano che ad una ricompensa, quella del dovere compiuto verso la patria e verso l'umanità.

Il loro compito è ardito, ma enorme è la loro perseveranza. L'ideale non può tardare a concretizzarsi: l'alba di questo giorno non è lontana. Auguriamoci che essa venga prestissimo, prima che dell'altro sangue allarghi la macchia sanguinolenta che segna questa tappa dell'umano progresso.

Una nuova grande prova aerea ci ha offerto la Francia, di questi giorni.

Domenica scorsa, infatti, ad Angers si è disputato il Gran Premio dell'Aero Club di Francia, sul percorso: Angers-Cholet-Saumur da percorrersi sette volte, tre la domenica e quattro il lunedì, con un totale di 1100 chilometri.

La difficoltà del percorso che mancava in molti punti di luoghi di atterraggio, e l'inclemenza delle giornate piovose e ventose, resero questa corsa d'aeroplani la più pericolosa di quante si svolsero fino ad oggi. Il suo risultato fu quasi disastroso. Del centinaio circa fra aviatori e passeggeri iscritti, il solo Garros riuscì a percorrere i tre giri in programma nella prima giornata. Gli altri pochi concorrenti rimasti in gara si ritirarono, mentre molti costruttori preferirono senz'altro dichiarare *forfait* e non concorrere.

Campionato Italiano resistenza 1911 - Km. 230 - 1^o Azzini
Milano-Verona-Mantova-Modena 1911 - Km. 290 - 1^o Bolzeni
Circuito Colli Euganei 1911 - Km. 240 - 1^o Berdin
Gran Corsa delle 6 ore - Verona 1911 - Km. 165 - 1^o Portelli

5
bicicletta
5
bicicletta

DEI

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

ENERGINE

LA MIGLIORE BENZINA PER AUTOMOBILI

40 % di economia sul consumo

30 % di risparmio sull'evaporizzazione

20 % di maggior rendimento del motore

“**ENERGINE**”, non spande nè odore, nè fumo, mantenendo perfettamente pulite le camere di esplosione e relative valvole. “**ENERGINE**”, è un corpo omogeneo, non soggetto nè a basse, nè ad alte gravità.

Corsa motociclistica PINEROLO-PIOSSASCO - Km. 25 (12 Maggio 1912)

1º Valenzano su Moto **Della Ferrera** - Velocità 92 Km. all'ora.

Corsa BIELLA-OROPA - Km. 14,500 di ripida salita 15 % (26 Maggio 1912)

1º **Della Ferrera** - 2º Valenzano su Moto **Della Ferrera** - 2 macchine inscritte: 2 prime arrivate - Velocità 60 Km. all'ora.

Corsa PIOSSASCO-BRUINO-ORBASSANO - Km. 100 (16 Giugno 1912)

1º **Della Ferrera** - 2º Valenzano su **Della Ferrera**, battendo 36 concorrenti e di oltre 5 minuti il tempo della categoria superiore.

Il signor **Della Ferrera** abbassa di 28 minuti il record dell'anno precedente e il Signor **Valenzano** vince il premio della regolarità.

 In queste tre gare la sola équipe **DELLA FERRERA** usava la nuova Benzina “**ENERGINE**” 

Benzine in tutte le gradazioni e Gli lubrificanti per automobili ed industrie.

Rappresentante per l'Italia: **FERRERO ANDREA (Urfit)** - Via Mazzini, 20 - Torino

Ecco la cronaca della prima giornata. Il cattivo tempo ha impedito al pubblico di recarsi al luogo della partenza. Le tribune sono vuote: vi sono soltanto poche persone nei posti popolari.

Passano le ore d'attesa. Ma grido il vento spaventoso, che fa scricchiolare le bandiere e strappa le bandierine, Garros si decide a partire. Parte primo, col suo monoplano, alle 9,10, sua ora regolamentare. I pochi presenti vivamente lo applaudono.

Il primo volo ardimentoso è seguito subito da altri. Alle ore 10 i cinque monoplani sono partiti nell'ordine seguente: Garros, Bebel, Legagneux con un passeggero, Martinet con un passeggero, ed Heleu. Poco dopo la sua partenza, Bebel ha fatto una caduta a cinquecento metri dal campo di aviazione. Grazie alla sua abilità, il pilota se l'è cavata con l'elica rotta. Egli vuol riparare e ripartire. Il tempo si mantiene cattivo. Dopo poco, un altro monoplano, quello di Hamel, che conduce un passeggero, prende ancora la partenza. Si annuncia che, malgrado il tempo, coloro che sono partiti precedentemente continuano.

Ecco la classifica del primo giro.

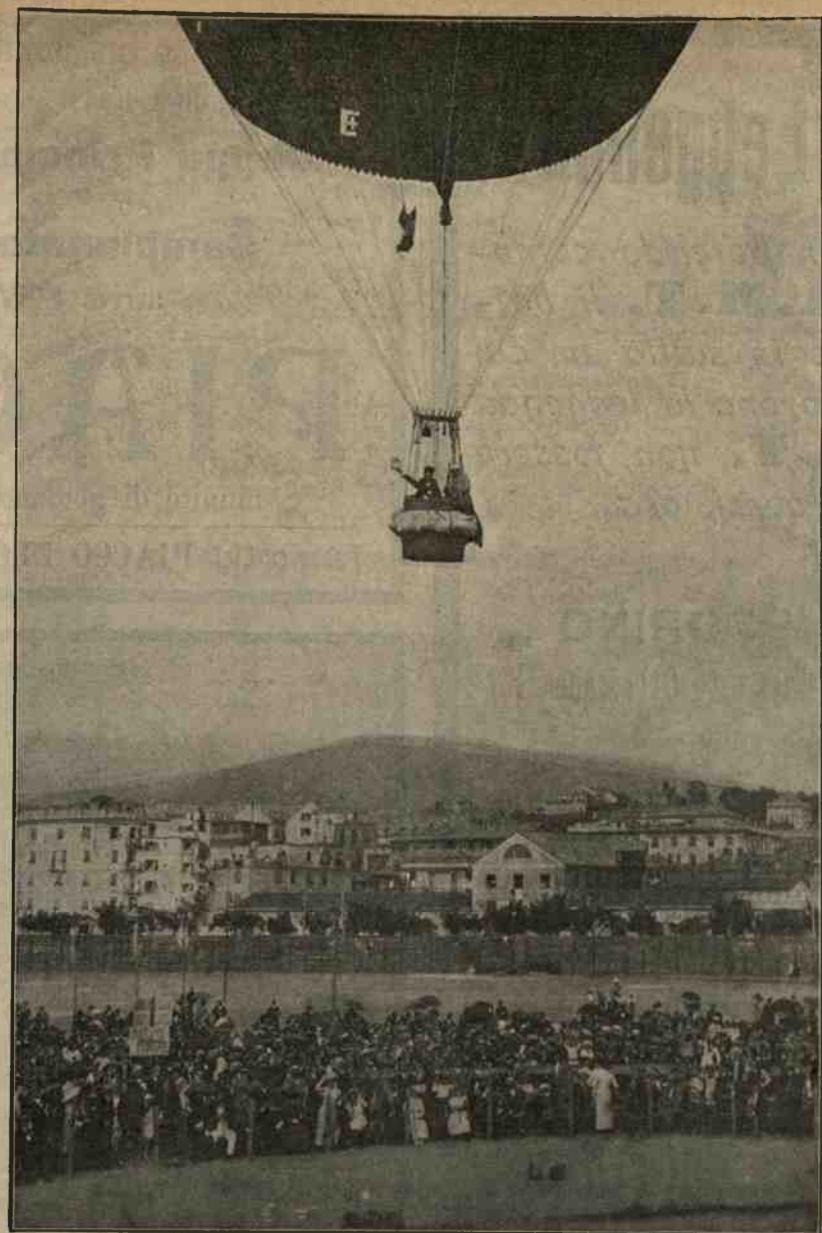
1. Espanet su Nieuport in 2,648".
2. Hamel su Bériot in 2,27".
3. Garros su Bériot in 2,39'38".

A norma del regolamento che fa beneficiare di un sesto del tempo impiegato per ogni passeggero trasportato, Hamel che portava un passeggero ebbe il suo tempo diminuito a 1,45'40" e passò quindi al primo posto.

Nel pomeriggio, il tempo va peggiorando e comincia a cadere la pioggia, ma gli spettatori, sebbene privi di ricovero, rimangono sul campo. Invece, il pubblico delle tribune, a poco a poco si allontana.

Brindejone des Moulinais, che ha lasciato il campo di aviazione venti minuti dopo mezzogiorno, termina il primo giro in ottime condizioni, ed atterra al punto di partenza all'1'52'. Egli, quindi, avrebbe coperto il percorso più rapidamente di tutti, ma i commissari sportivi lo considerano partito alla sua ora ufficiale, cioè, alle 9,20, e quindi, il tempo da lui ufficialmente impiegato, per compiere il primo giro, è di ore 4,87"2/5. Riprende il volo alle ore 2,56", per compiere il secondo giro.

Garros termina il secondo giro, e giunge alle ore 3'12'56", coprendo i due primi giri in 5,36'56". Espanet ha



Presente un enorme pubblico che gremiva ogni ordine di posti, domenica, alle ore 16'50, l'Aquila, il bell'areostato del cap. Paul Spiegel, salvo da piazze di Francia, a Genova, recando a bordo i colleghi Carlo Panzeri e Giuseppe F. Costa. Dopo due ore di viaggio, l'Aquila scendeva felicemente alla Cascina Silvadora, nei dintorni di Ponte Curone (Voghera).

(Fot. Guarnieri - Genova).

preso terra a Cholet, e non ha potuto ripartire, dovendo fare la riparazione all'apparecchio. Hamel ha preso terra pure a Cholet, vicino al campo di aviazione, ma non ha passato la linea di arrivo, per cui non poté essere controllato. Egli ha spezzato il suo apparecchio, e sta riparandolo.

Garros riparte alle ore 3,45" per compiere il terzo giro. Poco dopo, la pioggia cessa, ma il vento continua a soffiare con violenza. Incomincia a splendere il sole. Subito gli apparecchi sono fatti uscire dagli hangars e portati al punto di partenza.

Gli aviatori non hanno intenzione di terminare il Circuito, mancando loro il tempo materiale, ma solo di guadagnare il premio di 500 lire, attribuito a tutti gli apparecchi, che abbiano compiuto un giro dell'Aerodromo. Partono successivamente, per guadagnare questo premio, Bobar, Tabureau, Gaubert, Tolozan, Lebourret, Allard, Vidart, Fischer, Molla e Moignot.

Brindejone termina il secondo giro alle 5'38'42", coprendo in ore 3,16'35" e impiegando, per i due giri, un tempo totale di ore 7,24'42".

Egli riparte alle ore 5,46", per iniziare il terzo giro. Gli aviatori continuano ad uscire e fanno evoluzioni sopra l'Aerodromo.

Garros, giunge alle ore 6,2'58", coprendo il terzo giro in ore 2,20'22", e i tre giri della prima giornata in ore 7,56'58". Due concorrenti possono, dunque, rimanere a competere, per terminare la prova, se Brindejone può terminare prima delle 7 il suo terzo giro.

Brindejone De Moulinais è arrivato ad Angers quattro minuti dopo che il controllo è stato chiuso. Quindi il secondo premio gli è sfuggito. Garros fu quindi il vincitore della prima giornata e l'unico ammesso a disputare la seconda parte del percorso nel successivo lunedì. Egli superò anche la seconda prova in modo brillante, compiendo anche i due giri che erano stati fissati per la gara di consolazione, aggiunti dal Comitato nella giornata di lunedì perché vi partecipassero gli aviatori eliminati nella prima giornata del Gran Premio.

Garros percorse in totale, nelle due giornate, nove giri del Circuito e cioè km. 1416 impiegando ore 12'36'!

L'ardito aviatore ebbe una giusta ricompensa, guadagnando ben 75 mila franchi!

reporter.



La morte del celebre aviatore Kimmerling. — Le nostre fotografie ricordano qualche fase della sua vita di aviatore.

CICLI MAINO Gomme Pirelli
Ditta GIOVANNI MAINO Alessandria — Rappresentanti per Torino:
Signori MONTECUCCO e FIORITO via Nizza, 34.

La fine di una Leggenda!...

I concorrenti non potendo contestare che la **S. I. A. M. T.** li batteva in tutte le corse in salita in cui si presentava, propalarono la leggenda che le **S. I. A. M. T.** non fossero adatte per lunghi percorsi, ora

Domenica 16 Giugno nel

GRAN PREMIO " TORINO ,"

Circuito Orbassano-Bruino-Piossasco-Orbassano

da coprirsi sette volte

le stesse **S. I. A. M. T.** che già avevano vinto tutte le Categorie in cui si erano presentate nella Corsa **Susa-Moncenisio**, e che con un piccolo motore di 250 cm. di cilindrata avevano battute tutte le 333 cm. nella corsa **Biella-Oropa**,

VIN SERO la 1^a Categoria con 1^o Luschi

2^a " 1^o Rava

e senza una malaugurata caduta, avrebbero vinto anche la 4^a Categoria, e

VINCENDO il premio più ambito cioè la **Gran Coppa della Città di Torino**, l'unico premio per la regolarità, ed il **Gran Premio Orbassano** con ben 5 macchine classificate, cioè tutte quelle inscritte e partite **DIMOSTRARONO** quanto fosse assurda la leggenda così malignamente propalata.

Le Motociclette

S. I. A. M. T.

Pneus **Michelin** - Magneti **U. H.**

sono indiscutibilmente le migliori motociclette conosciute.

Stabilimento di Applicazioni Meccaniche di Luigi Semeria - Torino

Rappres. per l'Italia Settent.: G. C. Fratelli **PICENA** - Torino.
G. MAINO - Alessandria.

Rapp. per l'Italia Merid. e Cent.
Fabbroni e G. - Castiglione del Lago (Perugia).

9 Giugno 1912 - a Torino

nella Grande Corsa

"Coppa Principe del Piemonte ,"

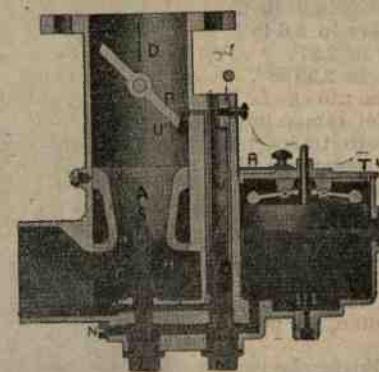
e
"Campionato Piemontese ,"

arriva **PRIMO** il Ciclo

PIACCO

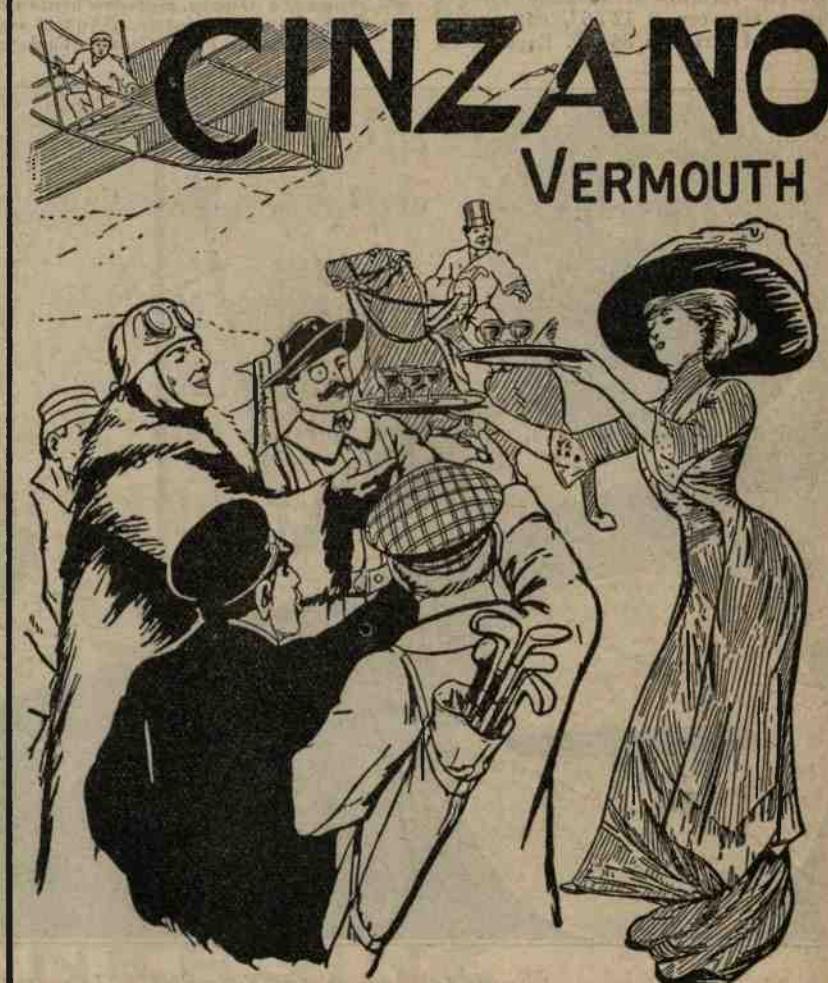
munito di gomme **Damiani**.

Fabbrica Cicli PIACCO LEONIDA - Vercelli, Via S. Paolo. 6.



Carburatori " ZENITH ,"

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



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

Le gare eliminate per Stoccolma

I ginnasti.

A Bologna, nella palestra della Società *Virtus*, si sono svolte le eliminatorie per la formazione della squadra ginnastica nazionale che dovrà rappresentare l'Italia a Stoccolma. La squadra è riunita così composta:

1. Guido Romano, della Miani di Milano, con punti 57,41; 2. Guido Boni, della Ardita di Milano, 57,25; 3. Giorgio Zimpori, della Gymnasium di Brescia, 56,96; 4. Alberto Braglia, della Panaro di Modena, 56,86; 5. Francesco Loy, della Torino di Torino, 56,61; 6. Giuseppe Domenichelli, della Fortitudo di Bologna, 55,99; 7. Paolo Salvi, della Forza e Costanza di Brescia, 55,89; 8. Pietro Bianchi, della Voluntas di Milano, 55,73; 9. Adolfo Tunisi, della Virtus di Bologna, 55,72; 10. Alfredo Gollini, della Panaro di Modena, 55,41; 11. Giovanni Mangiante, della Gymnasium di Brescia, 55,39; 12. Serafino Mazzarocchi, della Panaro di

Modena, 55,15; 13. Lorenzo Mangiante, della Gymnasium di Brescia, 55,05; 14. Luciano Savorini, della Fortitudo di Bologna, 54,79; 15. Umberto Zanolini, della Vittoria di Brescia, 54,53; 16. Angelo Zorri, della Miani di Milano, 54,43. — Supplenti: Carlo Fregosi, della Fratellanza di Savona; Pietro Stradi, della Panaro di Modena.

Gli schermitori.

A rappresentare l'Italia nelle Olimpiadi di Stoccolma, per le gare individuali e per squadre di sciabola, non che quelle individuali di fioretto furono scelti i signori:

Alajmo Edoardo di Palermo; Belloni Gino di Cremona; Benfratello John di Palermo; Cavallini Fernando di Livorno; Di Nola Ugo di Pisa; Nedò Nadi di Livorno; Pietrasanta Francesco di Brescia; Speciale Pietro di Palermo; Diana Dino di Verona; Castorina Giuseppe di Bologna.

Nessuna iscrizione neppure individuale è stata fatta per le gare di spada, in quanto non essendo state accolte le proposte fatte dalla F.S.I. circa le dimensioni della spada ammessa nel

Torneo Olimpico, questo Comitato ha deliberato che gli schermitori italiani non concorrano a tali gare dove gli schermitori stessi non potrebbero far uso delle armi che adoperano abitualmente.

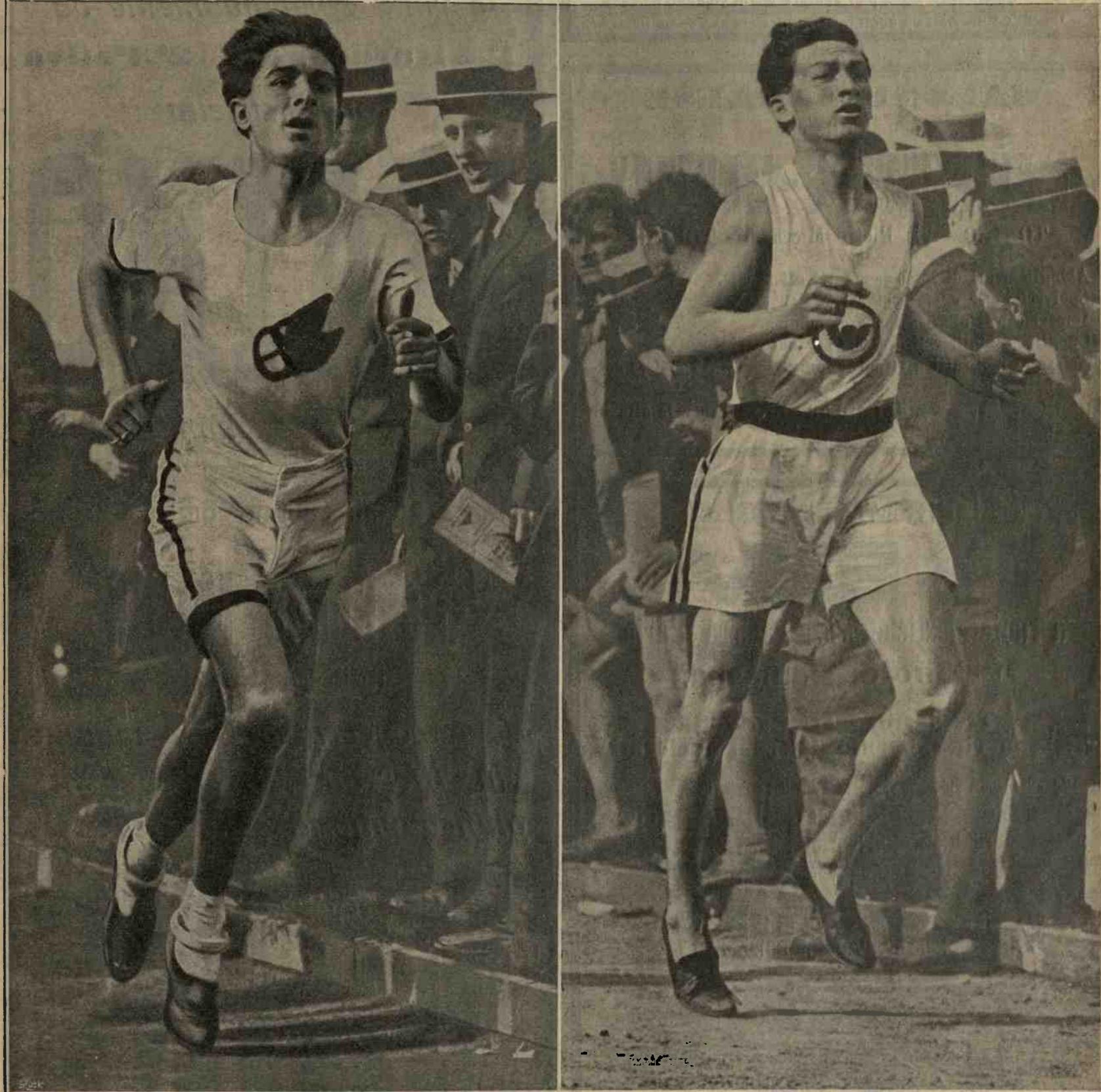
Gli atleti.

Per le gare atletiche di salti, lanci e complesse che avranno luogo in Stoccolma per la V Olimpiade, sono stati scelti: Tonini Angelo, dell'Unione Sportiva Milanese, per i salti; Lenzi Aurelio, della Società ginnastica « Libertas » di Pistoia, per il lancio del disco e per getto della palla di ferro; Legat Manlio, della Società ginnastica « Sempre Avanti » di Bologna, per il salto con l'asta, il pentathlon ed il decathlon; Paganini Alfredo, della Società ginnastica « Roma » di Roma, per decathlon, per pentathlon, per salto triplo e per salto in alto.

L'abbonamento alla

Stampa Sportiva

costa L. 5



Gl' atleti americani alle Gare di Stoccolma. — L. Scott, che ha coperto i 5000 m. in 15' 6" 2/5. Abel Kiviat, che ha battuto il record del mondo di 1500 metri in 3' 55" 4/5.



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 Calzatura: Giuseppe Ferrè - TORINO - Via Garibaldi, 10 - Telaf. 31-15

16 Giugno - Gran Premio Motociclistico «TORINO»
CIRCUITO da ripetersi 6 volte: Orbassano-Bruino-Piassasco - Km. 100

4^a Categoria oltre i cm³ 500
La più emozionante per la grande Velocità.
 Partono molte motociclette di forza straordinaria e di diverse marche, ma arriva splendidamente **Io Bellini** su Motocicletta

FRERA

gomme PIRELLI con una velocità di 78,300 all'ora.

2^a Categoria cm³ 334.

La più interessante per il gran numero di partenti.

Nel lotto enorme di concorrenti con Motociclette di tutte le Marche Estere e Nazionali, partono anche **Tre Motoleggere FRERA**, HP 2 1/4, (del tipo solito, ufficialmente adottato dal Regio Esercito Italiano), con gomme Pirelli e vengono classificate: **SECONDA - TERRA - QUINTA.**

Quale altra Casa può vantare simili risultati?

Chiedere Catalogo gratis alla SOCIETÀ ANONIMA FRERA - Tradate-Milano

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.

I PREMIATI CICLI

"REM"

a ruote elastiche senza camera d'aria
 nel Giro di Romagna.

Tre partiti - Tre arrivati
 Nessun rifornimento - Nessun incidente

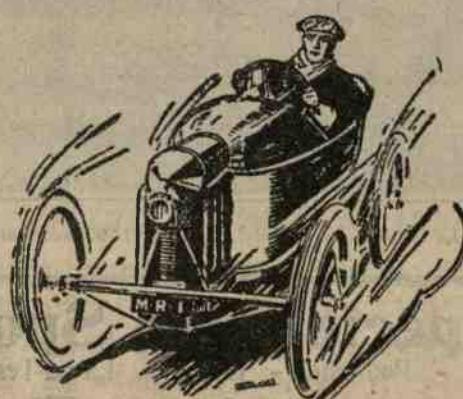
Catalogo splendidamente illustrato chiederlo con cartolina doppietta alla

"REM", Bologna-Bazzano.

Filiali: BOLOGNA - Via Poggiale, 7.
 MILANO - Corso Magenta, 55.

VETTURETTA BEDELIA

Gioiello dell'Automobilismo.



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

16 Giugno 1912

LA

Coppa Bagni di Casciana

(Bagni di Casciana - Empoli - Firenze - Lucca - Pisa - Bagni di Casciana - Km. 255)

è vinta splendidamente da

1^o Girardengo - 2^o Petiva

su Bicicletta

MAINO

gomme Pirelli.

16 Giugno 1912

La Coppa MAINO

(Torino - Pinerolo - Vigone)

dove concorrevano le marche più differenti, è pure nuova magnifica vittoria della bicicletta

MAINO

gomme Pirelli.

Ditta Giovanni Maino - Alessandria, Portici Garibaldi, 1

Rappres. per Torino: Signori MONTECUCCO & FIORITO

Torino - Via Nizza, 31 - Torino.

Nell'attesa del Grand Prix Automobilistico di Francia

(Nostra corrispond. partic.).

Parigi, 18 giugno.

Prima di accennare all'attesa, che nei nostri circoli sportivi è vivissima per l'imminenza del Grand Prix di Francia, voglio ricordare a grandi linee il carattere della prossima competizione automobilistica.

Il Grand Prix dell'A. C. F. è aperto quest'anno a tutti i tipi di vetture e verrà disputato il 25 ed il 26 cor. Le partenze verranno date ad intervalli di 30 secondi a partire dalle 5.30 del mattino, nella prima giornata, e di minuto in minuto a partire dalle ore 6 nella seconda giornata. Nel primo giorno le partenze avverranno nell'ordine stabilito per estrazione a sorte, nel giorno successivo in base all'ordine d'arrivo del giorno precedente.

Il giro del Circuito è esattamente di 77 km. I concorrenti dovranno percorrere dieci giri nella prima giornata, ed altri dieci nella seconda, con un totale di km. 1540.

Nel Grand Prix dell'A. C. F. sarà incorporata la Coppa dell'Auto per i veicoli rispondenti alla formula della Coppa vetture leggere del 1911, vale a dire vetture d'un peso minimo di 800 kg., munite di motore a 4 cilindri almeno, con la cilindrata totale di tre litri al massimo.

Le operazioni del peso e verifica macchine si effettueranno domenica 23 e lunedì 24 giugno, dalle 8 del mattino alle 6 di sera.

Durante le corse, i rifornimenti potranno effettuarsi in un'unica località e precisamente dinanzi alle tribune che fronteggiano il traguardo di partenza, che sarà poi anche quello d'arrivo.

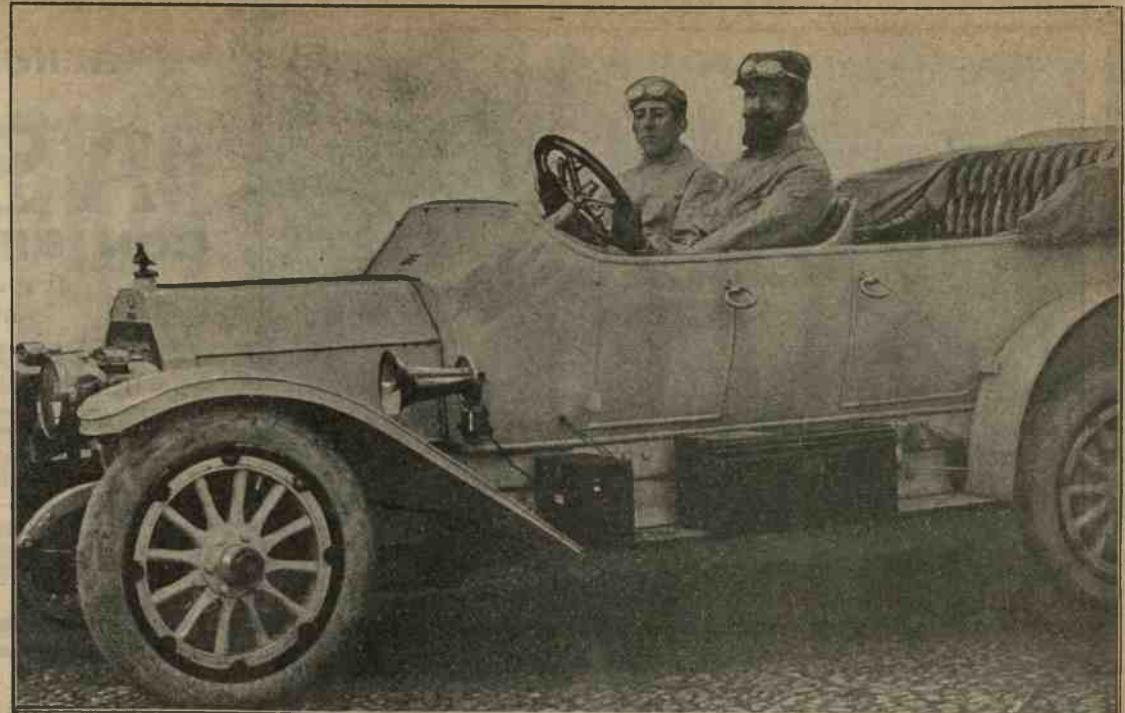
Pertanto il periodo delle prove sul Circuito è entrato nella sua fase decisiva; la maggior parte dei concorrenti si allena attualmente sul Circuito. L'équipe inglese è la più assidua e la più cosciente nelle sue preparazioni. Tutte le vetture che la compongono girano instancabilmente sul Circuito. Pure la Fiat è fra le più assidue. Ieri la vettura di Bruce-Brown ha compiuto un giro in 35 minuti, e cioè ad una velocità di 132 chilometri all'ora.

Questo tempo costituirebbe il record del giro che apparteneva dal 1908 a Salzer con minuti 35, 39".

E' perciò che oggi più che mai la rossa marea italiana è la gran favorita. Mentre la quasi totalità delle vetture straniere provano il percorso, è quasi completa — almeno fino ad oggi — l'assenza delle concorrenti francesi. Solo Peugeot e Vinot-Deguingand hanno provato ieri il percorso. Credo interessante comunicarvi come sono quotate, nei nostri ambienti automobilistici, le quote dei concorrenti al Grand Prix. Sono quote da bookmakers: la Fiat è data a 1 1/2 come vincente, e 1/3 piazzata; segue la Lorraine-Dietrich a 2 vincenti e 1/2 piazzata; Peugeot a 4 e 1.

Arrol-Johnston e Calthorpe, le concorrenti inglesi, a 10 e 3.

Se il tempo, oggi nuvoloso e incerto, non vorrà giudicare qualche brutto scherzo, le due giornate



Da Venezia a Roma in automobile in 16 ore. - Barasciutti al volante col commissario D. Rosada.

del Grand Prix non mancheranno di destare enorme interesse e di farci rivivere le appassionanti ore delle corse passate, dalle classiche Gordon-Bennett ai più recenti Grands Prix italiani e francesi.

C'è da augurarsi che per l'anno venturo gli organizzatori pensino a meglio disciplinare la potenzialità delle vetture ammesse a concorrere al Grand Prix. Riuscendovi raccoglieranno maggior numero di iscrizioni di quello che, per es., nella categoria motori senza limite, si è ottenuto quest'anno. Se qualcuna delle concorrenti, tipo vetturette, riuscirà a seguire dappresso, nella prima giornata, le vetture anziane... di potenzialità, avremo nel secondo giorno una lotta appassionante che ci fornirà un criterio pratico per giudicare della bontà della formula menzionata quest'anno dall'Automobile Club di Francia.

Io credo però, pure ammettendo un duello appassionante di qualcuna delle grandi Case con la nostra Fiat, che le tre rosse macchine italiane riusciranno anche questa volta ad affermare il valore della nostra industria automobilistica. E sarà un salutare momento per le forti rivali. In questi anni di tregua l'Italia non si è stemperata, ma si è ritemprata alle dure lotte ed alle aspre fatiche. Anche nell'industria metallurgica ha percorso un cammino ascensionale. Ed offertagli la battaglia, essa l'ha accettata. Vedrà il mondo come saprà lottare...

A. M.

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

Una sfida fra due automobilisti veneziani

Da Venezia a Roma in 16 ore.

Tra i signori Pietro Marchesi e Enrico Barasciutti di Venezia, ambedue appassionati automobilisti, è corsa una sfida sostenendo il primo che il Barasciutti non sarebbe andato a Roma con la sua automobile in 16 ore.

Condizioni:

1º Il Barasciutti doveva partire alle 5 del mattino da Mestre ed essere a Roma per le ore 21, per qualsiasi strada.

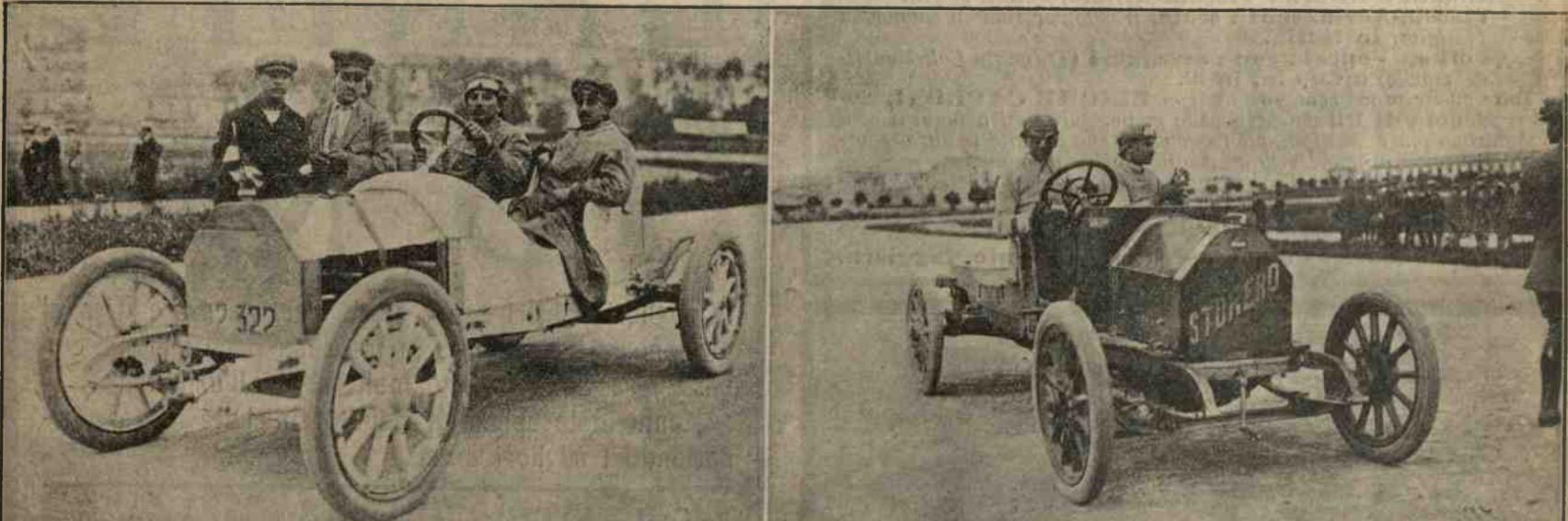
2º Non doveva mai abbandonare il volante o cederlo al suo compagno.

3º Non doveva portarsi con sé nessun meccanico o chauffeur, né farsi mai aiutare da nessuno: qualunque arresto o ritardo per cause previste od impreviste era a carico del Barasciutti.

La scommessa fu vinta dal signor Barasciutti con controlli severi alla partenza e all'arrivo e commissario a bordo, sig. dottor Rudolfo Rosada, per la via di Ferrara-Pesaro-Fano-Terni, in ore 15 e 16 minuti, con la sua Spa, 20-30, 1910, carrozzata a vultus, montata con gomme Continental, facendo in più del necessario 22 chilometri e un'ora di relativa perdita di tempo, in cerca di un rifornimento di benzina, compiendo insomma 609 chilometri, battendo la bella media di più di 40 chilometri all'ora, su strade mai fatte!

Venezia, 16 giugno 1912.

G. Zanetti.



Il match automobilistico su vetturette al Trotter Milanese fra Tangazzi (a sinistra) e Minoia (a destra). La vittoria è toccata a Minoia su macchina Sorero. Nella prima prova (10 km), Minoia fu classificato primo in 8'28 1/2; secondo Tangazzi in 8'43 1/5. Nella seconda prova, Minoia raggiunse Tononozzi dopo 7'45'. Il giro più veloce (804 m.) fu compiuto da Minoia in 40" 8/5. La velocità media oraria fu di circa 70 km. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

AUTOMOBILISTI!

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

ninniti di pneumatici

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

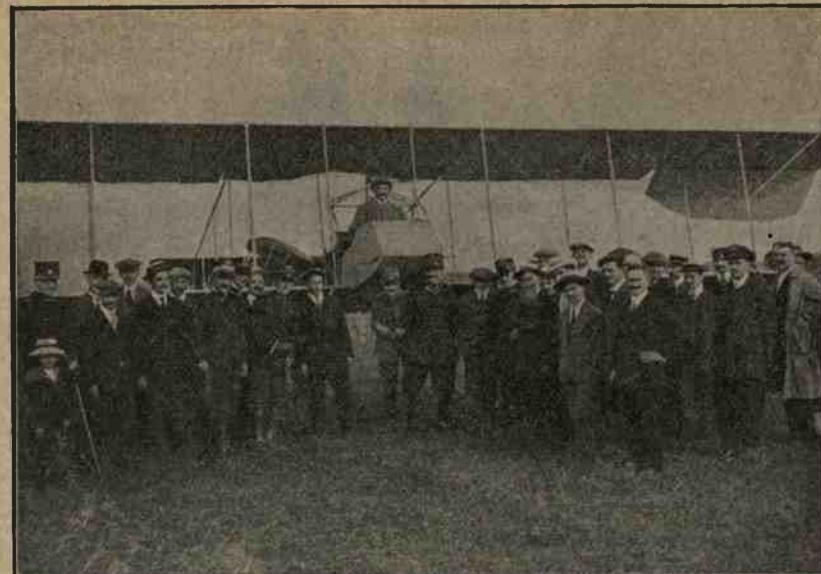
Agenzia di Torino: GARAGE - Via Nizza, 86 - UFFICI - Via Beldi, 50.

Le vetture

Migliori e più Convenienti

MICHELIN

BIANCHI



**GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per
CARROZZERIE - AUTOMOBILI
AVIAZIONE**

A. G. ROSSI & C.

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

EPILETTICI! Garavelli delle celebri polveri
delle Stab. Chimica Farmacia del
Cav. Giuseppe Cassarini **BOLOGNA (Italia).** **NERVOSI!**

Prescritte dai più illustri clinici del mondo, perché rappresentano la cura più razionale e sicura
nelle seguenti malattie: Epilessia, Interismo, Inter-epilessia, neurastenia, palpitatione di cuore,
Insomnia, incontinenza notturna delle urine, brancospasmo, per tosse, sussurri sussurratori, non-
ché esfugia, emorragia, tisi dolorosa, gastralgia da qualunque causa, i grampi muscolari ed
intestinali, l'isteralgia e altre malattie in genere.

Le POLVERI CASSARINI furono premiate con le 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'epuscolo dei guariti gratis. — La vendita nelle primarie Farmacie del mondo.

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
fatto in Italia.

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

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

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

Aerodromo vastissimo - Clima unico.

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

SPORTS



Foot-ballurs!

Non fate acquisti
prima di consultare il no-
stre Catalogo
lustr. gratis.

ALCUNI PREZZI:

Foot ball completo The Bannai n. 8 L. 7,50	• • • • • L. 8,50
• • • • • The Duke per Match	• 11,50
Scarpe speciali The Bannai	• 10,75
• • • • • Mr. Gregor	• 12,50
Gamboletti nei calzini della società	• 2,75
Gambocciati speciali	• 2,75
Calze lana con calzini della società	• 4,50

SEGNTI SPECIALI PER SOCIETÀ.



PODISTI!!

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

Gostumi compatti colori assortiti

a piacere L. 2,50

Scarpe per corsa di 100 metri L. 2,50

• • • resistenza L. 2,50

• • • per Maratona L. 10,50

N.B. Per le scarpe indicate la lunghezza del
piede in centimetri - per i costumi la lar-
ghezza delle spalle.

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

AERODROMO DI MIRAFIORI

Scuola di Pilotaggio

ASTERIA
CON BIPLANI E MONOPLANI

di speciale costruzione e robustezza

AVIATORE - MAESTRO PILOTA

GIUSEPPE ROSSI

TASSA D'ISCRIZIONE L. 1000 - Massima serietà - Chiedere programmi alla

SOCIETÀ ASTERIA

ING. DARBEZIO e C.

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

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

I TUBOLARI DELLA

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI

G. DAMIANI & C. TORINO ETP

SONO I PIU' ROBUSTI - I PIU' SCORREVOLI - I MIGLIORI.

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

ROYAL ENFIELD
MADE LIKE A GUN
LANCELLOTTI & C. - Bologna.

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, ri-
portando i migliori premi.

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti

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

"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

Chiedete preventivi
per gli Automobili

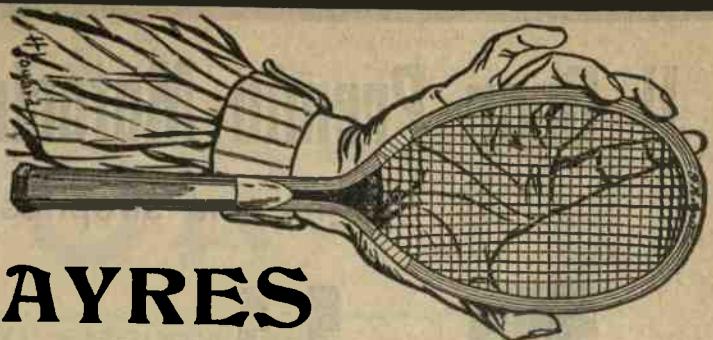
FLORIO

ai Concessionari Esclusivi

G. G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

— Telephone 42-58. —



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

Balles "CHAMPIONSHIP" - Raquettes "WILDING",
Tennis - Foot-ball - Golf - Boye - Hockey
Cultura Fisica - Giuochi.

Catalogo franco dietro richiesta.

F. H. AYRES L.td - LONDON

Agente Continentale: J. TITUS POSTMA - 61, Avenue de la Grande Armée - PARIS

La finitezza squisita della

MOTOBORGO

la pone al disopra di tutte le altre.

Meccanici e Negozianti assicuratovene la rappresentanza per 1912.

E. M. BORGO

TORINO - Via Venti Settembre, 15 - TORINO

La novità del Giorno.

Motocicletta C. B. R.
con
Motore a DUE tempi
(Brevettata)

Ideale per il Turismo:

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

Lubrificazione automatica.

Si vende anche il solo motore

Chiedere alla Ditta costruttrice

Ingg. CIGALA, RABERIS & RUVA - TORINO - Via Bellini, 3 - Telefono 30-04

Aeroplani FARMAN

Concorso Internazionale di Monaco

1º FISCHER - Biplano H. FARMAN

2º RENAUX - Biplano M. FARMAN

distanziando di molto tutti i concorrenti.

Gli idroplani FARMAN sono perciò

i migliori apparecchi MARINI

confermando così la ripartizione degli apparecchi

FARMAN Terrestri

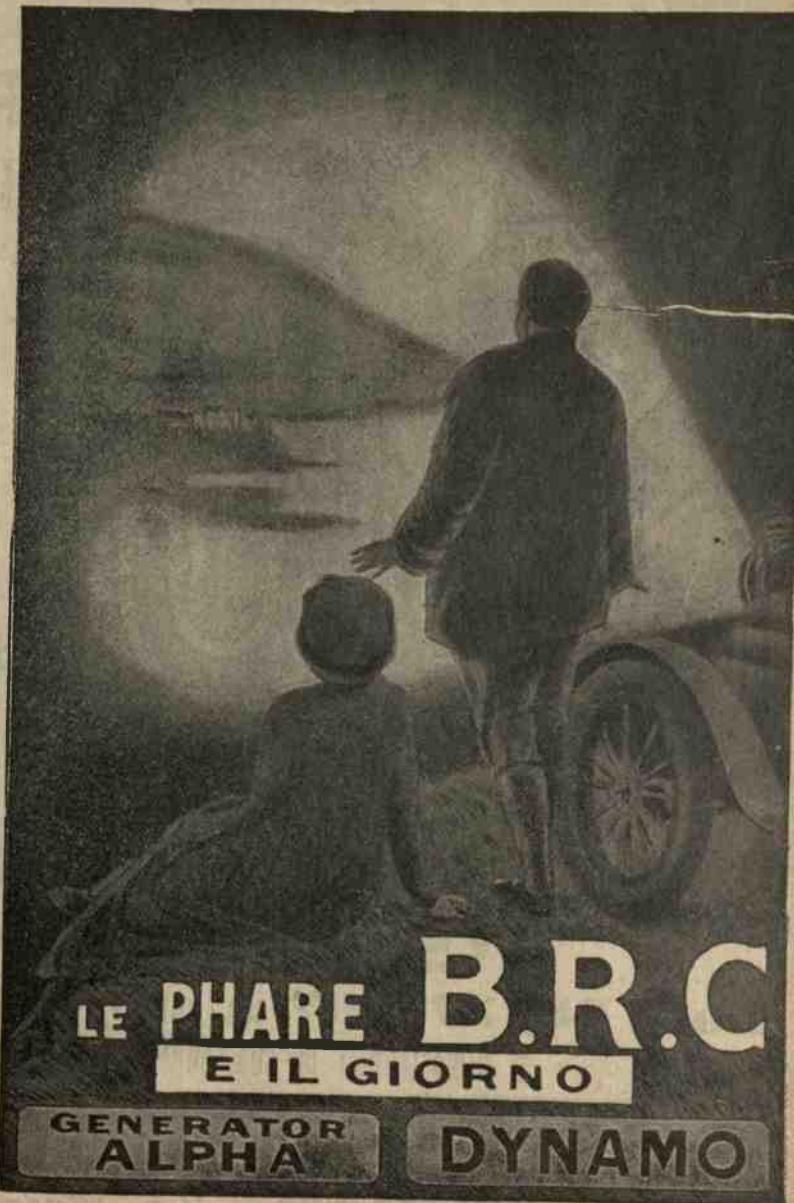
Riconosciuti universalmente come i più perfetti
apparecchi d'aviazione.

Unico apparecchio che fece il percorso completo del Circuito d'Europa con passeggero.

Officina Motello - 167, Rue de Sèvres - BILLANCOURT (Seine) Paris

Telef. 666-45.

Teleg. Farmotors - Billancourt - Seine.



LE PHARE B.R.C.
E IL GIORNO

GENERATOR
ALPHA

DYNAMO

Il Gran Premio Motociclistico di Torino - (Km. 100)

(16 Giugno 1912)

segna una strepitosa vittoria per la Motocicletta

Della Ferrera

Gomme **WOLBER** - Magneto U. H. - Benzina Energine

1º DELLA FERRERA FEDERICO in ore 1, 11' 15" 4|5 - **2º VALENZANO PIETRO**

*Primo e secondo assoluti della 3ª Categoria da 500 cm³ di cilindrata, battendo
36 concorrenti e di oltre 5 minuti il tempo del primo arrivato
della Categoria superiore.*

DELLA FERRERA abbassa il record di ore 1, 39' 2" 4|5 dello scorso anno.

DELLA FERRERA - TORINO.

LA TARGA FLORIO 1912

è stata vinta ancora una volta dalla



su pneumatici "CONTINENTAL",

che con semplice châssis da turismo 25-35 HP (alesaggio 100 - corsa 150) coprì i **1050 Km.** del

GIRO DI SICILIA

in **ore 23, 37' 19"** con **ore 1, 30'** di vantaggio sul **2º** arrivato degli altri 25 concorrenti
e dimostrando la sua superiorità anche sulle macchine di grandissima potenzialità.

Società Ceirano Automobili - Torino = SCAT
TORINO - Via Madama Cristina, 66 - TORINO