

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiri - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostazione
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

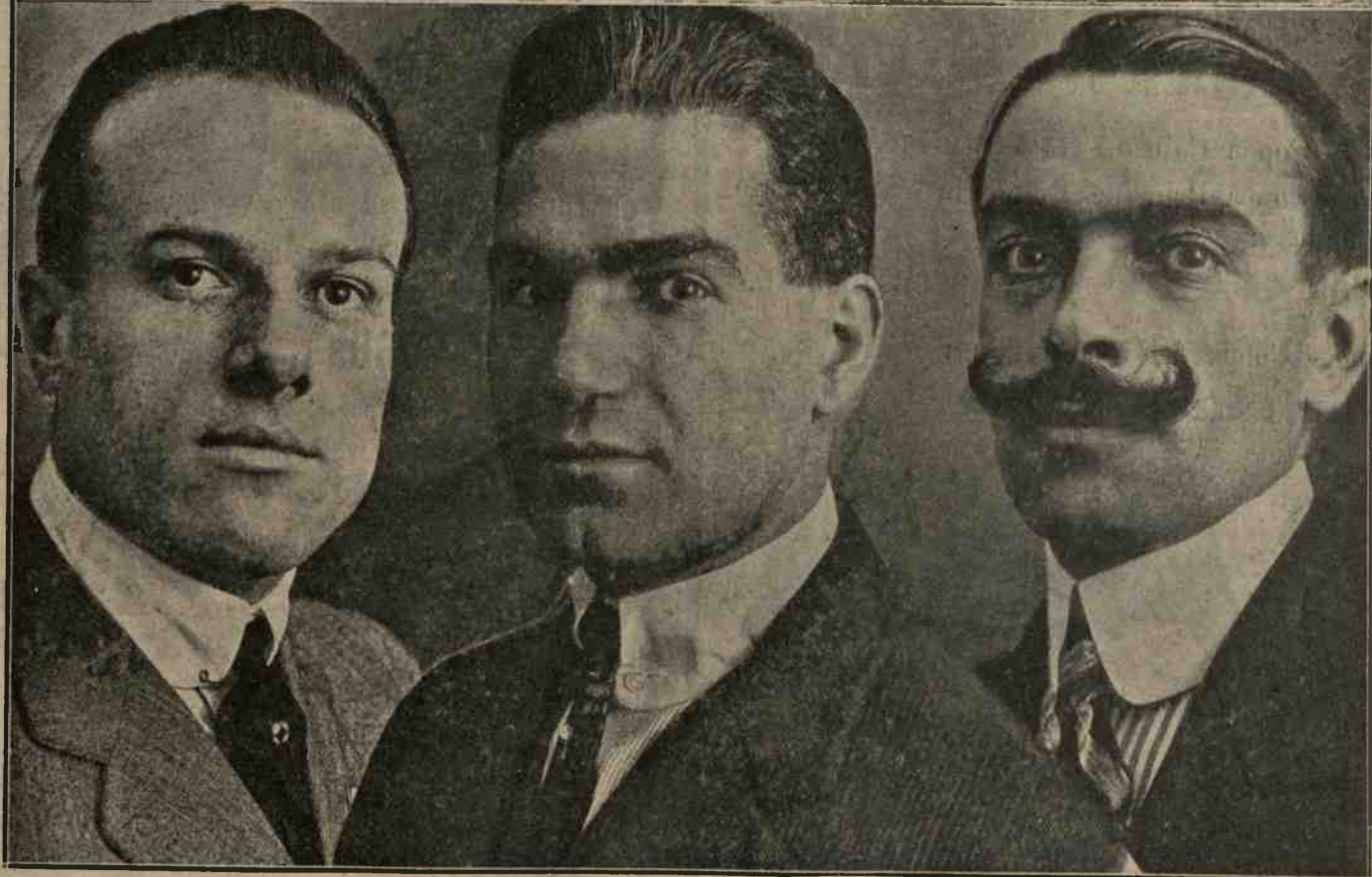
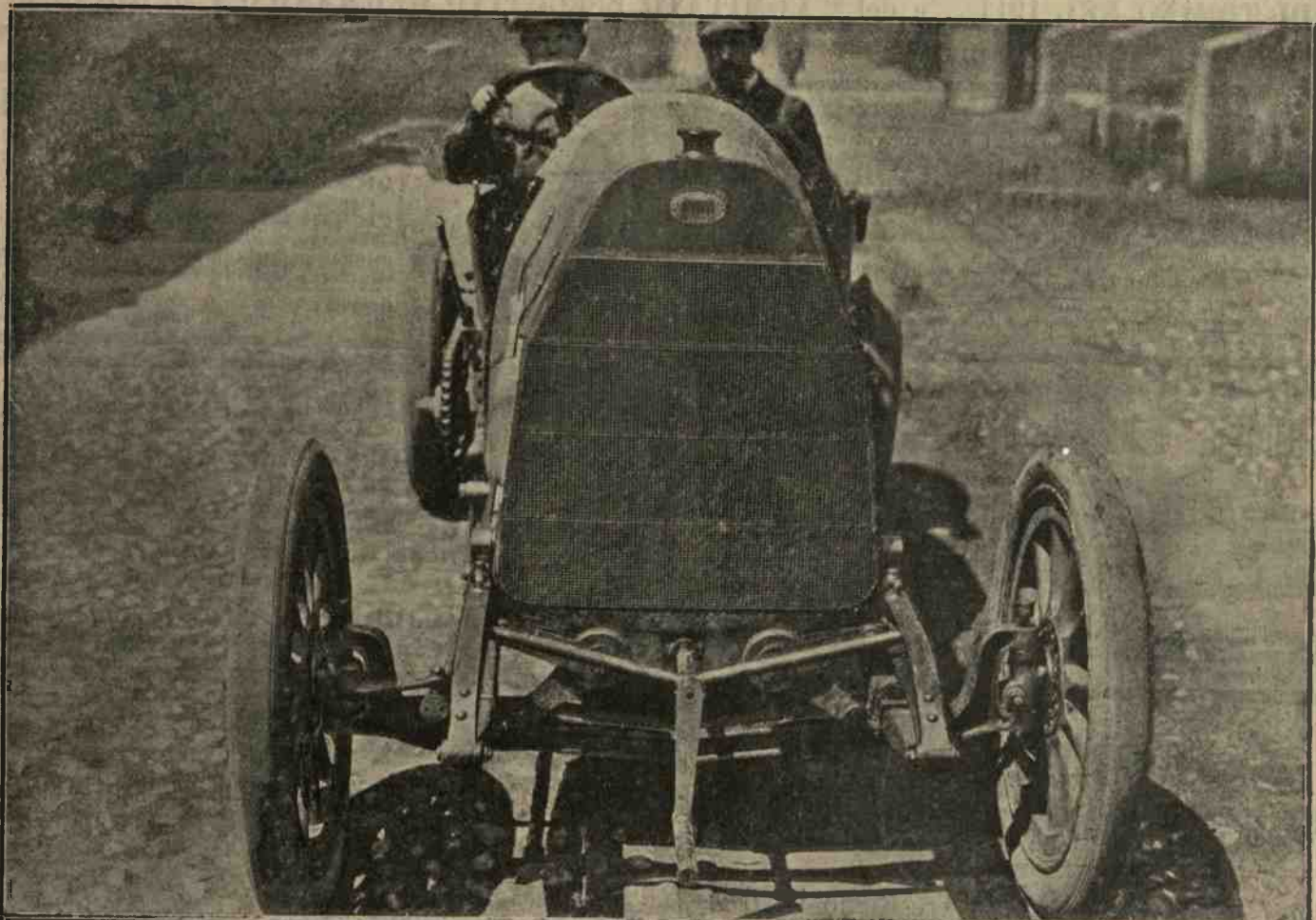
(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero { Italia Cent. 10 | Estero .. 15 | Arretrato Cent 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 17-31

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



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

Rappresenteranno la mondiale marca italiana gli automobilisti (in basso da sinistra a destra): Brugué-Brow, Palma e Wagner.

In alto: Wagner 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 defaillance!

CICLISTI! Quando siete in Gara provvedetevi del

BERRETTO INSOLARE REGGE

adottato dai migliori campioni fra i quali: Garrigon, Micheletto, Borgarello, Vimo, Santhia, Bianco, ecc. — **Costa Costantino**, vincitore del Giro del Piemonte, affermò che un ottimo coefficiente nella sua vittoria fu il **BERRETTO A TENDIN-REGGE** che lo ripartì per tutti i Km. 210 del percorso, dal fango e pioggia facilitandogli la vittoria.

Invitando 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 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 Galeffi, Gerbi, ecc. ecc.

Deposito per l'Italia: Dr. E. Agostini - Milano, Via Ariberto, 11. Sconto a Rivenditori e Società Sportive.

La Candela **SPLITDORF**



è la preferita dagli intelligenti 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, Chauvère, 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 Bicicletta **GAIA**.

9 Giugno - Coppa Caluso - 1° Bertolino.

9 Giugno - Coppa Principe Piemonte - Campionato Piemontese:

La Bicicletta **GAIA** occupa i posti d'onore.

16 Giugno - Coppa del Re - Milano:

Arriva **prima assoluta** la Bicicletta

GAIA

con tubolari

Buccaneer-Palmer

Cicli **GAIA** - Torino

Corso Palestro, 2

Rapp. Al ssandra - Martucci.

Buccaneer-Palmer

TORINO - Via Arsenale, 17

G. VIGO & C^{IA}

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

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

GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCCHI 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 "

Abbigliamenti completi
per turisti e ciclisti.

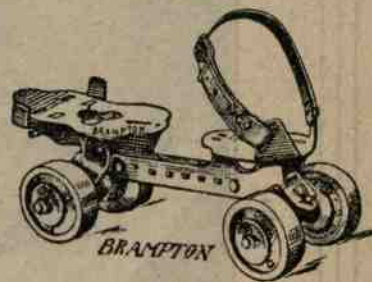


MAGLIE - CALZE
BERRETTI - SPORT

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

Non valore Sap-
tenti, Bosom
Cerris Bonfè
Cass
riscu
rin
gio
da
Al
ge
Sa
Non
valore
Sap-
tenti,
Bosom
Cerris
Bonfè
Cass
riscu
rin
gio
da
Al
ge
Sa

Il tempo per rimettersi dalla sorpresa e il felino guidatore è in piena velocità. Tangazzi, sul ciglio di una curva, lo scruta. La sicurezza e la forza audace dell'avversario ha dello sbalorditivo. Egli attacca la curva, spostandosi leggermente dalla corda — avanti l'entrata — per precipitare appena la svolta inizia colle ruote anteriori verso il prato. Senza togliere l'accensione, egli compie il virage in modo impressionante, tenendo la velocissima macchina quasi obliqua, per raddrizzarla immediatamente alla uscita sul rettilineo.

Son soli tre giri compiuti così; ma il cronometro segna i 43" al giro. (Metri 804,4 — velocità oraria km. 67,311 all'ora). Tangazzi deve essere sorpreso. Egli gira la Lancia e torna all'assaggio. Qualche giro di prova, poi via in piena azione. I cronometri segnano 45", 44" e poi ripetutamente 43" al Giro. I commenti che già si intrecciano hanno una sosta.

Il duello Minoia - Tangazzi
Due prove ad inseguimento su 10 e 15 km. Verranno stabilite le condizioni per il duello automobilistico che avrà luogo domenica 16, sulla pista del Trotter Italia, tra Ferdinando Minoia e Oreste Tangazzi.

Match Minoia-Tangazzi
Prima prova 10 km. 1. Minoia in 8' 28" 2/5 (velocità media km. 70,6). 2. Tangazzi in 8' 33" (velocità media km. 68,833). Il giro più veloce è stato compiuto da Minoia che ha coperto m. 804,5 in 43" 2/5 (vel. 67,311). Seconda prova 15 km. 1. Minoia in 15' 15" (vel. 70,6). 2. Tangazzi in 15' 20" (vel. 68,833). I cronometri segnano 45", 44" e poi ripetutamente 43" al Giro. I commenti che già si intrecciano hanno una sosta.

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.

TORINO

Via Madama Cristina, 55
Telef. 45-60 e 14-72

MILANO

Piazza S. Giovanni in Conca, 9
(già Garages Fiera)
Telef. 3-72



ROMA

Via Sicilia e Basilicata
Telef. 43-80

GENOVA

Piazza Verdi - Via Edera
(Lato Stazione Brignole)
Telef. 54-58

Automobili di Gran Turismo.

Chassis 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

Il re dei Cacao *Il cacao dei Re*



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

RUSTI

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

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI.

IN DECALCOMANIA e DI METALLO

G. DIDONE

MILANO - VIA VICEVANO - 32

COPPE PER PREMI

In vero argento e di metallo bianco argentato.

Grande deposito sempre pronto

ARGENTERIE DA REGALO

GAETANO BOGGIALI

Telef. 20-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17 (intor.)

Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.

NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS."

CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE 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

CONTI E CONIAZIONE

Medaglia per Commemorazione e Anniversari

Sportive e Religiose

Distintivi smaltati - Targhe - Diplomi.

TORINO - Via Massini, 34 - TORINO



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 continua 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 tema 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 innestato 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, poichè allo sport ippico veramente si appassiona.

Non solo alla festa ippica accorre tutta Milano sportiva ed elegante, 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'oltr'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 allietata 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 inaugurò l'aerodromo 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. Ecco 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*.

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

A questo successo finanziario ha contribuito non poco il ginoco, 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. Ammiratissimi erano nel *paddock* i cavalli avanti alla gran prova.

Dopo la tradizionale sfilata e allinearsi al palo i concorrenti, avviene la partenza, che, se fu laboriosa, fu anche regolarissima. *Passat*, come era da supporre, partì velocissimo, prendendo il comando alla prima piegata, conducendo un treno infernale, compì questo che fu studiato per eternare Rembrandt, ma questi però riesce a cancelli ad avvicinare il figlio di *Flyng 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 80.000 vetture - Capitale 250 milioni.

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

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

CONCEDONSI RAPPRESENTANZE - GARANZIA 12 MESI

80 HP TORPEDO 2 POSTI - L. 5800. - FURGONCINO 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 Baccani sembra debba vincere, ma il fantino Blackburn, che monta *Sandro*, compie un ultimo e disperato sforzo e riesce a battere per una corta incollatura il coraggioso figlio di *Signorino* e *Alcena*, mentre *Rembrandt* e *Salvator Rosa* non potevano 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, è ancora maggiormente, e di 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

scuderie 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 fatti, non è più il caso d'insistere accio venga modificato il regolamento attuale; dando alla nostra massima prova il carattere es. anionista, 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 rifarsi 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, giacché ogni allevatore è sempre maggiormente incoraggiato dopo qualche buon risultato ottenuto in qualche grande prova.

E' nel vivo desiderio di quanti sentono l'amore appassionato per l'ippica di vedere dei confronti vittoriosi a pari condizione coi campioni d'olt'Al, e, 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 ha vinto sette volte da scuderie italiane: quattro vittorie la scuderia S. Rholand, e, come disse, con quattro importazioni; due vittorie la razza B. snate, e una la razza Casilina; due grandi premi furono vinti da scuderie estere.

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

Milano, 17 giugno.

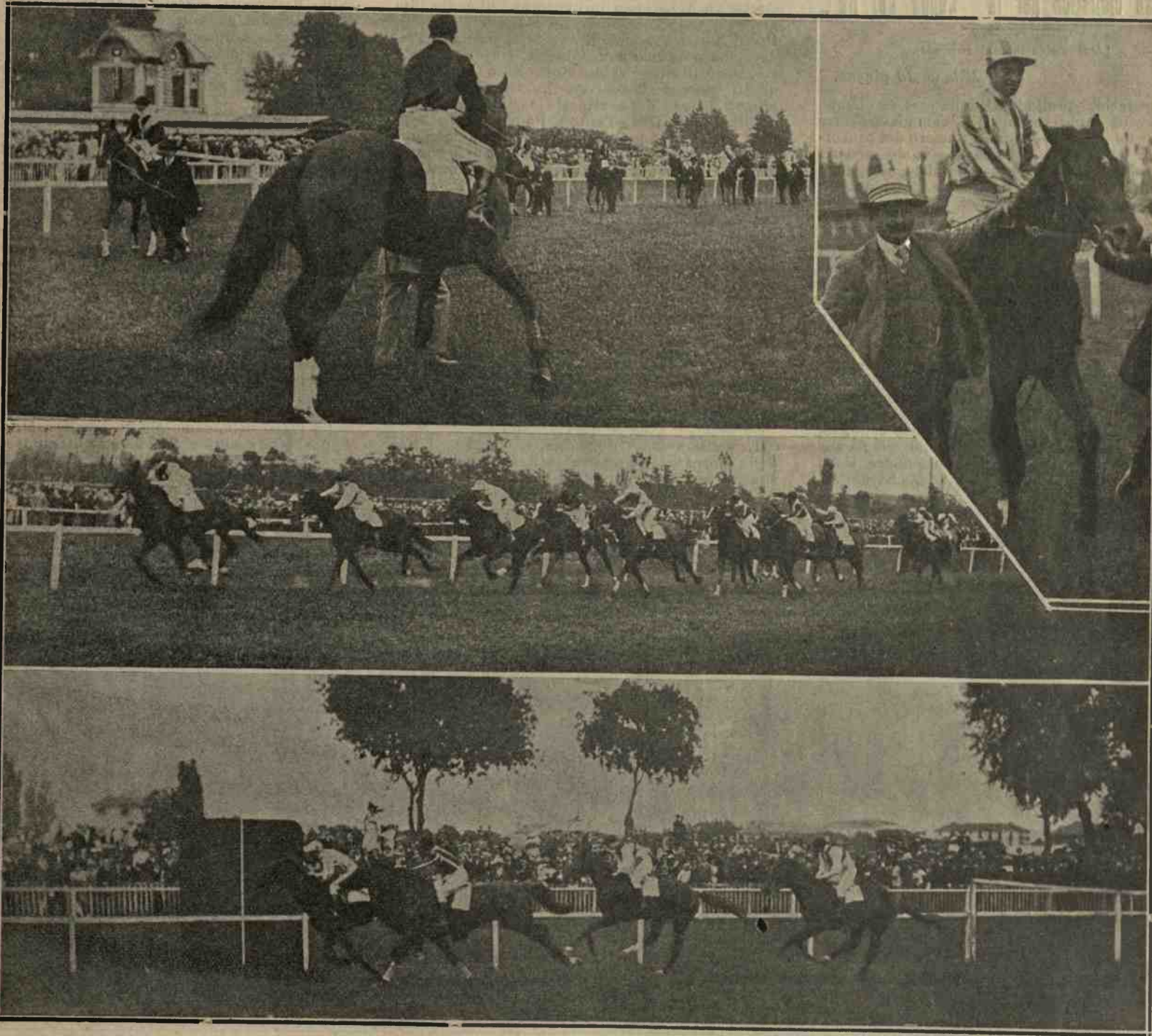
Fumagalli Mario.

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 Lindker, il capitano Yzard e due meccanici.

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



Come si è svolta la corsa per il Gran Premio Ambrosiano. — In alto: La tradizionale sfilata avanti la corsa. — Nel centro: L'entrata in dirittura: Rembrandt e Salvator Rosa danno l'impressione di vincere. — In basso: L'esito della brillante lotta tra Alcimedonte e Sandro si chiude colla vittoria di quest'ultimo per una corta incollatura. — In alto, a destra: Sandro, lascia la pista. (Fot. A. Foli Milano).

Sospensioni L'AS per Automobili e Camions

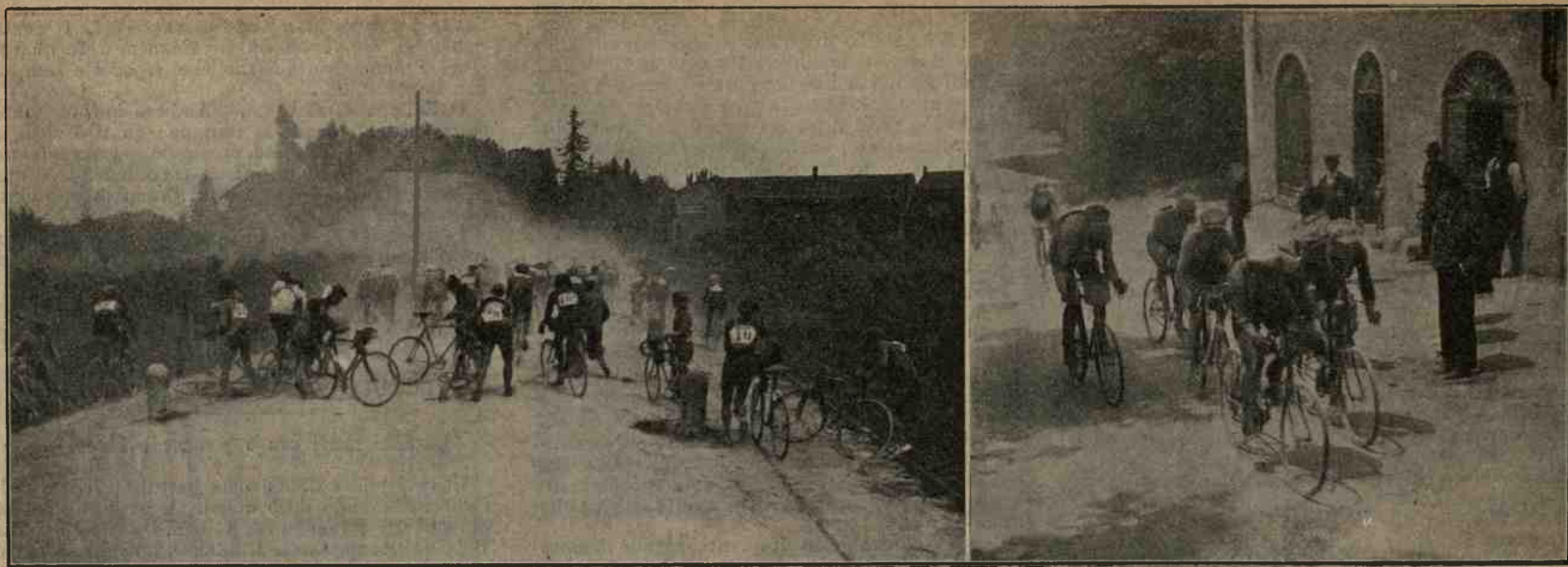
Le più semplici (si regolano con una sola vite).

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 SOCCENTI 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 avviarci 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-

busella, il vercellese Piacco ed altri ancora. Le strette vie di Saronno provocano una nuova caduta generale dalla quale escono malconci Magnani, Preti, Neri e Prigionio. E' solo sulla strada di Triadate che possiamo avvicinare il gruppo di testa composto di oltre 80 corridori. Noto a caso fra questi, giacché la polvere ha reso invisibili i numeri, i nomi dei corridori Quaglia, Nuvoli, Malaguti, Festa, Ceci, Tardini, Prada, Bassi, Cavendish 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 entrano 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 e sono 13 che compongono ora il gruppo di testa. Ripartiamo da Lecco alla volta di Monza. Non appena oltrepassato Olginate, Castellani cade e guasta una pedivella ma ben presto riprende. Dopo di lui Geminiani e Verzoni e Guarisco rimangono parimenti staccati per guasti di macchina. Sulla salita della Ciccognola, 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).



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.

salita si ferma per rifocillarsi e non riprenderà più contatto coi primi. La corsa è ormai circoscritta a questi 7 uomini. 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 lasciati 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'inframmischiamento 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 fiorente 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. Garavaglia; 16. Croce; 17. Ferrari; 18. Guarisco; 19. « Fato »; 20. Cassini Giulio; 21. Agosta Tota 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, Sciaioni Giovanni,



Ricordi della corsa Parigi-Bruxelles (1912). — A sinistra: I corridori entrano a Keims. - A destra: Lapize, vincitore in 15 ore 16' 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 dell'ora disputata domenica al Trotter Milanese.
(Fot. Argus - Photo-Reportage Milano).

Collina Mario, Invernizzi Luigi, Dognini Carlo, Odani Romeo, Cislighi Carlo, Capasso Raffaele, Confalonieri Gaetano, Crosta Ettore, Bambilla Attilio, Panarari Ferruccio, Candiani Virginio, Castoldi Mario, Rassi Francesco, Vicini Mario, Buelli Antonio, Orsi Bruno, Mussi Luigi, Frontini Carlo, Orsengo Spartaco, Ferrario Arturo, Bisio Luigi, Melloni Emilio, Perego Luigi, Bellinzoni Enrico, Carioni Pietro, Toscanini Domenico, Mariotti Renato, Galbusera Giovanni, Celerino Giuseppe, Bacci Gaetano, Palea Riccardo, Ronzoni Luigi, Pedotti Italo, Franchi Giuseppe, Aldovini Ottorino, Megalli Alessandro, Magistri Roberto, Baroli Enrico, Varisco Carlo, Masetti Frangiotto, De Nicolai Domenico, Sessa Volfango, Falsi Gino, Cecchini Attilio, Cavedini Mario, Sangiorgio Emilio, Clerici Amedeo, Galloni Aldo, Borgatti Giuseppe, Platè Luigi, Gugiardi Battista, Castelli Mario, Colombo Daniele, Murocco Pietro, Ghiselli Guido, Vegetti Paolo, Casati Egidio, Lesimo Carlo, Pateracchi Celso, Albini Gerolamo, Caravati Carlo, Brianzoni Piero, Molaguti Renato, Molinari Giovanni, Miracoli Carlo, Cagnoni Francesco, Innocente Franco, Gullietti Arnaldo, Zambelli Mario, De Carlini Giuseppe, Luppi Lodovico.

In totale arrivarono, dei 205 partiti, 107 corridori.

Un ringraziamento particolare della Stampa Sportiva al simpatico Tomasselli che ospitò 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. Da un paio d'anni la nostra città si è portata infatti ai primi ranghi nella fabbricazione di motociclette solide e veloci che possono vittoriosamente rivalleggiare 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, incomodo e malsicuro, era logico che dovessero sorgere frequenti iniziative ed organizzazioni di gare motociclistiche.

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



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 Ferrara.
(Fot. Ubriallini 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 Ombasano-Bruino-Piossasco-Ombasano, 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, offì l'interesse maggiore quella riservata alle macchine di cilindrata inferiore ai 500 cmc. (1/2 litro), nella quale l'ex-campione mondiale ciclistico Della Ferrara, malgrado una caduta, riuscì a stabilire una ragguardevole 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 ritennero danneggiati dalla classifica ufficiale, la quale venne così stabilita:

1.ª Categoria (cmc. 250): 1. Luschi (Siamt), in ore 1'48'41"35; 2. Ombasani (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 Categoria (cmc. 333): 1. Rava (Siamt), in ore 1'29'53"35; 2. Ace (Frera) in 1'30'57"35; 3. Radice (Frera), in 1'37'18"; 4. William (Motosacoche), in 1'40'50"35; 5. Merlo (Frera), in 1'41'11"; 6. Bussano (Motosacoche), in 1'44'25"; 7. Riva (Siamt), in 1'48'49"25; 8. Scalas, in 2'1'27"; 9. Genesini (Motosacoche), in 2'5'15"35.

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

4.ª Categoria (superiore ai 500 cmc.): 1. Belloirini (Frera), 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.

Fuono 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 perchè 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 nè 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

ANZANI
Courbevoie - Seine.

Motori ex'ra 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



MEDAGLIE - DISTINTIVI
TARGHE - COPPE
DIPLOMI

CATALOGO GRATIS a richiesta

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

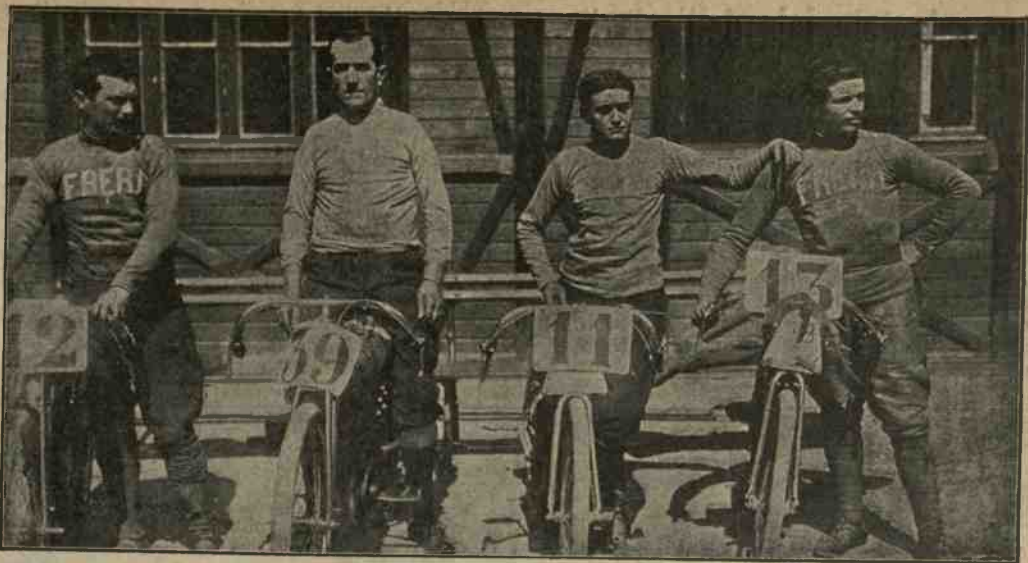
Primi premi a tutte le esposizioni - Grand Prix Bruxelles 1910 - 2 Grands Prix Buenos Aires 1910 - 3 Grands Prix Torino 1911.

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

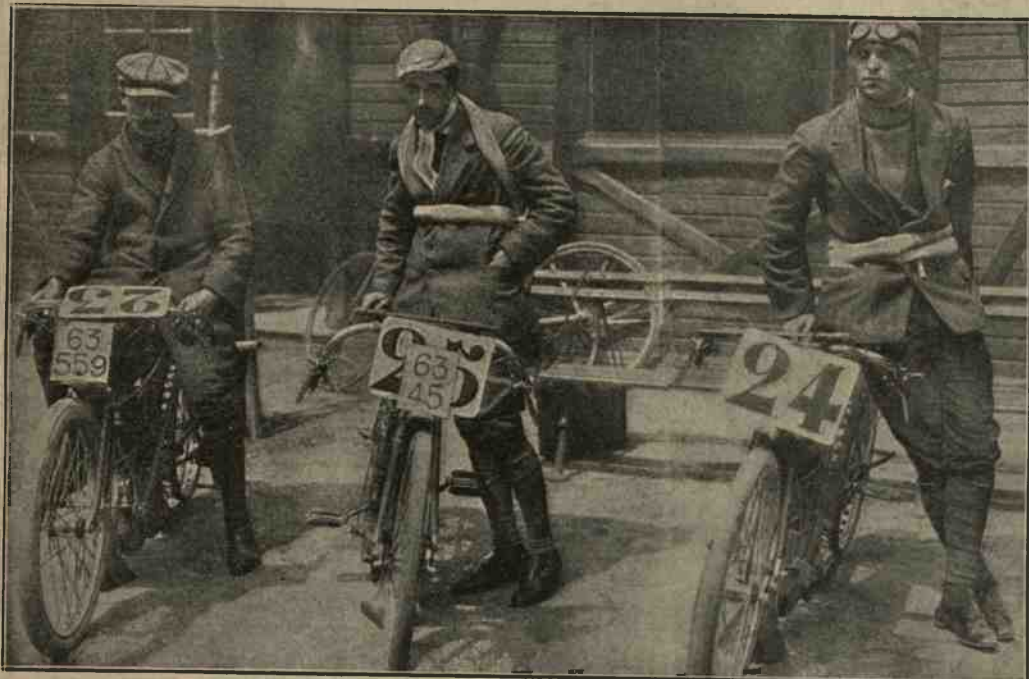
Siamo d'altra parte informati che le proposte che pervengono al a sede centrale in Milano della L. A. N. sono numerose e mentre per il momento tale Associazione si limita a diramare le indicazioni generali che dovranno servire nella scelta, essa si propone di definire le varie pratiche in modo che a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

All'Areodromo Farman a Buc. — Dieci sott'ufficiali 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, incollati ai comandi dei 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 hangars, 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 centimetri cubi 500. Da sinistra a destra: Acerboni, Bellorini, Merlo e Rodice. (Fot. Ubertaini e Morsolin - Torino).



L'équipe della casa Della Ferro vincitrice della 5ª categoria con 1° Della Ferrera Federico e 2° Valenzano Pietro. Da sinistra destra: Della Ferrera, Valenzano e Coprone. (Fot. Ubertaini 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 perchè 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.

me. 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, poichè 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 unificarne 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: Rava, Rava e Scales. (Fot. Ubertaini e Morsolin - Torino).

Come si batteranno le nazioni alle gare di foot-ball di Stoccolma

L'estrazione a sorte dei concorrenti alle gare di foot ball nei giuochi olimpici ha avuto luogo lunedì.

Il primo giro è stato così destinato: Paesi Bassi contro Svezia, Germania contro Austria, Italia contro Finlandia, Francia contro Norvegia. L'Inghilterra, la Danimarca, l'Ungheria e la Russia tenteranno il secondo giro, nel quale Francia ed eventualmente Norvegia si troveranno contro Danimarca, Russia contro Italia ed eventualmente contro Finlandia, Ungheria contro Inghilterra ed eventualmente contro Olanda, Svezia contro Norvegia ed eventualmente contro Austria.

Una semifinale avrà luogo fra i vincitori del match tra Olanda ed eventualmente Svezia contro Germania ed eventualmente Austria ed i vincitori del match tra Francia ed eventualmente Norvegia contro Danimarca.

Un'altra semifinale avrà luogo tra i vincitori del match della Russia contro Italia ed eventualmente contro Finlandia ed i vincitori del match Ungheria contro Inghilterra.

Il Primo Congresso Nazionale di "yachting"

Il primo Congresso nazionale di *yachting* avrà luogo in Roma nei giorni 20 21 e 22 del corrente mese.

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anonima BIANCHI - Viale Abruzzi, 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.

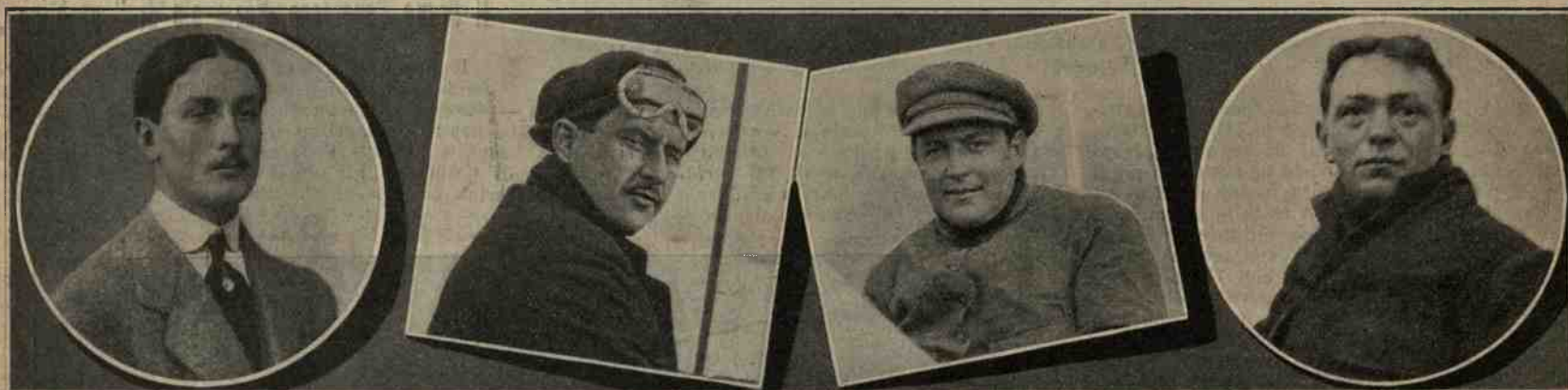
L'entusiasmo che detta sottoscrizione ha suscitato, dimostra una volta di più che il patriottismo in Italia non è una parola vana. Ma chi avrebbe osato credere, or son pochi anni, che l'uomo avrebbe potuto competere nel volar nello spazio con gli uccelli più veloci? Quale scetticismo e quanta ironia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

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

bile realizzato. Non più spiriti retrogradi che possano dubitare della soluzione del problema. Non più cèchi 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: 1ª linea: Maurice Tabuteau, Bedel, Brindejonc Des Moulinais, Bobba. - 2ª linea: Larcinty-Tholozan, Védrières, Busson, Prévost. 3ª linea: Vidart, Molla, Amerigo, Granel. - 4ª 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 - Religiose, ecc.

DIPLOMI - DISTINTIVI
SCUDI D'ONORE

MEDAGLIE

E TARGHETTE PER TUTTI GLI SPORTS - LE MIGLIORI

Domandate il catalogo con
alla Ditta

ROTA G.B.

della Casa d'Arte HUGUENIN & C.

OENOA

Via Orefici, 4 - Telefono 57-35



I concorrenti al Gran Premio dell'Aero Club di Francia.
Dall'alto in basso e da sinistra a destra: 1^a linea: Moineau, Debuissay, Allard, Labouret, Gaubert. - 2^a linea: Debroustelle, 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 arduo, 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-Chalet-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 atterramento, 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 Belzoni
Circuito Colli Euganei 1911 - Km. 240 - 1^o Berdin
Gran Corsa delle 6 ore - Verona 1911 - Km. 165 - 1^o Portelli

DEI
Bridet

DEI

panus 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)

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

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

1° Della Ferrera - 2° Valenzano su Moto Della Ferrera - 2 macchine iscritte: 2 prime arrivate - Velocità 60 Km. all'ora.

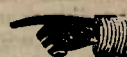
Corsa PIOSSASCO-BRUINO-ORBASSANO - Km. 100 (16 Giugno 1912)

1° Della Ferrera - 2° 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 Olii 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 grado 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 B ériot in 2,27"
3. Garros su B ériot in 2,3938"

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 1,4540" 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 5,3656". Espanet ha



Presente un enorme pubblico che gremiva ogni ordine di posti, domenica, alle ore 16,50, l'Aquila, il bell'aerostato del cap. Paul Spiegel, s'alzava da piazza di Francia, a Genova, recando a bordo i colleghi Carlo Punseri e Giuseppe F. Costa. Dopo due ore di viaggio, l'Aquila scendeva felicemente alla Casina Salvadori, 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, Bebar, Tabureau, Gaubert, Tolozan, Lebourret, Allard, Vidart, Fischer, Molla e Moignot.

Brindejone termina il secondo giro alle 5,38'42", coprendolo 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 Des Moulinais è arrivato ad Angers quattro minuti dopo che il controllo è stato chiuso. Quindi il secondo premio gli è sfuggito. Garros fa 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 perchè 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,*

VINSERO 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 iscritte 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 Settentr.:
G. C. Fratelli **PIGENA** - 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

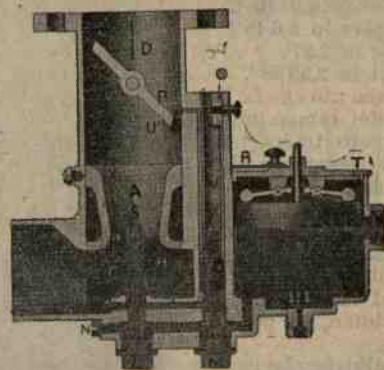
" Campionato Piemontese "

arriva **PRIMO** il Cielo

PIACCO

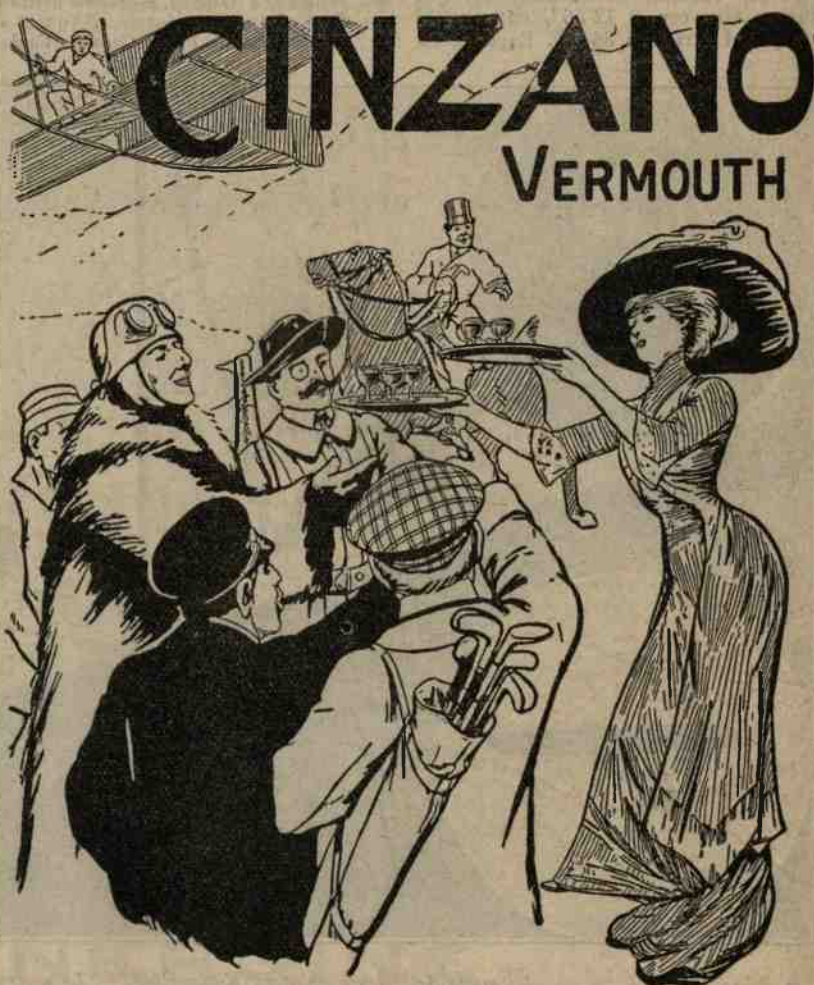
munito di gomme **Damiani.**

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



Carburatori "ZENITH"

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



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

Le gare eliminatorie 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 riuscita così composta:

1. Guido Romano, della Miani di Milano, con punti 57,41; 2. Guido Boni, della Ardita di Milano, 57,25; 3. Giorgio Zampori, 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; Nedo 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, inquantochè 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 complessive 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 pel 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, pel decathlon, pel pentathlon, pel salto triplo e pel salto in alto.

**L'abbonamento alla
Stampa Sportiva
costa L. 5**



Gli 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 Moderna di Calzatura: Giuseppe Ferrè - TORINO - Via Garibaldi, 10 - Telef. 31-15

16 Giugno - Gran Premio Motociclistico «TORINO»
CIRCUITO da ripetersi 6 volte: Orbassano-Bruino-Piossasco - 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 1^o Bellerini 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 1/2, (del tipo solito, ufficialmente adottato dal Regio Esercito Italiano), con gomme **Pirelli** e vengono classificate: **SECONDA - TERZA - QUINTA.**

Quale altra Casa può vantare simili risultati?

Chiedere Catalogo gratis alla SOCIETA' 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

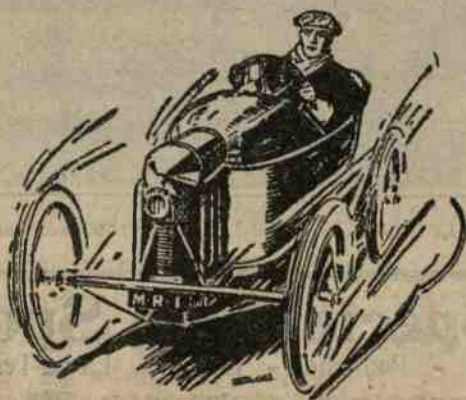
Catalogo splendidamente illustrato chiederlo con cartolina doppia alla

“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 ma-
gnifica 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 corr. 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 la corsa, 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.

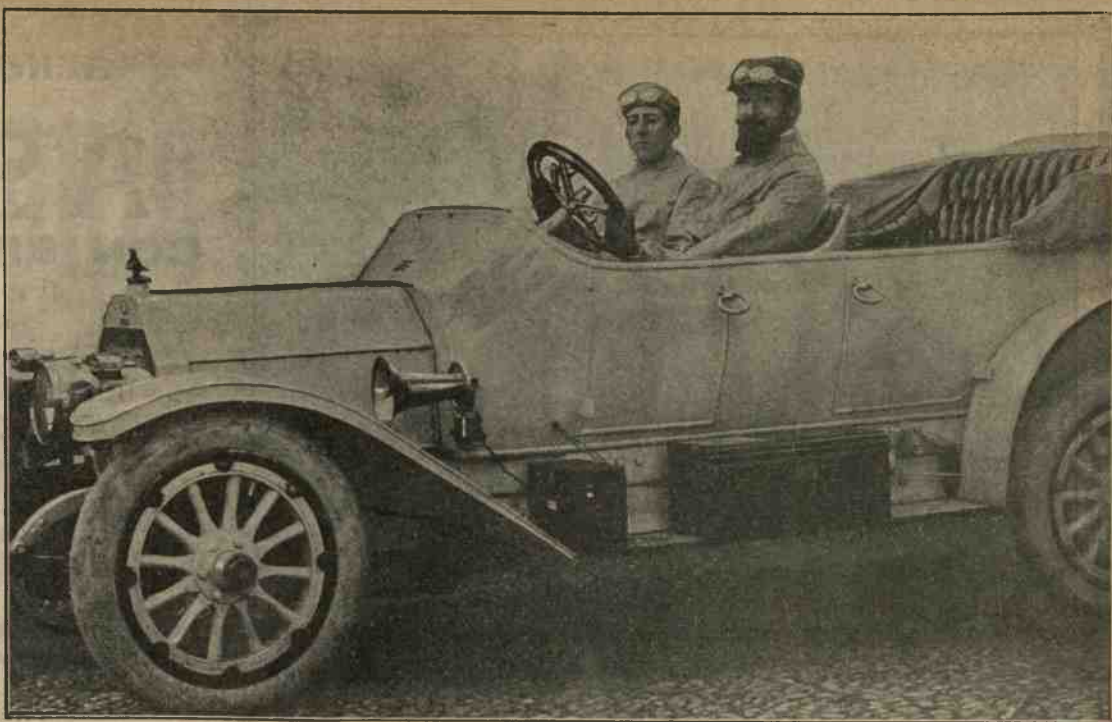
Pertanto il periodo delle prove sul Circuito è entrato nella sua fase decisiva; la maggior parte dei concorrenti si allena attualmente sul Circuito. L'équipe inglese è la più assidua e la più coscienziosa nelle sue preparazioni. Tutte le vetture che la compongono girano instancabilmente sul Circuito. Pure la Fiat è fra le più assidue. Lari 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 marca 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-Deguignand hanno provato ieri il percorso. Credo interessante comunicarvi come sono quotate, nei nostri ambienti automobilistici, le principali 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 vincente 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 giuocare 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 memento per le forti rivali. In questi anni di tregua l'Italia non si è stemperata, ma si è ritemperata 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:

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

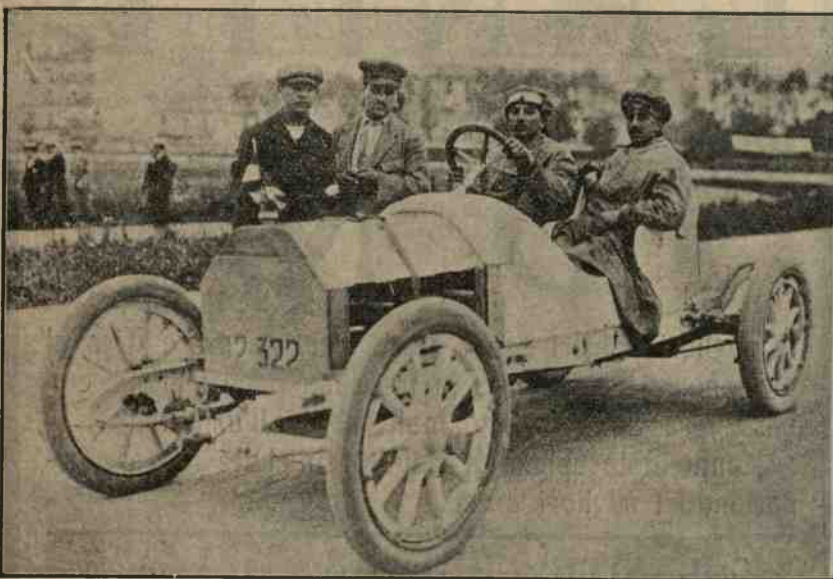
2° Non doveva mai abbandonare il volante o cederlo al suo compagno.

3° 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 Rodolfo Rosada, per la via di Ferrara-Pesaro-Fano-Terni, in ore 15 e 16 minuti, con la sua Spa, 20-30, 1910, carrozzata a turismo, 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 Siorero. Nella prima prova (10 km.), Minoia fu classificato primo in 8'28" 2/5; secondo Tangazzi in 8'43" 1/5. Nella seconda prova, Minoia raggiunse Tangazzi 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.

AUTOMOBILISTI!

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

minuti di pneumatici

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

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

Le vetture.

Migliori e più Convenienti

MICHELIN

BIANCHI



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
SOCIETA' ASTERIA
ING. DARBESIO 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, Comm. Tacconia, Col. Montezemolo, Col. Bon hienaux, Barone da Zara, ecc. ed hanno il Record Italiano, con un passeggero, in ore 2 2' 59", e il Record Italiano con due passeggeri in ore 0 34' 36".

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.

I TUBOLARI DELLA
FABBRICA TORINESE PNEUMATICI

SONO I PIU' ROBUSTI - I PIU' SCORREVOLI - I MIGLIORI.
Via Belfiore, 50 - TORINO - Telefono 38-58.

EPILETTICI! NERVOSI!
Curatori delle celebri polveri
della Sph. Chimico Farmac. del
Cav. Clodoveo Cassarini
BOLOGNA (Italia).
Prescritte dai più illustri clinici del mondo, perchè rappresentano la cura più razionale e sicura
nelle seguenti malattie: Epilessia, isterismo, intero-epilessia, nevralgia, palpitazione di cuore,
insonnia, incontinenza notturna delle urine, bruciore, per tosse, spasmi arteriali, non-
chè cefalgia, emicrania, tic doloroso, gastralgia da qualunque causa, i crampi muscolari ed
intestinali, l'isteralgia e altre malattie in genere.
Le **POLVERI CASARINI** 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. La vendita nelle primarie Farmacie del mondo.

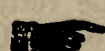

ROYAL ENFIELD
I MIGLIORI OLIO
"MADE LIKE A GUN"
LANCELLOTTI & C. - Bologna.

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
fatti 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.

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-
presse 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

SPORTS



Foot-ballours!

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

ALCUNI PREZZI:

Foot ball completo The Bannai n. 5 L.	7,50
" " " " " " " " " " " "	8,50
" " " " " " " " " " " "	10,50
Scarpe speciali The Bannai . . .	10,75
" " " " " " " " " " " "	12,00
Canale nel calce delle società . . .	3,75
Canale nel calce . . .	4,-
Canale lana con colori delle società . . .	4,35

SCENTI SPECIALI PER SOCIETA'.



PODISTI!

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

Costumi completi colori accesi	L. 3,50
" " " " " " " " " " " "	3,50
Scarpe per corsa di 100 metri . . .	10,50
" " " " " " " " " " " "	10,50
" " " " " " " " " " " "	10,50

N.B. Per le scarpe indicare la lunghezza del
piede in centimetri - per i costumi la lor-
ghezza della spalla.

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

Chiedete preventivi
per gli Automobili

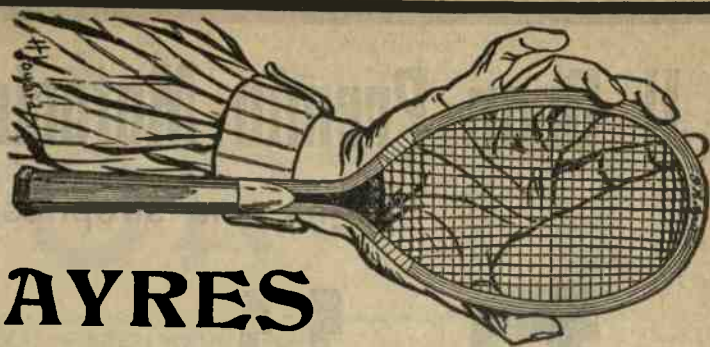
FLORIO

ai Concessionari Esclusivi

G. G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

Telefono 42-58.



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

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

Catalogo franco dietro richiesta.

F. H. AYRES Ltd - LONDON

Agente Continentale: J. TITUS POSTMA - 64, Avenue de la Grande Armée - PARIS

La finitezza squisita della

MOTOBORGO

la pone al disopra di tutte le altre.

Meccanici e Negozianti assicuravano la rappresentanza nel 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, BARBERIS e RUVA - TORINO - Via Bollini, 3 - Telefono 30-04

Aeroplani FARMAN

Concorso Internazionale di Monaco

1° FISCHER - Biplano H. FARMAN

2° RENAUX - Biplano M. FARMAN

distanziando di molto tutti i concorrenti.

Gli idroplani FARMAN sono perciò

i migliori apparecchi MARINI

confermando così la riputazione degli apparecchi

FARMAN Terrestri

Riconosciuti universalmente come i più perfetti
apparecchi d'aviazione.

Unico apparecchio che fece il percorso com-
pleto del Circuito d'Europa con passeggero.

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

Telef. 688-45.

Telegr. Farmotors - Billancourt - Seine.



LE PHARE B.R.C
E IL GIORNO

GENERATOR
ALPHA

DYNAMO

FRATELLI BLANC - MILANO, Via Ariosto, 17 - TORINO, Via Asti, 10.

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**1° DELLA FERRERA FEDERICO** in ore 1, 11' 15" 4/5 - **2° 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

SCAT

su pneumatici " **CONTINENTAL** „che con semplice chassiss da turismo 25-35 HP (alesaggio 100 - corsa 150) copri i **1050 Km.** del

GIRO DI SICILIA

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

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