

# L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

## e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

**ABBONAMENTI**

|          |        |         |
|----------|--------|---------|
|          | ITALIA | ESTERO  |
| ANNO     | L. 5 - | L. 10 - |
| SEMESTRE | » 2,75 | » 5 -   |
| MENSILE  | » 0,50 | » 1 -   |

La copia cent. 10, arretrato 0,20

**DIRETTORE**

**GUSTAVO VIERONA**

*Per inserzioni rivolgersi:*

o presso l'Amministrazione del Giornale in TORINO  
Via Davide Bertolotti, 3  
o presso l'Agenzia Italiana di Pubblicità in MILANO  
Via Romagnosi, 1



LA PARTENZA PER LA GUERRA. — Soldato inglese che bacia la sua figliolina partendo per la guerra.

(Fot. Argus - lastre Tensi).

**TENDE DA CAMPO** **COPERTONI IMPERMEABILI**

**ETTORE MORETTI - MILANO**  
FORO BONAPARTE 12

Le mie *Tende da Sport* si trovano pure in deposito a **Torino** presso:  
**A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta della Chiesa - Telefono 30-55.**

## Premiata Sartoria **A. MARCHESI**

TORINO - Via Santa Teresa (Piazzetta della Chiesa)

Telefono 30-55

### Il **Catalogo Generale illustrato**

si spedisce *gratis* a richiesta.

ABITI SPORT - ABITI ELEGANTI

DIVISE DI OGNI GENERE — DIVISE PER UFFICIALI

Specialità costumini per ragazzi

**Completo equipaggiamento per militari al fronte.**

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIP. DAIMLER-MERCEDES D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA RIPARAZIONI

**A. COTTINO & C.**

CASA FONDATA NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE TRAFILERIA  
TORINO · VIA MONTI 24 · TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

## Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

# GIOVANNI AMBROSETTI

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

Succursali a: MODANE · PARIGI · POULOGNE (sur Mer) · LINO · GENOVA · MILANO · FIRENZE

*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*

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

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

Premiato con Medaglia d'Oro

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

## FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA

DURATA

COMFORT



Agente esclusivo per l'Italia:

**DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.**

## Società **Geirano Automobili Torino**

Vetture da Turismo per il 1917

**12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP**

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

**MOTORI D'AVIAZIONE**

Officine: TORINO - Corso Francia, 142

Reparto vendita: TORINO Via Madana Cristina, 66.

# Tragico volo di un "Caproni", eroico



Aviatore tenente Poccetti.



Pilota tenente Buttini. — S. M. il Re ha di moto proprio decorato il Buttini della medaglia d'oro.



Mitragliere soldato Farneti.



Il capitano Ruggerone, comandante la squadriglia cui appartiene l'equipaggio.

linga era piena di fumo nero, acre, densissimo. Si trovò isolato nell'oscurità, stordito, soffocato. Istantaneamente, però, afferrò i comandi con polso fermo per rimettere l'apparecchio dallo sbalzo.

Un istante dopo, diradatosi il fumo della granata dirompente egli vide un scempio orrendo. La cannonata aveva colpito in pieno l'apparecchio e precisamente la parte sinistra asportando la fiancata della carlinga e sfracellato il piano sinistro delle ali, forati tutti i serbatoi, rotti i sostegni

in legno, i cavi d'acciaio. Non più ali ma scheletri d'ali dilaniate, divelte, lacerate fino alla costola, spennate con ira furiosa. Come poteva reggersi l'apparecchio?

..

Ma vicino a lui, il pilota Buttini, vide una cosa immota, deforme, sanguinante. Le braccia inerti in atteggiamento di voler spegnere i motori, penzolavano ai fianchi, contro la cinghia di cuoio che sorreggeva nella posizione di comando.

Il Buttini si volse. Nella carlinga sciacquava la benzina che i motori gettavano dai cento buchi.

Davanti, la carlinga non esisteva quasi più. Il tenente Poccetti era sospeso quasi nel vuoto. Doveva fare ogni sforzo per aggrapparsi alla parte di destra della carlinga, ai montanti per non precipitare nel baratro. Allungava una mano, la sinistra per sostenere il cadavere che si appoggiava ai comandi e faceva precipitare l'apparecchio. Non vi arrivava...

..

E l'apparecchio scendeva di testa tra le cannonate. Era dapprima una discesa a balzi, poi lenta ma continua. I timoni di direzione non funzionavano più. La rotta era verso il nemico.

Il Buttini allora afferrò ancora più deciso i comandi. Bisognava ritornare in Italia a qualunque costo, o morire.

Intanto il mitragliere, balzato dalle ali ai motori aveva cercato di chiudere inutilmente le falle della benzina. Calava da tutte le parti. Da tutte le parti gorgogliava. Coll'estintore, il mitragliere, si tenne pronto a spegnere gli eventuali incendi.

Ma l'apparecchio scendeva verso il nemico che, allora aveva sospeso il fuoco, certo che l'apparecchio avrebbe atterrato nelle sue linee.

Il Buttini non si disperò. Il suo dovere era dinanzi a lui: dritto: uno solo: ritornare! Egli sapeva d'aver a bordo un cadavere; ma due altri vivi. Sapeva di dover condurre l'apparecchio in patria a qualunque costo. Egli, dimenticando il pericolo e sorpassando l'orrore sfruttò ogni abilità di manovra. I timoni di direzione non rispondevano... Forse, adoperando gli aleroni... Sapeva che servono per l'equilibrio laterale... Tentò. Essi ubbidivano. Allora ebbe un attimo di viva gioia...

Ed anche l'osservatore gli fece un gesto di conforto. Egli aveva sempre indicata la volta decisa, correggendo la discesa, consigliando a gesti il mitragliere, reggendo — a tratti — il corpo del pilota ucciso.

Il Buttini, con abile manovra, riuscì a far girare l'apparecchio.

Quando l'equipaggio vide il Peuma, l'Isonzo, sentì per il volto un sudar diaccio! L'Italia, la famiglia balzò loro davanti. La libertà!

Il Ca 4060 era partito con tre alabarde triestine sulle fusoliere alle 10,30 per bombardare la nera montagna di Ternova. Lo pilotava il tenente Buttini Casimiro, del Genio. (Egli è figlio del venerando senatore Buttini, nativo della bella Saluzza). Ai comandi era pure il sergente Remetti Luigi. Osservatore il tenente Poccetti Weiss, del Cavalleria Cavalleggeri di Umberto. Mitragliere il soldato Farneti Alberto.

Un equipaggio compatto e forte, ardito e volonteroso. In altre, molte battaglie, esso aveva combattuto sorretto da una stessa fede incrollabile. Ognuno aveva piena fiducia nel compagno. Il pilota nell'osservatore, l'osservatore nel mitragliere. Sull'apparecchio non vi è distinzione di grado. Ognuno è votato tutto all'altro.

L'equipaggio del Caproni era indomito, temerario a Tarvis, a Chiapovano, a Sesana, a San Peter, nel Trentino, a Pola per ben tre volte e in feroci attacchi nemici. Era tornato da Trieste colpito in più parti. Era tornato da Bainsizza con un longerone tagliato da un colpo in pieno. Si era spinto solo, da Tarvis sino a Willaco non curandosi degli aerei nemici. Era giunto solo su quattro apparecchi, in volo notturno, su Sesana. Aveva sostenuto un accanito combattimento, tornando dall'azione su Assling con due caccia austriaci che gli si erano gettati addosso furiosi e instancabili. Tredici minuti di battaglia rapida ed intensa di mitraglia. Avevano vinto a Pola spestandola da 1200 metri, violandola con un motore solo sicuro.

Il Caproni si era trovato sull'obbiettivo alle 11,30, secondo del gruppo che bombardava Ternova. Il cielo era corso da nubi. Di tanto in tanto compariva, sotto, il terreno della battaglia. Poi si lanciava tra le nubi nere, lanose, dense. Si correva per arcate sonore, per gallerie buie, tra colonnati che scrollavano al passaggio in rosoli nubi, lavavano l'apparecchio. Poi si riaveva il volo in carlinga, sulle ali, nei motori, sui timoni e le fusoliere.

L'artiglieria aveva accolto il Caproni con tiri di sbarramento, se non intenso, molto bene agustato. Le scie dei proiettili salivano, passavano sulle ali, precipitavano dalle parti, in testa, in coda al Caproni. Festoni arquati e lucenti di proiettili assieparono la rotta.

Il sergente Remetti, calmissimo, intento soltanto alla manovra per il lancio preciso delle bombe, per nulla scosso dalla mitraglia che scrosciava intorno, pilotava l'apparecchio. Davanti a lui, il Poccetti segnava la rotta. Oslavia non doveva esser lontana. Si intravedeva verso il Peuma, ormai si era vicini alla patria. All'improvviso un colpo sembrò sollevare tutto l'apparecchio. Un colpo violento, terribile al lato sinistro. Per un attimo il tenente Buttini non vide nulla. La car-

# Un grande trionfo dell'aviazione italiana

Il primato internazionale della velocità su lungo percorso è stato conseguito nel raid

## Torino-Roma

fatto dal pilota

**MARIO STOPPANI**

con apparecchio costruito dalla

**Soc. Anonima ANSALDO & C. - Genova**

e motore

**SPA**

con carburatore

**Feroldi**

**in ore 2,50.**

**600 Km. ad una velocità di 220 Km. all'ora!**

Gio. ANSALDO e C. - Genova  
Cantiere Aeronautico - BORZOLI (Genova).

Società Piemontese Automobili  
**TORINO**

Carburatore FEROLDI - Via Silvio Pellico, 6 - Torino.



Presidente della Repubblica, signor Poincaré, ha accompagnato il Re d'Italia nella recente visita fatta al fronte francese.

Si guardarono silenziosi. Ognuno puntò lo sguardo avanti, mentre le artiglierie avevano ricominciato a sparare furibonde sulla preda che loro sfuggiva. I colpi scoppiavano vicinissimi all'apparecchio. Dieci, venti, trenta colpi alla volta che empivano l'aria di scoppi terribili e terrificanti. Non importava. Ormai si navigava verso l'Italia. L'Isonzo era quasi sotto al Caproni. Ad un tratto cominciò ad abbassarsi precipitosamente verso il Sabotino.

\*\*

Perché? Che avveniva? Non rispondeva il comando? Era la fine e tutto l'equipaggio lo sentì allo stesso istante. L'osservatore fece segno al pilota. Egli rispose con un segno che voleva dire: « Non ubbidisce. Coraggio ».

E s'era messo a pilotare con la destra reggendo con la sinistra il povero morto. Ma l'apparecchio precipitava urlando e fischiando. Ormai non vi poteva essere che un miracolo... Il Sabotino ingrandiva di secondo in secondo... Si ebbe l'impressione di schiacciarsi contro il terreno che balzava incontro per ingoiare il Caproni. Il Buttini non disperò, tenne duro, bastava un secondo di indecisione... Egli doveva star lì, fino all'ultimo. Resistere coi denti nella carne per dominare se stesso ormai sopraffatto della fatica. Resistere con la morte certa davanti che saliva rapidissima, urlante. Egli sperò sempre. L'apparecchio era robusto, non avrebbe ceduto allo urto immenso della caduta. Le ali non sarebbero saltate... Eppure la sinistra non era che un cencio... doveva spezzarsi da un momento all'altro... L'apparecchio sarebbe piombato morto al suolo... L'osservatore tentava intanto disfarsi della mitragliatrice, gettarla dalla carlinga. Pensava di morire forse meno dilaniato... pensava forse di rendere la discesa del Caproni.

Inutili sforzi. La mitragliatrice contorta nei supporti era irremovibile. Allora l'osservatore tentò portare aiuto al pilota. Sospeso nel vuoto, sul seggiolino di ferro, abbarbicato colla sinistra a delle crociere allungava il braccio destro per tenere su il cadavere credendo fosse il suo peso che impediva ai comandi di agire.

Inutilmente. L'apparecchio precipitava sempre. Si era a cinquanta metri dal suolo. Si vedevano le trincee, i camminamenti, i sentieri, i traini, le colonne dei soldati...

\*\*

Era la fine. No. Bisognava resistere ancora. E il pilota resistette calmo, inchiodato ai comandi. Sperava sempre. All'improvviso il mitragliere che tentava sorreggere il cadavere vide, in basso, tra i comandi, un tubo di ferro che impediva la manovra. Il Buttini lo strappò forte, insistentemente, finché lo staccò. Chi aveva guidata la mano del mitragliere? Chi gli aveva mandata l'ispirazione divina?

L'apparecchio a poco a poco si rimetteva. Si era a quattrocento metri d'altezza. Dalle trincee austriache rabbioso veniva un fuoco di mitragliatrici e di fucileria. Le cannonate piovevano intorno come la tempesta più furiosa. La preda sfuggiva il nemico. Bisognava atterrare.

L'osservatore tentò vari luoghi mentre il pilota reggeva, tra il ruggine della mitraglia, l'apparecchio. E se veniva colpito?

Bisognava scendere tosto.

Apparve, sotto, nei fianchi del Peum, una radura orlata da un camminamento profondo. E il pilota con abilissima manovra gettò l'apparecchio parallelamente all'incassatura. La manovra fu rapida, fece scivolare l'apparecchio sul terreno fraccassando il carrello e strisciando con l'estremità dell'ala destra.

\*\*

Balzati fuori, pilota, osservatore, mitragliere si cercarono ansiosi.

Buttini urlò: « Poccetti ». E si buttarono tra le braccia. Poi si guardarono attorno smarriti. E tutti e due gridarono: « Farneti! Farneti! Alberto... ».

Nulla.

Morto? Si precipitarono all'apparecchio. Di tra i rottami il mitragliere surse come da una tomba. Salutò militarmente sull'attenti.

D'intorno le granate scoppiavano furibonde. Gli austriaci volevano distruggere il Caproni, impedire il ricupero della salma.

Dovettero buttarsi nel camminamento.

Furono subito soccorsi dal tenente Castellani di una batteria vicina e dal dottor Gagliardo. Accorse pure il capitano pilota Ruggerone, comandante dell'eroica terza squadra da bombardamento, che li baciò e abbracciò a lungo.

Luigi Morandi.



S. M. il Re d'Italia visita il fronte francese.

### La morte dell'aviatore Betis

L'aviatore francese Henri Betis, campione di boxe degli interscolari, è caduto in questi giorni colpito dal piombo nemico. Benchè gravemente ferito egli ebbe la forza di ricondurre l'apparecchio nelle linee francesi; era decorato con la croce di guerra e con la medaglia militare.

**Indian Motorcycles**

**DIREZIONE GENERALE PER L'ITALIA**

**NAGAS e RAY - TORINO**  
Corso S. Maurizio, 57

*Agenzie principali:*

MILANO - Nagas e Ray, Via Legnano, 32.  
TORINO - F.lli Bonasso, Via Valdoeco, 1.  
GENOVA - A. Multedo, Via Corsica, 1 A.  
ROMA - E. Fracassi, Via Firenze, 5.  
FIRENZE - M. Ragnini, Via 27 Aprile, 16.  
PADOVA - Curzio Aperi, Via del Santo, 8.  
MODENA - G. Docchio e F. Ilo, Via Modonella, 10.  
NAPOLI - W. da Fonseca Araujo, Bione Amedeo, 101.  
SICILIA - Avv. M. Grasso Barbagallo, Giarre.

*Orso*

*la migliore delle*

*caffettiere*

**FIGLI DI SILVIO SANTINI**  
FERRARA

**SPORTSMEN !...**  
adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

ISTANTANEE PERFETTE  
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

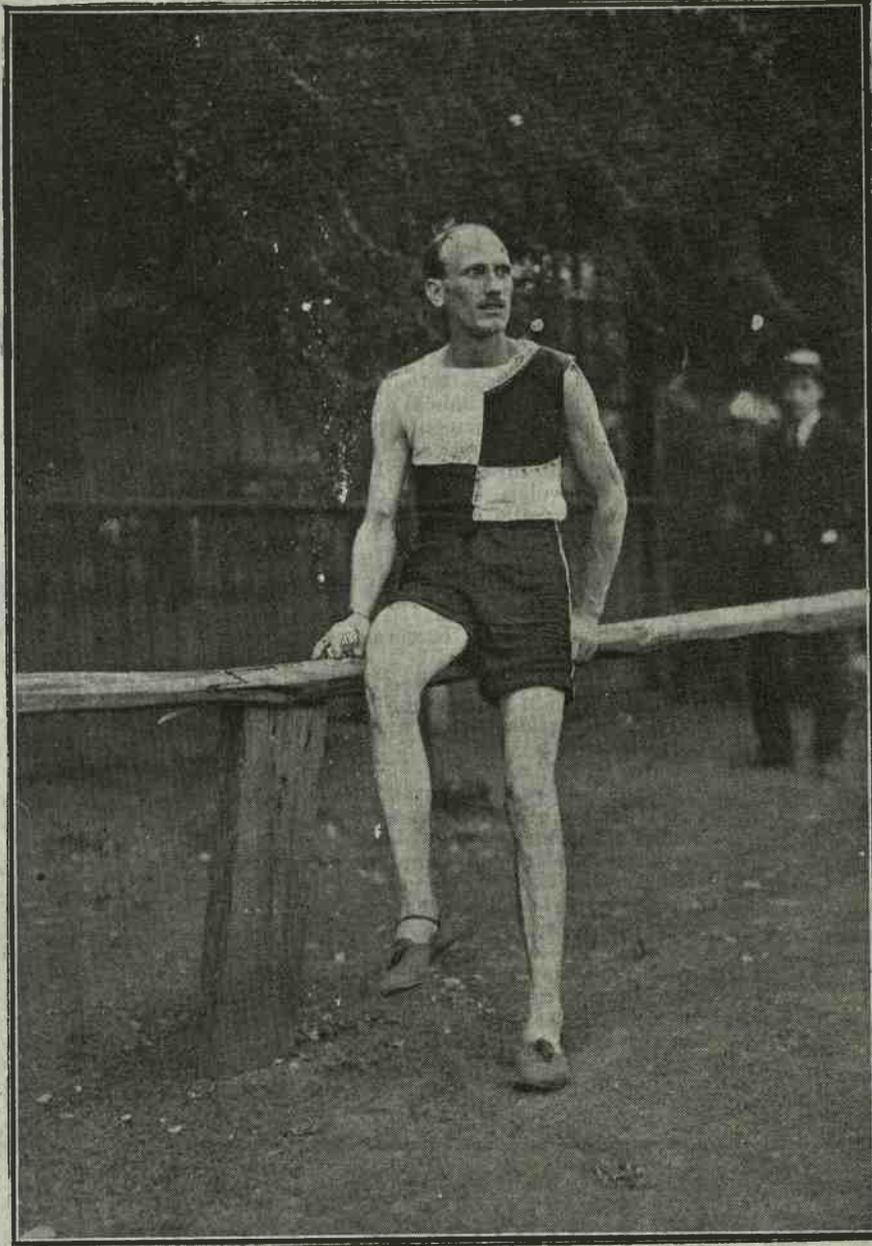
Catologo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

# Gli avvenimenti sportivi

Venerdì scorso, scrive la *Gazzetta dello Sport*, alle 19,15 precise, Pagliani è sceso in pista, assistito ufficialmente dal cronometrista ufficiale della F.I.S.A., signor Carlo Legnazzi, dai componenti il Consiglio federale, signori Brambilla, Bolla e Torchio. Aria calmissima, temperatura mite, pista buora, hanno favorita la prova, durante la quale si sono gentilmente prestati come allenatori i fratelli Giustacchini, Marchetti di Spezia, Caccianiga, Cantoni e Giambelli. La pista è stata accuratamente misurata, e tutti i preparativi per la prova sono stati accuratamente fatti da Ghioldi.

In complesso Pagliani dimostrò di non faticare assai: partito fulmineo per il primo giro, e fatto il chilometro in 2' 50" ed il miglio inglese in 4' 42" 1/5, egli è stato un po' irregolare nel tempo impiegato nei chilometri successivi fin verso il sesto; ha avuto degli aumenti veloci, come dei rallentamenti notevoli; ma dal sesto chilometro in poi Pagliani ha avuto una stupefacente regolarità, con aumento di andatura. Tenuto al corrente sempre della caduta dei records precedenti e della situazione giro per giro, negli ultimi due chilometri ha impressionato per la ritrovata elasticità e per la freschezza con cui ha compiuto il tratto finale e decisivo.

Proprio verso i 9200 metri ha avuto qualche istante d'indecisione, che gli ha fatto perdere quella trentina di metri che lo avrebbe condotto forse a 9500 metri. Dopo la prova magnifica, in condizioni organiche eccellenti, Pagliani, soddisfatto e lieto, si è vestito ed è uscito dal campo dell'Unione Sportiva circondato e complimentato da una piccola folla di amici e ammiratori.



Il corridore Pagliani che ha battuto il record di Speroni coprendo in mezz'ora Km. 9 e m. 487. (Fot. Strazza lastre - Cappelli).

stria italiana che, presieduto dal senatore Colombo, rettore del Politecnico di Milano, e avendo a segretario il prof. Ulisse Gobbi, ha svolto un'opera così proficua ed ha nel proprio seno creato varie sezioni per lo studio dei più svariati rami delle industrie, da quelle meccaniche a quelle della pesca, ecc.

Una sezione aeronautica ha aggiunto ora alle altre il Comitato: nella sua ultima assemblea generale lo annunciarono il sen. Colombo e l'ing. comm. Ettore Conti, esponendo anche quale sia il programma d'azione e precisando che la sezione ha suddiviso i vari gruppi di industriali o costruttori in tre sottosezioni: aeroplani e dirigibili, motori d'aviazione, accessori e materiali inerenti all'industria aeronautica. Queste sottosezioni

dovranno essere dirette da speciali Commissioni chiamate dai soci allo svolgimento dei rispettivi programmi.

Presidente della sezione aeronautica è stato eletto Lorenzo Santoni, segretario il rag. Carlo Forzani. Nell'elenco degli aderenti figurano associazioni, enti, istituti a cominciare dal Ministero della Pubblica Istruzione e le principali società industriali e commerciali che producono aeroplani, dirigibili, motori, accessori, dalla Caproni alla Nieuport Macchi, dalla Savoia alla Pomilio, dalla Meccanica Lombarda alla Transaerea, all'Isotta Fraschini, all'Ansaldo, ecc.

Si verifica così un diretto avviamento ed affiatamento fra tutte le giovani energie che, ora e dopo la guerra, lavorano e lavoreranno per l'industria aerea italiana. E più stretto e vigoroso diverrà il fascio solidale di queste forze se, come si propugna da qualcuno, Lega Aerea, Sindacato Industriale e Sezione Aeronautica del Comitato scientifico-tecnico si riuniranno in un Grande Consiglio della Aeronautica Italiana, sull'esempio di quanto si è fatto in Inghilterra.

Perché — è bene dirlo una volta per sempre — in Italia, specie dopo le prove di eroismo e di fratellanza date dal nostro popolo combattente la grande guerra della civiltà, dobbiamo cercare con ogni nostro sforzo di riunirci, di raccoglierci, di mettere assieme tutte le nostre volontà, come tutte le nostre intelligenze, come tutte le nostre forze, onde formare la vera grande unità italiana che non deve essere soltanto politica, ma deve sentirsi in ogni manifestazione come potenza nazionale. Abbiamo detto nazionale e non nazionalistica, e la differenza è inutile spiegarla perché ben ci intende chi vuol intenderci. Anche giorni addietro in occasione del grande e meraviglioso raid del capitano Laureat abbiamo avuta occasione di leggerci delle belle parole confortanti su fogli esteri che apprezzano sempre più il valore della nostra razza, si nel campo degli uomini come in quello delle industrie che questi uomini hanno saputo creare e far grandeggiare in poco volgere di tempo.

Ed anzi in un periodico inglese se non erriamo il Times, ci si dava appunto per il grande sviluppo preso dall'aeronautica in Italia, sviluppo che era paragonato nello stesso periodico a quello che le industrie italiane seppero dare, sanno tuttora mantenere, all'automobilismo.

Con la creazione di questi enti di queste associazioni noi dobbiamo anche constatare un altro fatto che è anch'esso indubbiamente un fattore di civiltà, ed è questo: si va perdendo brutto vizio di chiedere al Governo e di attendere da esso ogni cosa, e i cittadini che pensano e lavorano fanno da sé, ed anzi sarà il Governo che ad essi dovrà ricorrere se vorrà imprimere ai fatti la vera praticità della vita. A questo proposito ci piace ricordare come l'Inghilterra ci abbia preceduto con un vero spirito di grande modernità formando quelle Commissioni extra-parlamentari che hanno apportato nei Consigli dello Stato delle vere competenze in ogni ramo sia di guerra che di pace. Uomini nuovi, ma vecchi nella vita, ci vogliono e non abituarli delle vecchie formule discendono per li rami della burocrazia.

Noi insisteremo, come andiamo insistendo, sempre su questo principio nel quale vediamo la grande

Domenica 30 settembre si è disputata la corsa Milano-Modena col seguente risultato:

1. Egg Oscar di Oerlikon, che impiega ore 10,25 a coprire i 276 chilometri del percorso, ad una media oraria di km. 29,490, arrivando alle 17,48 (Bianchi-Pirelli) -
2. Girardengo Costante di Novi Ligure, a 2 lunghezze (Bianchi-Pirelli) -
3. Sivocci Alfredo di Milano, a 3/4 di lunghezza (Dei-Pirelli) -
4. Torricelli Leopoldo, a 2 lunghezze (Dei-Pirelli) -
5. Lucotti Luigi, a 2 lung. (Bianchi-Pirelli) -
6. Gremo Angelo, a 2 lunghezze -
7. Ferrario Arturo, rialzato -
8. Santagostino Michele, a 10 lunghezze -
9. Pratesi Ottavio, alle 18 -
10. Cuppi Luigi (1° dei dilettanti), a 1 lunghezza -
11. Leimer, alle ore 19,20 -
12. Bianchedi, a 2 lunghezze -
13. Candini.

## Lo sviluppo tecnico-industriale dell'aeronautica

Un altro autorevole istituto si è aggiunto in questi giorni agli enti che principalmente si occupano della preparazione, organizzazione e sviluppo dell'aeronautica in Italia. Essi sono la Lega Aerea che ha popolarizzato il problema ed ha beneficamente agito sulle autorità e la burocrazia; il Sin-

PNEUMATICI  
G. TEDESCHI & C.

I VINCITORI  
DELLE PRINCIPALI CORSE  
1916



*Frank Kramer*, lo sprinter ciclista americano che per 16 anni fu campione d'America in velocità, perdè quest'anno, com'è noto, per la prima volta il titolo, toltogli dal nuovo astro A. Spencer di Toronto. Egli si è però riabilitato vincendo a Newark il campionato degli Stati Uniti delle 25 miglia, battendo Goulet, Mac Mamara, Sparsse Madden nell'ordine. Si calcola che Kramer abbia realizzato con le sue vittorie circa mezzo milione di lire.

Le corse degli *stayers* in Francia attraversano un periodo nero. Dopo le terribili cadute del piccolo Pasque e di Walthour, che per poco non perdettero la vita, Leon Didier ha rischiato di fare ora la stessa fine durante il *match* con Sérès e Darragon. Caduto in seguito a scoppio di gomma si è fratturato una clavicola.

Il giro ciclistico del Cantone di Ginevra è stato vinto da Carlo Guyot, che in questa stagione si è rivelato il migliore *routier* svizzero.

Il Gran Premio di Boulogne su 100 chilometri dietro grossi motori verrà corso domenica prossima al Parco dei Principi di Parigi. Vi parteciperanno i due *stayers* italiani Colombatto e Bruni, i francesi Sérès e Darragon e molto probabilmente lo svizzero Suter reduce dall'Italia.

Lo *stayer* francese Lavaude, vincitore del *match*

che 15 giorni or sono riuscì vincitore della Berna-Ginevra. Egli ha coperto la distanza in 3.50'54 precedendo Lequatre, Maffeo, Zorloni, Martinet e Olto Wiedmer nell'ordine.

Il podista carpigiano Armando Pagliani, socio dell'U. S. Milanese, ha compiuto una bella *performance* sulla pista di questa società, battendo i *records* italiani dei 3, 4 e 5 chilometri. I tempi da lui stabiliti furono i seguenti: 3 km. 9' 5" 1/5 (*record* precedente Porro 9' 12" 4/5); 4 km. 12' 16" (*record* precedente Speroni 12' 29" 3/5); 5 km. 15' 27" (*record* precedente Speroni 15' 36"). Tali tentativi furono compiuti in assenza del cronometrista ufficiale della federazione Italiana degli Sports Atletici e pertanto è improbabile che questa ne omologhi i risultati.

## LA DONNA E LA GUERRA

Gli avversari della mano d'opera femminile sono ancora legione pretendendo che la costituzione della donna non sia adatta a certi lavori finora monopolizzati dall'uomo. Ma la guerra mondiale avendo reclamato lo sfruttamento di ogni energia umana, ha dimostrato la capacità della donna a quasi tutti i generi di lavoro, cosicché si guarda già con meno scetticismo alle riforme introdotte dall'America in questo campo della legislazione sociale. In seguito alla creazione a Boston del « Simmon's College » che fornisce alle donne, in tutti i campi delle arti, delle scienze e dell'industria, una istruzione adeguata, fin dal 1909 esistevano 11.000 donne telegrafiste, 39 chimiche, 279 « detectives ». Perfino nel Giappone le donne costituiscono i tre quinti del personale impiegato nelle fabbriche. I risultati che la Francia ha conseguito in questa sostituzione del lavoro maschile danno bene a sperare per il rigoglio della produzione industriale nell'avvenire: più di trecentomila donne, sulla fine del 1916, erano occupate negli stabilimenti della difesa nazionale.

Così dice la *Revue politique et parlementaire* aggiungendo nulla esservi di più istruttivo che sfogliare i registri del personale delle officine di guerra dove sono annotate le professioni anteriori delle operai: molte di esse non avevano mai visto uno stabilimento, quindi cresce la meraviglia per i provvedimenti presi dalla grande industria onde reclutare e istruire questo personale inespresso.



Girardengo è giunto 2° nella corsa Milano-Modena.

Lo svizzero Oscar Egg ha vinto la corsa Milano Modena (Pneumatici Pirelli).

dezza, la salvezza di questa nostra grande Italia, che al disopra di ogni cosa ha dimostrato di avere uomini di gran valore, pronti a sorreggerla, a dirigerla, ad avviarla nella vera via del grande progresso, della grande civiltà.

Ed auguriamo la concordia degli intenti, la unione di tutte le forze, la vera nazionalizzazione di ciò che è genio, volontà, coraggio.

Gli attuali momenti di nostra grandezza ci danno affidamento per il nostro avvenire.

La Stampa Sportiva.

disputato recentemente con l'italiano Colombatto, ha riportato facili vittorie nella riunione svoltasi al velodromo du Coin a Saint-Chamond.

Sul percorso Milano-Lodi ritorno, chilometri 70 circa, ha avuto luogo domenica 16 corrente, una corsa ciclistica libera a tutti con premi in medaglie d'oro, vermeil e d'argento.

La corsa ciclistica Berna-Zurigo, chilometri 118 è stata vinta da Carlo Guyot

## Notiziario sportivo

Lo *stayer* francese Sérès ha battuto in un *match* dietro motori, di km. 15, in tre prove a Digione, il connazionale Darragon.

# Officine di Villar Perosa

## Cuscinetti a sfere - Sfere di Acciaio Pezzi staccati per Bicyclette e per Automobili.

VILLAR PEROSA (Pinerolo)

**C. PROTTO & C.** - TORINO  
Piazza S. Martino, n. 7

*Rappresentanti con Deposito Generale in Italia delle:*

**Catene "The Coventry"**, per qualsiasi trasmissione: Galle a Rulli, Silenziose. 40 tipi a magazzino.

**Candele "Lodge"**, Inglesi: 12 Modelli diversi.

**Molle a elicca**, qualità extra. Fili d'acciaio, Articoli per Motocicli, ecc.



**PNEUMATICI PIRELLI**

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

**Gomme piene per Camions**

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

**Cantieri BAGLIETTO**  
**VARAZZE**

**COSTRUZIONI DI YACHTS** a vela ed a vapore.

**COSTRUZIONI DI GALLEGGIANTI E  
PARTI STACCATE PER IDRO-  
VOLANTI E DIRIGIBILI.**

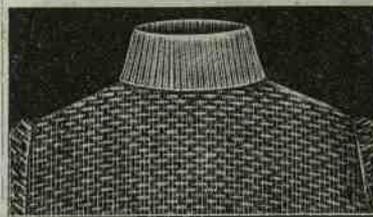
**MOTOSCAFI ANTISOMMERSIBILI  
ED ALTRI SERVIZI MILITARI.**

*Grand Prix Milano 1906.*

*Grand Prix Torino 1911.*

**G. VIGO & C.<sup>la</sup>**

**TORINO - Via Roma, 31 - Entrata Via Cavour**  
**Filliale in GEROVA - Via XX Settembre, 5.**



Unica Casa  
specializzata  
in Articoli per  
**SPORT**  
ed



**ABBIGLIAMENTI SPORTIVI**

*il più ricco assortimento in*

**Articoli ed Equipaggiamenti  
per Montagna**



**ATTREZZI  
PER GINNASTICA**



**GIUOCHI da  
SALA e da GIARDINO**

OFFICINE MECCANICHE  
BREVETTI SARACCO DI

**ALFREDO TALAMONA**

**TORINO**

Fornitrici del Regio Governo.

**MOTORI D'AVIAZIONE**

**Fabbricazione di proiettili**

**STRUMENTI DI PRECISIONE**

TORINO - Via Morghen, 64 - TORINO

# I trionfi dell'aviazione italiana

pel *raid* di Napoli, un biplano S. I. A. azionato da motore *Fiat*.

A due giorni di distanza dal *raid* Torino-Londra la *Stefani* ha dato notizia di un nuovo trionfo dell'aviazione italiana.

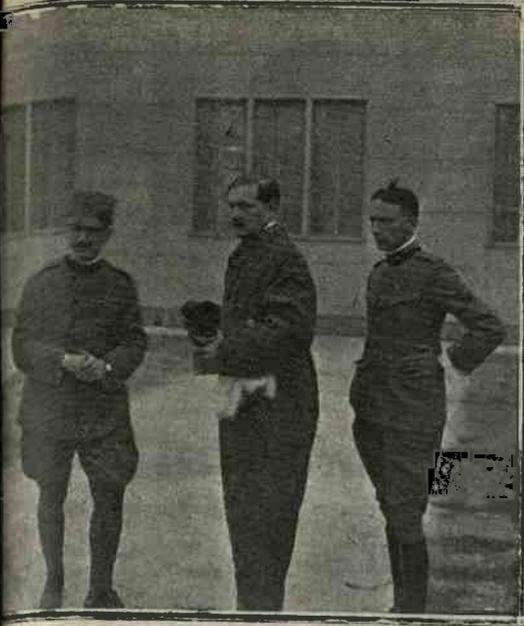
Un velivolo da caccia, partito venerdì scorso alle ore 14,45 da un Campo d'aviazione nelle vicinanze di Torino, ha atterrato a Roma alle ore 17,35, compiendo il percorso di oltre km. 600 in ore 2 e minuti 50, con una velocità oraria di km. 220, superando di km. 50 ogni velocità oraria sinora effettuata in *raids* di tale importanza.

L'apparecchio, di ideazione puramente italiana, costruito dalla Società Anonima Italiana *Gio. Ansaldo & C., Genova*, munito di motore *Spa*, era pilotato dal sergente *Mario Stoppani*, uno degli «*Assi*» della nostra aviazione, il quale con lo stesso apparecchio ha già compiuto tempo addietro il percorso *Torino-Udine* e ritorno senza scalo (km. 1100) in 5 ore.

Con questo *raid* l'aviazione italiana viene a conquistare il primato della velocità su lungo percorso, segnando un'affermazione brillante della cooperazione industriale delle maggiori forze del nostro Paese, che, già provate in altri campi della difesa nazionale, concorrono ora poderosamente al trionfo della nuova arma, nella quale l'Italia si è fatta maestra e guarda fiduciosa l'avvenire.

## La scomparsa dell'aviatore Guynemer.

È scomparso da 27 giorni Guynemer, il famoso aviatore, che aveva di recente abbattuto il cinquantesimo apparecchio nemico. Egli, secondo alcuni, volando sopra Dunkerque, sarebbe caduto in mare; secondo altri, invece, sarebbe stato attaccato da sei nemici nello stesso tempo; ma ieri il Sottosegretario di Stato dell'aviazione diceva che non si sa assolutamente come sia scomparso ed è per questa ragione che non si decidono ad annunciarlo. Aggiunse che con Guynemer volava un altro apparecchio quando il pilota di quest'ul-



Il capitano Laureati pochi momenti prima di spiccare il volo per Londra. A sinistra: Il capitano Cav. Jacoponi, capo del Reparto Riformamenti dell'Aviazione Militare.

Il capitano Laureati con un apparecchio S. I. A. munito di motore *Fiat* ha con un unico volo superati i 1600 km. del percorso Torino-Napoli e ritorno in ore 10,30. Ha battuto con tale prova il record mondiale della distanza senza scalo e senza passeggero.

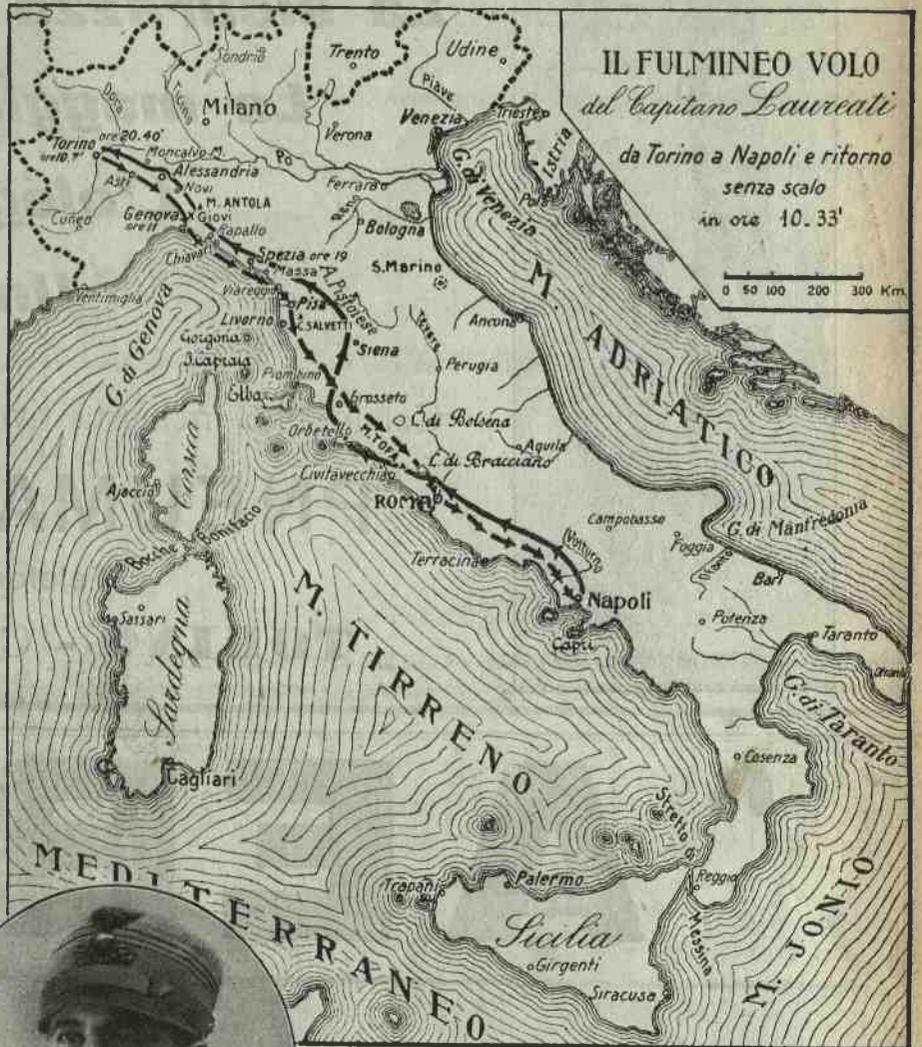
A pochi giorni dalla strepitosa prova, il capitano Laureati con una nuova macchina sempre del tipo S. I. A. a due posti compie brillantemente il *raid* Torino-Londra km. 1200 in ore 6,55 col passeggero idato Tonsa.

La casa S. I. A. aggiunge trionfo a trionfi e si assicura un nuovo record quello della distanza senza scalo con passeggero.

Il capitano del genio marchese Giulio Laureati nato a Grottamare (Marche) ed ha 40 anni. Il suo stato di servizio, quale ufficiale aviatore, è dei più brillanti. Entrò in aviazione nel 1911 e fu pilota di vari tipi di apparecchi. Nel 1915 andò al fronte e, pilota di apparecchi da bombardamento, partecipò a numerose ed arditissime spedizioni bombardando sempre importanti centri militari. Partecipò anche al *raid* di Lubiana, ove i nostri aviatori ebbero a coprirsi di gloria. È decorato, con bellissime motivazioni di due medaglie al valore, una d'argento e l'altra di bronzo.

Ritornato dal fronte nello scorso gennaio fu distaccato alla direzione tecnica ed ebbe a far parte di importanti Commissioni di collaudi ed esperienze. Passò in seguito a pilotare un nuovo apparecchio, di recente costruzione, il S. I. A., col quale il 15 agosto fra l'ammirazione generale riuscì a stabilire il record di durata sul percorso Torino-Napoli e ritorno (km. 1600) in ore 10,30. Alto, biondo, tarchiato appare immediatamente nella completa pienezza di un uomo forte e in possesso del sistema nervoso. Specializzatosi in lunghi *raids* ad una resistenza non comune unisce a una non comune capacità tecnica.

Nel *raid* di Londra, che è senza dubbio il più grande volo compiuto in un sol giorno attraverso le Alpi, il capitano Laureati pilotava come



Il capitano Laureati che dopo il *raid* Torino-Napoli-Torino ha volato da Torino a Londra.

timo si accorse che Guynemer era scomparso e non lo vide più. Comunque sia, è certo che Guynemer, partito l'11 settembre mattina, non ha fatto più ritorno.

# LA DITTA CHIRIBIRI & C.

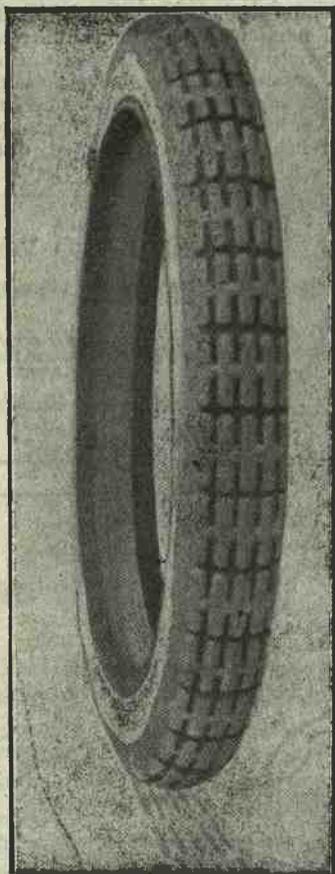
## VELIVOLI-AUTOMOBILI

ha impegnato la sua produzione nella costruzione di

## MOTORI PER AVIAZIONE

farà conoscere quando potrà accettare nuove ordinazioni di **VETTUBETTE.**

# GOODRICH



Il ***Safety Goodrich*** è

***La sicurezza dell'automobilista.***

***La maggiore economia.***

***L'eleganza dell'automobile.***

***Un perfetto antidérapant.***

Cataloghi a richiesta rivolgendosi alla *Società Italiana*

**PNEUMATICI GOODRICH**

Telefono intercomunale 42-08

**TOBINO - Corso Dante, 44 - TOBINO**

# “AER.”

## Fabbrica

di

## Aeroplani

STABILIMENTO AUSILIARIO

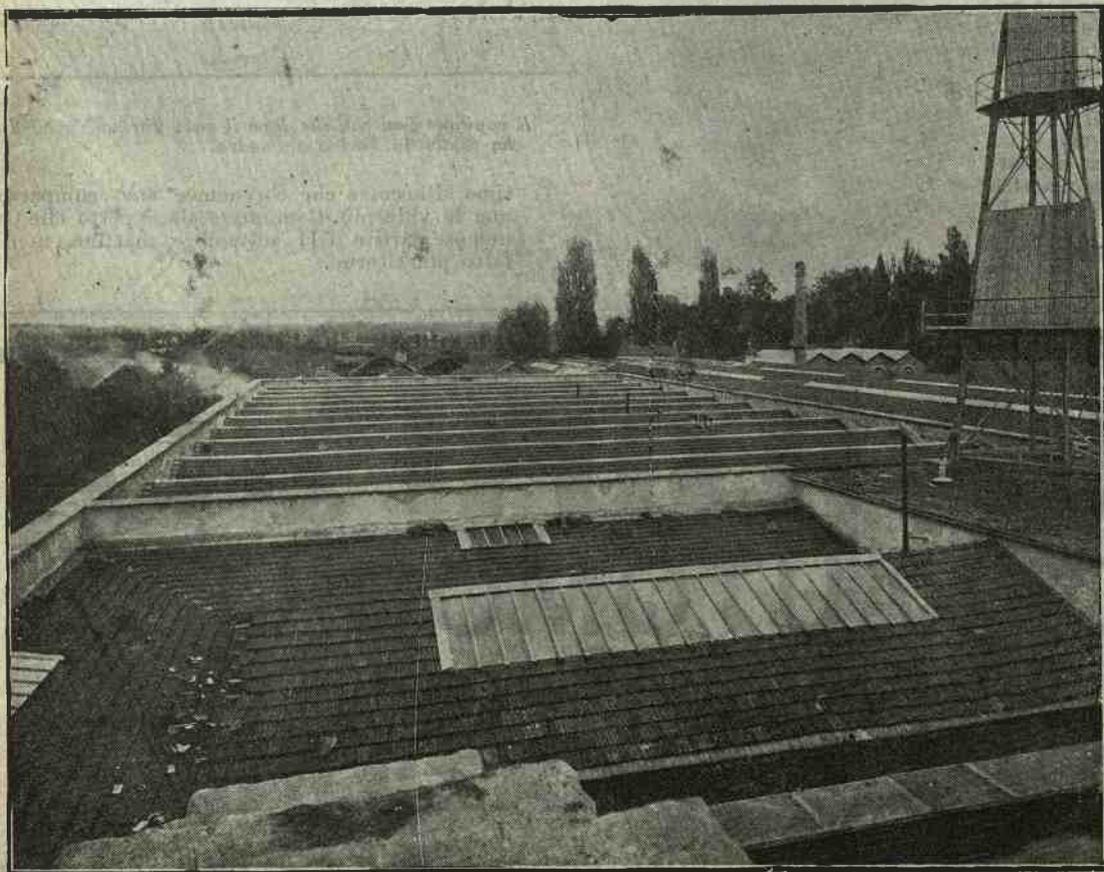
Decreto Ministeriale n. 23

Direzione e Officine

in

## ORBASSANO

(Torino)



Una veduta a volo d'uccello al disopra del grandioso Stabilimento.

# Varietà sportive

## IL NUOTO ELIOSISTICO

Io assistito ad una grande riunione di nuotatori ed alle gare conseguenti, e mi sono convinto ad essi manca la sinderesi. Manca, perchè non fanno che parlare di nuoti e di metodi, di varietà stilistiche, di calci meravigliosi, di manate remo e di rivolgimenti dei piedi uso elica, e giù fino a seguire una corsa sott'acqua come pesce... cane o no. In codesta farragine di *atteramenti* fanno consistere la fantastica loro scienza del nuoto.

Il nuoto è una scienza e un'arte che insieme per autopropellere il corpo umano galleggiante. E' una scienza perchè insegna le maniere che meglio corrispondono alla velocità, è un'arte perchè insegna come eseguirle con perfezione. Ne consegue che il nuoto è uno solo e non può essere che uno solo, tanto in teoria quanto in pratica. Così lo stile, che è eleganza esecutiva, quanto viene chiamato metodo diverso non è che adattamento individuale per trarre vantaggio qualche attitudine di maggior resistenza in quel dato organismo, non è che fenomeno abituale, che può svilupparsi soltanto nella direzione di perfezionamento quanto in quella di miglioramento.

Se abbiamo continue prove dimostrative nel succedersi dei modi e dei campioni.

Al tempo del primato Bozzo nuotato il *fil-di-spada* perchè vincitore nuotava in quella posizione. Il Bozzo vinceva qualunque nuotasse maluccio e teneva una posizione meschina di arranciamiento. Il suo segreto consisteva nella forza di resistenza che aveva nelle braccia, abituato al diuturno maneggio della zappa nella tenace zolla. Venne il Jarvis e gli tolse la primazia col suo *over-hand-stroke*. Bozzo è un *fil-di-spada* spianato, affondato. Il segreto del Jarvis consisteva nell'obesità, che gli permetteva di tenere la posizione che gli occorreva senza minimo sforzo del braccio immerso. Poteva usare tutto lo sforzo nella spinta innanzi.

Bozzo aveva un adattamento personale di allenamento alle braccia, sviluppatissime. Il Jarvis aveva l'adattamento personale del volume: galleggiava come un'otre.

Venne il Cawill col *crawl* e vinse tutti nelle brevi gare di 50 metri. Il *crawl* è uno sforzo terribile delle braccia, che potrebbe durare per una frazione di minuto più lunga. Il segreto del Cawill consisteva in un corpo estremamente agile, sottile e ben allenato nelle braccia con i rudimenti vogate su barche veloci.

Ma il *crawl* non soddisfaceva Bozzo nelle sue gare troppo corte. Introdusse il *trudgeon*, che vinse stentate gare fino a 100 metri, dopo un lungo allenamento agli sforzi ed alla resistenza. Occorre essere *super-nuotatori* nati.

Ma siamo a questo punto: il *crawl* e *trudgeon*, due sistemi differenti da idiozie personali ed adattamenti anatomici. Non sono nuoti nel vero senso, sono fantasie sul nuoto, fantasie da bambini.

Il nuotatore fanno come i giocatori di roulette, mettono la mano sull'ultimo numero vincitore. Al tempo del primato Bozzo nuotavano con movimenti incompleti ed arrancati. Abbandonarono il Bozzo per il Jarvis arranciarono un poco *giarvisando*. Quindi, abbandonando il Jarvis per il Cawill, arrancarono sforzi con le braccia. Ultimamente hanno lancia il Cawill per il Trudgeon e soffocano la prima. Per chi abbandoneranno il Trudgeon? Probabilmente per affogare.

Tutto questo prova che i nuotatori sono privi di sinderesi. Perchè invece di studiare lo sviluppo massimo di rendimento dell'organismo, corrono dietro agli adattamenti delle anomalie anatomiche, senza pensare che essi medesimi sono deficienti al confronto, sono inferiori, quantunque più armonici e perfetti.

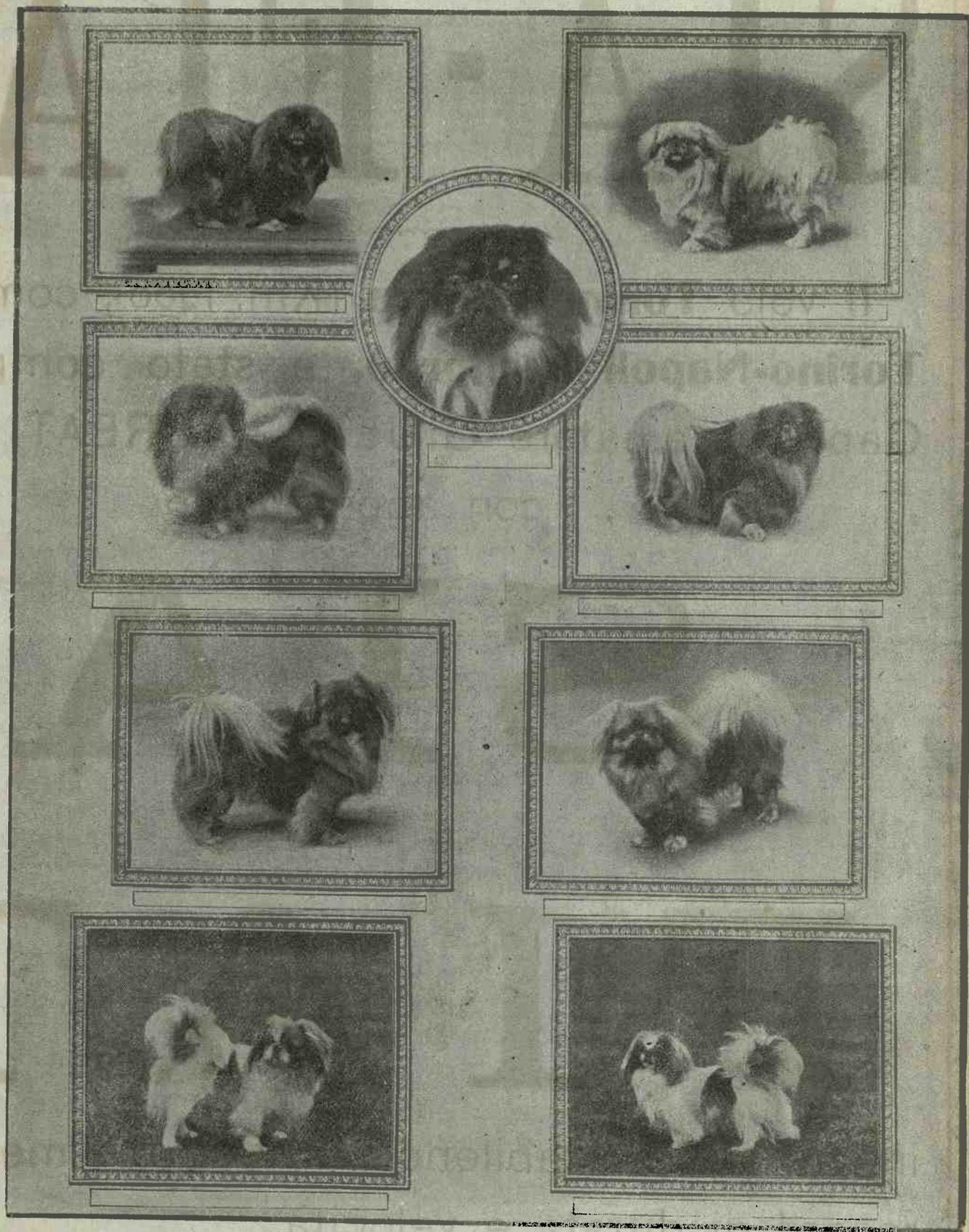
L'unico nuoto veramente e perfettamente tale è quello *Eliosistico Olivariano*, o *nuoto Olivari*. Fu emesso molti anni fa, a Genova, dal capitano marittimo Giuseppe Olivari. Lo ha basato sulla sua *teoria degli sforzi minimi e delle minime resistenze*. Quattro scienze lo informano: fisiologia, meccanica, idraulica e teoria della nave.

Secondo i giornali e le riviste del tempo, ora

e della resistenza. Chi ha compreso tale nuoto ha la padronanza assoluta di ogni sistema di nuoto, dato che si ammettono i sistemi.

Quando comparve nel pubblico dominio il capitano era gravemente ammalato. Ciò malgrado lo molestarono talmente che egli scese da letto e andò a mettersi in acqua per mostrarne i movimenti, poi tornò a letto con una ricaduta della grave malattia, più grave di prima. Si comprende il disgusto che ne ebbe.

Nessuno però lo comprese. Esso è complesso e difficile, richiede alcune cognizioni delle quattro scienze che lo informano ed un tatto meccanico ed un senso fisiologico delicatissimi, e molto esercizio.



Una bella famiglia di cani cinesi.

lontano, dette risultati superbi, insuperabili. Ma lo escogitò e lo perfezionò per sé solo, per avere maggior garanzia di salvezza nelle contingenze dei suoi futuri lunghi viaggi per mare. Non lo insegnò a nessuno.

E' stato definito il *nuoto Eliosistico*, perchè illumina la mente del nuotatore e la rende atta alla comprensione di ogni movimento natatorio ed al totale suo utilizzo a profitto della velocità

Ora egli si avvicina ai novantacinque anni ed è sempre ammalato. Nessuno potrebbe pensare di tormentarlo per il nuoto. Ma se qualcuno di coloro che lo videro e l'avvicinarono nel tempo della floridezza, volesse farne una descrizione analitica farebbe opera altamente meritoria.

Genova, 17 settembre 1917.

Ing. Stefano Carasco.

Una affermazione internazionale  
del binomio

# SIA-FIAT

Il volo **Torino-Londra** (Km. 1200), come il volo  
**Torino-Napoli e ritorno**, è stato compiuto dal  
Capitano aviatore GIULIO LAUREATI  
con apparecchio

# SIA

e motore

# FIAT

in ore **6,55**, stabilendo un nuovo e meraviglioso  
record di durata e velocità.

**Società Italiana di Aviazione**

**TORINO - Via Nizza, 148 - TORINO**