

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Arcostasia

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo

Giochi Sportivi - Varieta

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 } Arretrato Cent. 15
 } Estero .. 15 }

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 17-31

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

I matches internazionali di foot-ball rugby



L'incontro Francia-Irlanda a Parigi.

ITALA

CHÂSSIS DA TURISMO:
da 14 a 120 HP, a 4 e 6 cilindri

TIPI INDUSTRIALI:

Camione - Omnibus - Furgoncini - Carri Pompieri - Ambulanza - Motori Industriali
Gruppi Motori per esattori da 14 a 300 HP - Motori per Aviazioni.

*La Trionfatrice
del Raid Pechino-Parigi
e delle Corse Automobilistiche
più importanti.*

I Motori "ITALA", nei Concorsi Governativi dimostrarono di consumare dal 30 al 35 % meno di combustibile in confronto di tutti i concorrenti.

Esclusiva di vendita per l'Italia: Società Anonima FABBRE e GAGLIARDI - Milano (Capitale L. 2.500.000).

CULTURA FISICA PER TUTTI

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

FORZA e SALUTE

CORSI DI GINNASTICA IN CASA con

MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

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

Chiedere Prospetti gratis.

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



Il Signor JOHN JOSEPH CHARLEY, a Kow (Australia), concessionario della Privativa Industriale, Vol. 302 Num. 201, del 5 febbraio 1910, per un trovato avente per titolo:

"Perfectionnements aux véhicules routiers automobiles et analogues",

desidera entrare in trattative con qualche industriale italiano per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della privativa stessa.

Rivolgersi all'Ufficio Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica della **Ditta Secondo Torta e c.**, Via Carlo Alberto, num. 35, TORINO.

LA MIGLIORI CICLI

MADE LIKE A GUY

LANCIELLOTTI e C. - Bologna.

EPILETTICI!

Caratteri delle celebri polveri
della **Stab. Chimica Farmac. del**
Gov. Clodoveo Cassarini
BOLOGNA (Italia).

NERVOSI!

Prescritte dai più illustri clinici del mondo, perché rappresentano la cura più razionale e sicura nelle seguenti malattie: Epilessia, isterismo, istero-epilettico, neurasia, palpitazione di cuore, insonnia, incontinenza notturna delle urine, bruciore, per tosse, catarri articolari, natiche cefalgie, emicrania, tic doloroso, gastralgia da qualunque causa, i crampi muscolari ed intestinali, l'isteralgia e altre malattie in genere.

Le **POLVERI CASSARINI** furono premiate colle massime onorificenze alle primarie Esposizioni Internazionali e Congressi medici, e onorate da un dono speciale dalle **LL. MM. e Reali d'Italia**.
S'invia l'opuscolo del guariti gratis. — In vendita nelle primarie Farmacie del mondo.

Le migliori biciclette italiane
sono le

PIZZORNO

Chiedere il Modello 1912, da nessuna casa eguagliato!

Ditta UMBERTO PIZZORNO - Alessandria

Piazza Vittorio Emanuele, 4

Biciclette di lusso e Motociclette

ABINGDON

di Tyseley - 3 1/2 HP

con o senza cambio di velocità e motore indipendente

AGENTI GENERALI

MILANO

Ufficio: Via Ausonio, 6 - Magazz.: Via Lusmi, 11

CAMILLO OGGIONI e C.

Grande Deposito di Accessori, Serie, Gomme, ecc.

TORINO

8 - Via Silvio Pellico - 8

**Footballs**

Palle vibrare - Tamburelli

Accessori ed abbigliamenti per il giuoco

Prima di fare acquisti
consultate i nostri prezzi per la nuova stagione.

Sconti speciali alle Società sportive - Collegi - Convitti, ecc. ecc.
Sconti d'uso ai Rivenditori.

Chiedere Catalogo che si spedisce gratis:

Emporio Internazionale Articoli per Sports

Ditta SCLAVO - Torino - Corso Vittorio Eman. II, 68.

AEROPLANISocietà d'Aviazione
VIZZOLA TICINOCostruttori **SOMMA LOMBARDO**

L'officina di costruzione meglio organizzata.

La migliore scuola di pilotaggio.

Il più bell'aerodromo. — Il clima unico.

CHIEDETE INFORMAZIONI**G. VIGO & C^{IA}**

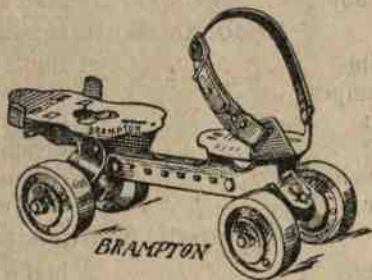
Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

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

GINNASTICA - ATLETICA
GIOCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

Novità Manubrii graduabili

**"ROBUR"**
a molla

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

Abbigliamenti completi
per turisti e ciclisti.MAGLIE - CALZE
BERRETTI - SPORT

Accessori per Automobili

Prezzi miti

Catalogo gratis.

**Cacciatori!!!**

usate sempre

LANITE

e

D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Tiro al piccione. - Esse danno la massima penetrazione con basse pressioni. - Sono inalterabili all'umidità.

Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, riportando i migliori premi.

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti

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

"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

CACAO TALMONE

Il re dei Cacao

Il cacao dei Re



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

BUSTI

Moderni, igienici,
sport, reggipetti,
ventilatori, corret-
tori, salviette igie-
niche, tournures.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO

MARCHE PER VELOCIPEDI

ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

G. DIDONE

MILANO - VIA VIGEVANO - 32

ARGENTERIE DA REGALO

In vario argento
a di metallo bianco argentato.
Grande deposito sempre pronto.
Magazzino interno.

COPPE per PREMI

GAETANO BOGGIALI

Tel. 20-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17

Cataloghi a richiesta gratis.



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS.."

CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL II
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

Lampade e Proiettori "AQUILAS", ad acetilene, per
miniere, gallerie, abitazioni, negozi, ecc.
Un milione e mezzo di pezzi venduti in tutto il Mondo.
Torino 1911

Due Diplomi d'Onore ed una Medaglia d'Oro

REPETTATI ALFREDO

STUDIO ARTISTICO PER L'INCISIONE DELLA MEDAGLIA
CONII E CONIAZIONE

Medaglie per Commemorazione e Anniversari
Sportive e Religiose

Distintivi smaltati - Targhe - Diplomi.

TORINO - Via Massini, 34 - TORINO



I RECORDS MONDIALI DI AVIAZIONE

(Dopo l'ultimo record di Vedrines).

AVIATORE	LOCALITÀ	DATA	ALTEZZA. DISTANZA o TEMPO
Records di velocità. — 5 chilometri.			
Tissandier	Pont Long	20 maggio 1909	5' 26" 2/5
Morane	Reims	10 luglio 1910	2' 48" 2/5
Leblanc	New-York	27 ottobre 1910	2' 44" 3/5
Leblanc	Etampes	12 giugno 1911	2' 24"
Nieuport	Chalons	16 giugno 1911	2' 15"
Vedrines	Pau	14 gennaio 1912	2' 6" 2/5
10 chilometri.			
Wilbur Wright	Auvours	21 settembre 1908	13' 13" 1/5
Tissandier	Pont Long	20 maggio 1909	10' 46"
Blériot	Reims	28 agosto 1909	7' 47" 4/5
Morane	Reims	24 luglio 1910	6' 48"
Leblanc	New-York	7 ottobre 1910	5' 30" 2/5
Latham	Pau	12 aprile 1911	5' 30"
Nieuport	Chalons	21 giugno 1911	4' 30" 2/5
Vedrines	Pau	14 gennaio 1912	4' 13" 2/5
20 chilometri.			
Wilbur Wright	Auvours	21 settembre 1908	26' 13" 3/5
Tissandier	Pont Long	20 maggio 1909	21' 29" 3/5
Curtiss	Reims	28 agosto 1909	15' 50" 3/5
Morane	Reims	10 luglio 1910	12' 45" 3/5
Leblanc	New-York	27 ottobre 1910	12' 38" 2/5
Leblanc	Etampes	12 giugno 1911	9' 46" 1/5
Nieuport	Chalons	16 giugno 1911	9' 14" 4/5
Vedrines	Pau	14 gennaio 1912	8' 26" 3/5
50 chilometri.			
Wilbur Wright	Auvours	21 settembre 1908	1' 6' 42" 1/5
Tissandier	Pont Long	21 maggio 1909	54' 8" 4/5
Leblanc	Reims	7 luglio 1910	37' 53"
Morane	Bordeaux	18 settembre 1910	32' 48" 1/5
Leblanc	Pau	12 aprile 1911	27' 41" 1/5
Nieuport	Chalons	16 giugno 1911	23' 10"
Vedrines	Pau	14 gennaio 1912	21' 4"
100 chilometri.			
Latham	Reims	26 agosto 1909	1' 28' 17"
Leblanc	Reims	7 luglio 1910	1' 16' 11" 2/5
Grahame White	New-York	27 ottobre 1910	1' 00' 47" 3/5
Leblanc	Pau	12 aprile 1911	54' 51" 3/5
Nieuport	Chalons	11 maggio 1911	50' 36"
Leblanc	Etampes	12 giugno 1911	48' 58" 1/5
Nieuport	Chalons	20 giugno 1911	46' 27" 2/5
Vedrines	Pau	14 gennaio 1912	41' 56"
150 chilometri.			
Latham	Reims	26 agosto 1909	2' 13' 9" 3/5
Olieslagers	Reims	10 luglio 1910	2' 3' 49" 1/5
Aubrun	Bordeaux	14 settembre 1910	1' 43' 19" 3/5
Leblanc	Etampes	12 giugno 1911	1' 13' 35"
Vedrines	Pau	14 gennaio 1912	1' 2' 43" 2/5
Records di altezza.			
Drexel	Lanark	11 agosto 1910	metri 2013
Morane	Deauville	3 settembre 1910	" 2582
Chavez	Issy les Moulineaux	8 settembre 1910	" 2587
Wynmalen	Mourmelon	1 ottobre 1910	" 2780
Drexel	Philadelphia	10 ottobre 1910	" 2880
Johnstone	Belmont Park	31 ottobre 1910	" 2960
Loridan	Mourmelon	9 luglio 1911	" 3200
Cap. Felix	Etampes	5 agosto 1911	" 3350
Garros	Parame	4 settembre 1911	" 4250
Records di distanza.			
Labouchère	Reims	9 luglio 1910	km. 340
Tabuteau	Etampes	28 ottobre 1910	" 465.720
Legagneux	Pau	21 dicembre 1910	" 515.900
Tabuteau	Buc	21 dicembre 1910	" 584.745
Olieslagers	Kiewit	30 dicembre 1910	" 625
Fourny	Buc	1 settembre 1911	" 720
Records di durata.			
Labouchère	Reims	9 luglio 1910	4' 19"
Olieslagers	Reims	10 luglio 1910	5' 3' 5" 1/5
Tabuteau	Etampes	28 ottobre 1910	6
H. Farman	Etampes	18 dicembre 1910	8' 12' 47" 2/5
Fourny	Buc	1 settembre 1911	11' 1' 29" 1/5

AUSTAMERIC

già ESTABIC

3 migliori pneumatici per velocipedi ed automobili.

Agenzia e Deposito per l'Italia:

LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Belfiore, 1.

TORINO - Via Principe Amedeo, 11.

Vendita al minuto:

Ditta PASQUETTA - Viale S. E. 1, 1° piano - Torino



Collins.

la benemerita società organizzatrice a lasciare per quest'anno la categoria dei professionisti.

Ma ritorniamo alla gara del 911. Essa fu disputata come la prima su un percorso di 280 Km. per professionisti e per dilettanti il percorso fu da 210 portato a 240 Km. La prova si corse il giorno 28 aprile.

Nella categoria professionisti partirono 38 corridori, e fra questi il popolarissimo Gerbi, Galletti, Bordin, Bruschera. Fu vincitore Bruschera di Milano. Nella categoria dilettanti partirono 118 dilettanti e vinse la prova il Bonalanza di Milano. Quindi nel 1911 duplice vittoria lombarda.

E quest'anno chi vincerà questo Giro del Piemonte, il vero *criterium* dei nostri dilettanti?

Fare dei pronostici adesso è troppo presto.

Diremo che il Comitato organizzatore nelle persone dei signori Lunardini, Miglio, Bosio, Ravizza, Pellegrino, Alessio, Arduino, Bolla, Corradini e Maccagno ha iniziato i lavori di propaganda a favore della gara stessa.

Si correrà la domenica dopo della prova Milano-S. Remo. Tassa d'iscrizione, sempre lire 5, ricevibile fino da questo momento alla U. S. T. Galleria Nazionale, Torino.

Diremo in altro numero qualche cosa di preciso sui premi rilevanti e preziosi che la Società va raccogliendo fra gli Enti, e le personalità dello sport. Ricordiamo intanto che il percorso è di Km. 240, probabilmente lo stesso percorso dell'anno scorso: Torino-Castellamonte-Ivrea-Cavaglia-Santhià-Vercelli-Casale-Alessandria-Asti-Poirino-Torino.

Amici corridori dilettanti e classificati non avete un momento da perdere; iniziate i vostri allenamenti e spedite la quota d'iscrizione alla U. S. T. (10).



Root.

Al Palais des Sports

Si è disputato domenica scorsa al Palais des Sports il Gran Premio Madison Square Garden, 25 km. dietro allenatori umani: 1. Fogler in 30.15 lps; 2. Root a un giro; 3. Moran a due giri; 4. Hill a cinque giri.

Root parte in testa velocissimo, e dopo alcuni giri, approfittando di un cambio di allenatori, prende una cinquantina di metri agli avversari che, dopo uno splendido inseguimento, riescono a raggiungere il fuggitivo. Nel frattempo Hill, vittima di una buca, perde due giri. Al 45° giro Moran, per lo stesso incidente, deve cambiare macchina ed è distanziato.

110 chilometri sono coperti in 11.50 (record Brocco 11'87" 8/5) e trovano in testa Root, Fogler in questo ordine. Poco dopo però Fogler ordina ai suoi allenatori di accelerare e riesce a passare Root, che a poco a poco perde terreno tanto che dopo l'ottavo giro egli viene doppiato dal suo velocissimo avversario. I venti chilometri sono coperti in 24.12/5 (record Brocco 23'8"); è in testa Fogler, Root lo segue a un giro, Moran a due, Hill a tre.

La corsa procede così fino alla fine assai interessante per i continui tentativi fatti da Root e da Moran per riacquistare il ritardo, ma Fogler sta sull'attenti e sventa ogni attacco. Nell'ultimo giro, coperto in 14" 8/5, Fogler batte in volata i suoi allenatori.



Moran.

..

Ecco l'elenco delle copie rimaste definitivamente iscritte per la corsa delle sei ore che avrà luogo, come è noto, dalle 10 alle 16 di domenica 28 p. v. al Palais des Sports:

Moran-Fogler, Root-Hill, Collins-De Mara, Lapize-E. Georget, Garrigon-Comes, Brocco-Dupuy, Petit Breton Polledri, M. Berthet-Charron, Martin-Laroche, Spiessens-Janssens, Wirth Perraud, Bader-Appelhans, Crnpelandt-Jacquard, Germain de la Fleche-Hedsath, Niedergang-Cornet, Michaud-Carapezzi, Cottrel Costet, Rudi Russe-Heller.

Complessivamente 18 coppie; alcune delle quali, come Lapize-E. Georget, Niedergang-Cornet, costituite da soli *routiers*; altre dall'unione di un *routier* con uno *sprinter*, come Garrigon-Comes, Petit Breton-Polledri, Crnpelandt-Jacquard e Brocco-Dupuy; e le rimanenti coppie di *sprinters* o da uomini specializzati esclusivamente sulla pista.

Come i lettori ricorderanno, questa prova venne già effettuata nello scorso anno sulla pista dello stesso Palais des Sports e diede il seguente risultato:

1. Charron-Rousseau, coprendo nelle sei ore km. 232 e 245 metri, con una velocità media di km. 38 e m. 707 all'ora; 2. Miquel-Beyl, 3. Wirth-Cottrel, tutti in gruppo; 4. Dupré-Doerflinger a un giro; 5. Moran-Brocco.

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



Fogler



Hill

Il 3° Giro Ciclistico del Piemonte

Il grandioso Criterium dei Dilettanti
organizzato dalla Unione Sportiva Torinese
col patrocinio della "Stampa Sportiva".

La gara importantissima che si ripete da due anni con successo sempre maggiore, e con tutte le cure della società organizzatrice l'Unione Sportiva Torinese, si ripeterà anche quest'anno.

Nel 1910, suo primo anno di vita, si correva il 10 aprile su una distanza di Km. 210 per dilettanti, e Km. 280 per professionisti. I concorrenti professionisti in gara furono 27, i migliori d'Italia ed il francese Beaugendre; vincitore della gara fu Borgarello di Torino che impiegò ore 10 e 11 minuti a compiere l'intero percorso, alla media di 27 Km. all'ora.

Nella categoria dilettanti gli iscritti furono 150, ed i rimasti in gara esattamente 114; un successo meraviglioso di iscrizioni mai ancora eguagliato; fu vincitore di questa categoria Bordin di Rovigo, che fece il percorso in ore 8, e cioè a Km. 26 e 250 metri all'ora.

Nel 1911 l'U. S. T. non badando a sacrifici pecuniari riuniti tutte le sue forze per cercare di rendere ancora più brillante il successo della categoria dei professionisti.

Sembrava in principio che tutte le grandi Case, nessuna esclusa, dovessero prendere parte alla disputa coi loro campioni più forti, alcune anzi mandarono persino l'iscrizione, ma al momento della partenza non si presentarono.

Forse è questa la causa principale (altre certamente ve ne saranno e le dirà prossimamente l'U. S. T. in un suo comunicato a tutti i giornali) che consigliò

La morte dell'aviatore Le Lasseur che aveva attraversato a volo gli Appennini

Dice un proverbio cinese che il nuotatore muore in acqua. Un proverbio moderno potrebbe parafrasare quello cinese dicendo che l'aviatore muore in aria, oltretutto vittima dello sport cui s'è dedicato.

Fino ad ieri fu infatti così. Oggi non più. Un giovane aviatore francese, innamorato della nostra Italia dove aveva trasportato i suoi penati, un audace che aveva tentato e riuscito un difficilissimo valico alpino, a bordo di un monoplano in compagnia ad un passeggero; uno *sportsman* il cui nome era divenuto glorioso per la temeraria impresa compiuta, ha lasciato la vita la settimana scorsa a Firenze, vittima di un morbo insidioso e terribile, il tifo, che ne ha disfatto il pur atletico corpo.

E' questi l'aviatore Le Lasseur de Ranzay, il primo aviatore che muoia di morte naturale da che giovani di tutti i paesi si sono dedicati al meccanismo del volo, spesso lasciandovi la vita.

Le Lasseur era riuscito a compiere la traversata dell'Appennino col barone Dalla Noce a passeggero.

Il padre dell'aviatore Le Lasseur, per testimoniare tutta la sua gratitudine al barone Gustavo Dalla Noce, per quanto ha fatto nella triste occasione della morte del figlio suo, gli ha regalato l'apparecchio *Blériot* a due posti, motore *Gnome 70 H. P.* col quale l'aviatore francese, insieme col Dalla Noce stesso, compì la prodigiosa traversata degli Appennini.

L'avv. Luigi Lodi Focardi, per mandato ricevuto dalla Società Italiana di Aviazione, ha rimesso al babbo del Le Lasseur la medaglia d'oro che la Società stessa aveva decretato all'aviatore francese per l'audace impresa felicemente compiuta.



I funerali dell'aviatore Le Lasseur a Firenze. — Il trasporto della salma dalla stanza mortuaria dell'ospedale di Santa Maria al carro funebre. (Fot. Alemanni - Firenze).

L'emozionante viaggio aereo del "Condor III", da Compiègne alle steppe di Kiev

È noto il magnifico volo compiuto nei giorni scorsi da Emilio Dubonnet, in pallone sferico. Il Dubonnet percorse oltre duemila chilometri, partendo da Parigi ed andando ad atterrare in Russia, nella Provincia di Kiev. Ecco ora il racconto che egli fa del suo meraviglioso viaggio: «E' assai difficile parlare di sé stessi; tuttavia, mi ci proverò, dal momento che le circostanze fortunate mi hanno permesso di partire in compagnia del mio amico Pietro Dupont (che era alla sua dodici-

cesima ascensione con me) e di battere il record del mondo della distanza, detenuto dal 1900 dal conte De La Vaulx.

«Siamo partiti da Le-Monthe-Breville, presso Compiègne, domenica, a mezzanotte e cinque minuti, a bordo del «Condor III», di 2000 metri cubi, fabbricato espressamente per la Coppa Gordon Bennett. E' con esso che abbiamo già corso in America.

«La corsa ascensionale era considerevole, così che potemmo portarci con noi, viveri, abiti e 80 sacchi di zavorra, di 25 chilogrammi ciascuno, vale a dire, duemila chilogrammi di zavorra in tutto. L'Ufficio meteorologico ci aveva avvertiti che il vento ci avrebbe condotto verso la Russia: prendemmo quindi la precauzione di farci rilasciare i passaporti.

«Il vento era buono, ma soffiava violento, e

cadeva qualche goccia di pioggia: nulla di male, però. Ci librammo subito in alto, ma udimmo ancora sotto di noi qualcuno che ci salutava... Una ventata violenta riportò il pallone sulla tettoia, che per poco non urtammo: gettammo tre sacchi di zavorra e salimmo ad un tratto a 600 metri.

«Eccoci partiti definitivamente... Ci librammo in seguito a duemila metri circa. Così, nonostante la violenza del vento, non avevamo per così dire la sensazione della rapidità della corsa.

«Alle ore 3,30 del mattino traversavamo la Mosella, a Treviri, e alle 5 il Reno, verso Magonza. La nostra velocità media era dunque di 100 chilometri all'ora. Il giorno si levava: era bello!

«Traversammo la Baviera, entrammo in Boemia, che traversammo nel pomeriggio. Facemmo colazione allegramente, facendo dei brindisi; alle ore 15,30 di sera, cade la notte: siamo in Slesia e stiamo per entrare nella Polonia austriaca. Disgraziatamente, la notte non cade sola: la neve la imita, e noi dobbiamo salire a 3500 metri. In questo momento passiamo i monti Carpazi. Il termometro segna 12 gradi sotto zero. Siamo addirittura gelati: una immensa malinconia ci prende: la sera, il freddo, l'immobilità, l'ignoto, che ci trascina, la lunga notte da passare, infuocano molto sul nostro umore. Ma Dupont ed io ci facciamo coraggio. Siamo ora a duemila metri, e la neve è cessata. Intravediamo il suolo e lo filiamo verso nord-est; nella notte scorgiamo una grande città illuminata elettricamente. E' Kiev (lo sapemmo più tardi). La neve riprende: ci libriamo al disopra della città: navighiamo sempre in mezzo ad un freddo atroce, tanto da battere i denti: il termometro segna venti gradi sotto zero. Ci copriamo di scialli, di berrettoni, di tutto quanto possiamo trovare presso di noi. Ciò nonostante, proviamo una impressione atroce: ci pare impossibile riscaldarci. Dupont trema, ma non si lagna. Il giorno si leva, pallido pallido; la neve cade sempre furiosamente: non sapremo dire dove siamo. Io provo qualche diffidenza, la disgrazia d'America (dove il vento avendo mutato, mi ricondusse sui miei passi), mi ha reso prudente. Voglio vedere: scendiamo. Ohimè! è quello che temevo. Spinto da un vento, fortunatamente leggero, dalle 10 al più andiamo verso est. Ritorniamo! non c'è da esitare! Dobbiamo aver percorso la lunghezza del record.

«Scendiamo in fretta. Io mi appendo alla corda di strappamento ed atterriamo in mezzo ad una vera tempesta di neve. Abbiamo ancora trenta sacchi di zavorra. Dove siamo? In un vero deserto di ghiaccio e di neve... Non c'è nulla, assolutamente nulla, nemmeno un albero.

«La discesa è stata difficile, ma siamo sempre in buono stato. Abbandoniamo il nostro pallone, ed andiamo a cercare soccorso. Scesi dalla navicella, procedemmo per più di un'ora senza incontrare anima viva; la neve, sollevata furiosamente dal vento, sale a turbini, come polvere.



Le Lasseur, colla sua tradizionale «berretta da notte» ed il barone Dalla Noce, accompagnati da amici, ammiratori e *sportsman*, vanno a prendere posto nell'aereo per il primo tentativo della traversata degli Appennini. (Fot. Pietro Scarabelli - Bologna).

MODELLI ARTISTICI
per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare
di ogni genere - Religiose, ecc.

DIPLOMI — DISTINTIVI
SCUDI D'ONORE

MEDAGLIE

E TARGHETTE PER TUTTI GLI SPORTS — LE MIGLIORI

Domandate il catalogo con cartolina doppia
alla Ditta

ROTA G.B.

dalla Casa d'Arte HUGUENIN & C.

GENOVA

Via Orefici, 4 — Telefono 57-35

Questa volta abbiamo un vero momento di scioglimento. Che cosa siamo venuti a fare qui?...
« Finalmente ecco una capanna, abitata da un vecchio ebreo, con i suoi due figliuoli: sono soli, isolati dal mondo. Entriamo... tentiamo spiegarci. E' fatica sprecata! Essi non parlano e non intendono che il russo. Il vecchio ci grida parole inintelligibili: finalmente a segni riusciamo a spiegarci alla meglio. L'uomo allora consente a venire con noi: gli mostriamo il pallone. Il vecchio capisce che proveniamo da una grande distanza, e poco dopo abbiamo il modo in casa sua di rifocillarci.
« Siamo in provincia di Kiew, presso un villaggio il cui nome è irto di « K » e di « Z ». Nel pomeriggio, dopo esserci riscaldati, ci portiamo, in una cattiva carrettella, al villaggio più vicino. Il nostro viaggio è terminato... ».

La III Esposizione Inter. d'Aeronautica di Parigi.

(Continuazione e fine vedi num. prec.).

Gli apparecchi — Monoplani — Biplani — Areoplani militari — Alla ricerca del « comfort » — Limousine dell'aria — Aereo-idroplani — Eliche — Unifichiamo!

Dopo aver passati rapidamente in rassegna i diversi tipi di motori che l'industria odierna produce per animare i veloci corsieri dell'aria, veniamo ora a considerare nel loro assieme gli uccelli meccanici esposti, fermando maggiormente la nostra attenzione su quelli che hanno dato prove indubbie del loro valore, sorvolando sull'altra categoria di apparecchi che non hanno ancora volato — e che forse non voleranno mai — perchè se è vero che in una esposizione possono trovar posto anche le geniali estrinsecazioni di idee nuove non ancora sperimentate, è però altresì umano e logico che il richiamo più vivo, forte, assillante ci venga dai velivoli che hanno saputo

mettere al loro attivo trionfi gloriosi in breve volgere di tempo.

E mi sia lecito a questo punto richiamare una constatazione che ho già marcata in una precedente corrispondenza e che merita di essere considerata per quel che vale, non solo come informazione puramente numerica. Ho già accennato che la cinquantina di apparecchi esposti pronti al volo è composta per due terzi di monoplani e solo per un terzo di biplani.

Se ne potrebbe dedurre da qualcuno che la lotta ingaggiata fra costruttori di monoplani e costruttori di biplani fin dai primordi dell'aviazione si vada risolvendo a tutto vantaggio dei monoplanisti.

A favore di questa tesi si potrebbe altresì portare la considerazione che costruttori che hanno iniziata la loro vita e carriera aviatoria coi biplani, per esempio i *Farman* e *Sommer*, e ad essi sono rimasti fedeli fino a poco tempo fa, costruiscono ora anche monoplani.

Ma bisogna ricordare che ben distinti sono gli attributi, i pregi, le caratteristiche peculiari dei due tipi di apparecchi, e che quindi sono ben distinte le attitudini singole ed i compiti che si possono loro assegnare.

Se il monoplano è molto più leggero e veloce, la maneggevolezza, la possibilità di portare un maggior carico — in ragione della aumentata superficie portante — la robustezza sono doti dei biplani.

Per questo vediamo al *Salon* persistere i biplani, forse chiamati ad un avvenire brillante ed insperato nella nuova armata

dell'aria, nella quarta armata, di fianco ai monoplani: i *cruisers* aerei ed i *racers*; gli uni a più posti, un po' meno incomodi del solito, gli altri veloci, senza preoccupazioni di alcun *comfortable*.

Ma (come diceva bene pochi giorni sono l'*Aimé*) fra coloro che hanno nell'animo il desiderio ed in tasca i mezzi per comperare un areoplano e servirsene è opinione generale questa: noi verremo all'areoplano, come siamo venuti all'automobile, quando l'industria ci presenterà un apparecchio veramente pratico. E' inutile farci dei bei discorsi e suggestivi sugli allettamenti ed i vantaggi senza confronti della locomozione aerea: noi siamo *a priori* già guadagnati alla causa, noi non aspiriamo ad altro che a vederla realizzata in pratica.

Non sentire più le leggi del peso; sfuggire dalla prigione delle strade; piangere al di sopra del fango e della polvere; attraversare i fiumi senza preoccuparsi di sapere le località dove sono i ponti; saltare al di sopra delle frontiere senza la noia del dazio; essere acclamati... è un sogno, certo.

Ma a chi lo dite? Non venite più a raccontarci che è il sogno di Dedalo e di Icaro; è il sogno di ogni buon borghese.

Se ci sarebbe gradito sfiorare il piano come una rondine, e dominare le montagne come l'aquila? Se ci piacerebbe andare a cento chilometri all'ora,



A Pau, il 13 gennaio, su un monoplano di cento cavalli, *Vedrines* ha battuto tutti i « records » della velocità. Egli ha percorso cento chilometri in 41'58" e quattro quinti, ossia 142 km. e 430 m. in un'ora.

per la via più breve, ai nostri affari, ai nostri divertimenti? E' perdere il tempo il porci dinanzi il problema: noi non domandiamo che risolverlo.

Se noi saremmo fieri di guidare noi stessi, d'essere aviatori su un velivolo nostro dopo essere stati *chauffeur* della nostra automobile?

Sì! sì! ma a condizione di non romperci la testa ritornando a terra.

Salire non ci fa paura, purché ci troviate il mezzo infallibile di ricadere sui due piedi in buone condizioni, cioè sani e salvi e non imbevuti di olio di ricino proiettato dal motore.

Noi abbiamo applaudite le gloriose affermazioni dei piloti coraggiosi, temerari qualche volta, e rendiamo un giusto e dovuto omaggio d'ammirazione agli impavidi della morte che hanno pagato con la loro vita un progresso che noi vogliamo alla nostra volta pagare col nostro danaro.

Ora che il grande effetto morale è ottenuto, bisogna arrivare al risultato pratico, atto a tutti. L'areoplano possiede ora la velocità che seduce la folla; dategli anche la sicurezza che accaparra il cliente. E poiché il cliente non verrà senza la cliente, dateci quel minimo di lusso che è la pulizia: per questo relegate l'elica dietro l'apparecchio.

E così ha fatto *Blériot* nel suo *velivolo-limousine*, con una carrozzeria a quattro posti escluso l'aviatore, il quale si trova davanti, sotto le ali: il motore è dietro i passeggeri, e così questi non sono irrorati dalle proiezioni d'olio, e l'elica non infastidisce colla corrente d'aria che determina quando è in moto.

In attesa che aumenti il numero dei clienti privati, finora abbastanza scarsi in omaggio alle considerazioni ora accennate, i costruttori si sono preoccupati di servire a dovere, in ogni caso come meglio a ciascuno era possibile, un altro cliente: l'esercito.

Tutti i costruttori, o quasi, hanno dedicato speciali attenzioni e studi e cure al loro tipo militare: qualcuno ha esposto tipi blindati, con dispositivi speciali per il lancio delle bombe.

Monoplani e biplani militari, ad uno, due e tre posti si fanno una concorrenza spietata: *Astra*, *Bristol*, *Blériot*, *Olement*, *Coanda*, *Deperdussin*, *Esnault-Pelterie* (Rep), *Alma*, *Farman*, *Breguet*, *Nieuport*, per nominare solo quelli più in vista.

E s'accenna in tutti la tendenza alla costruzione metallica, la sola veramente meccanica e passibile di rigorosa calcolazione: fra i velivoli metallici degni di considerazione maggiore *Sommer* ed *Esnault-Pelterie*.

In generale tutti i costruttori ricoprono ora il motore e gli accessori con una *capote* smontabile che serve a proteggere questi dagli agenti atmosferici, e l'aviatore dalle proiezioni d'olio e dai gas di scappamento.

I monoplani vanno sempre più rassomigliando ad uccelli, con le fusoliere interamente rivestite di tela raffigurando abbastanza bene il corpo; così i *Nieuport* sembrano enormi passerii, i *Rep* colombe di proporzioni grandiose, ed i *Marçay-Moonen* grandi trampolieri.

Una nuova branca dell'industria aeronautica è



Emilio Dubonnet e *Pietro Dupont*, che di questi giorni hanno battuto il record della distanza con un pallone sferico, portandosi, dopo 30 ore di viaggio, a 11 km. ad est di *Sokolowka*, nella provincia di *Kiew* (2000 km. da Parigi).

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anonima **E. BIANCHI** - Viale Abruzzi, 16 - Milano

BIANCHI

montate
con gomme

PIRELLI

quella che si dedica alla costruzione degli areoplani che prendono lo slancio dall'acqua anziché dalla terra ferma, e che dai due fluidi, acqua ed aria, sui quali possono navigare, prendono il nome di areo-idroplani, abbastanza improprio a mio modo di vedere.

Buone soluzioni di tali tipi di apparecchi sono stati ammirati al *Salon*; fra essi primeggiava il *canard Voisin* e si faceva notare per la sua solidità e bella concezione l'areo-idroplano del *Besson*.

Dinanzi a questi apparecchi si dischiudono ampi orizzonti perchè, come ognuno vede, è di notevole vantaggio, specialmente per i servizi dell'esercito, il poter librarsi a volo dalle distese d'acqua e più ancora il potervi impunemente discendere: certo che l'ideale degli apparecchi sarebbe quello di librarsi indifferentemente da terra e di su l'acqua, ma dalla realizzazione di tale velivolo siamo ancora abbastanza lontani.

Si cerca intanto di incoraggiare la soluzione acqua (chiamiamola così per brevità) tanto che quest'anno si avranno alla fine di marzo delle gare a *Monaco* di areo-idroplani, alle quali hanno già aderito *Paulhan* con apparecchio *Curtiss*, *Collier* (*Voisin*) ed *Eugenio Renaux* (*H. Farman*).

In fatto di eliche si nota la scomparsa di quelle metalliche in modo assoluto, per lasciare il campo libero alle eliche di legno: una buona soluzione è quella presentata dal *Breguet*, ed ha già fatto eccellente prova al concorso militare francese. Si tratta di un'elica a 3 pale a passo variabile, essendo le pale impennate nel mezzo e potendosi farle rotare comandate mediante demoltiplicatore di modo che girano in senso contrario del motore (rotativo *Gnome*), attenuando l'effetto giroscopico di questo, tanto nocivo nelle voltate. Durante il *Salon* si è avuto notizia che *Blériot* ed *Esnault-Pelterie* hanno messo in comune i loro singoli brevetti e se ne serviranno d'ora in poi promiscuamente.

E' questo un buon passo verso un sogno invanamente vagheggiato e di soluzione problematica (data la tendenza di buona parte dei costruttori di conservare *coûte que coûte* le caratteristiche peculiari dei loro apparecchi), il sogno della unificazione, che dovrebbe portare almeno nei comandi principali degli apparecchi un'uniformità di indirizzo.

Si dice: come nelle automobili è oramai fisso che vi sia il volante per comando della direzione, un pedale per freno, un pedale per l'innesto ed uno per l'acceleratore, una *leva* per cambio delle

velocità ed una per secondo freno, così unifichiamo i comandi dei velivoli, di modo che un aviatore allenato su un apparecchio possa con facilità volare con uno d'altro tipo.

Questo interessa specialmente l'esercito, per poter far montare da uno qualunque dei suoi aviatori, uno qualunque dei suoi apparecchi, e non sarebbe poca gloria per noi italiani se riuscissimo a tale risultato.

Abbiamo avuto la ventura di usare felicemente per i primi in guerra la nuova armata dell'aria; sappiamo conservarci tale vantaggio d'esperienza, ora che brilla la buona stella d'Italia, nuovissima stella, ferma, candida, propiziatrice.

Ing. A. Dainotti.



La prima squadra dell'Unione Sportiva Milanese (il primo a sinistra è *Calì*, ex-capitano dell'Andrea Doria, nonché arbitro federale). (Fot. Guarneri - Genova).

Giuoco del Calcio

Campionato Italiano di 1ª Categoria.

Il 14° girone del Campionato Italiano non ha portato sorprese; si è risolto cioè conforme ai pronostici generali.

Anche il *match* pari (1 1) ottenuto dai casalesi nel loro cozzo con la squadra del *Genoa Club* non è riuscito una sorpresa. Dopo la difficile vittoria ottenuta dai genovesi con un *goal* a zero nel primo incontro col *F. C. Casale*, non era fuor di luogo prevedere una migliore affermazione dei giovani casalesi contro chi li aveva vinti... nel *match* del primo girone con tanta difficoltà! Bravi casalesi!... Con una tenacia ed uno spirito di disciplina degna del miglior successo, essi hanno saputo scavalcare i confini della

Il categoria dove li volevano relegati ancora questo anno, ed han saputo assurgere minacciosamente al posto di migliore *outsider* del Campionato 1911-12.

La loro carriera è ancor più brillante, perchè più celere di quella della *Pro Vercelli* che prima di promuoversi da sé alla I categoria volle ripetutamente affermarsi nel Campionato di seconda.

Certo che il miglior coefficiente di vittoria dei *pou-lains* del prof. Jaffe, lo si deve ricercare nell'avere la squadra casalese mantenuta sempre la medesima composizione per modo da ottenere una coesione perfetta fra i vari ranghi, e da specializzare ai singoli posti i singoli giocatori.

Noi ricordiamo che un'altra squadra, adottando il sistema dell'uniformità di composizione riuscì ai risultati del *F. C. Casale*. Vogliamo dire del *F. C. Piemonte* dei primi anni, quando riuscì a condurre vittoriosamente a termine due laboriose stagioni di Campionato di II categoria sempre con gli stessi uomini.

Ma in una grande città è difficile ottenere simile coesione ed immutabilità di squadra; troppi sono gli svaghi, e varie le occupazioni dei giocatori perchè un *club* possa puntualmente ogni domenica far trovare sul campo di giuoco le sue squadre al completo. In una città piccola invece, dove una partita di foot-



I principali arbitri di foot-ball di cui dispone attualmente la Federazione Italiana del Giuoco del Calcio. In alto da sinistra a destra: *Franz Bollinger* - *Henry Goodley* - *Sig. Scamoni* di Torino - *Gerolamo Radice* di Milano - *Umberto Meazza* di Milano - *Emilio Valvassori* di Torino.



Umberto Malvano.

ball assurge all'importanza d'un avvenimento cittadino, dove appartenere all'unico *club* e far parte delle squadre rappresentante i colori del Comune, è un onore sufficientemente bastevole alla soddisfazione di uno *sportsman*. si possono con maggiore facilità coltivare quella passione, quella disciplina e quell'attaccamento al *club*, difficile ad ottenersi dai *clubmen* di una metropoli.

Non ci spavimmo pertanto se l'anno venturo, seguendo il sistema passato, il *F. C. Casale* riuscisse ad imporsi fra tutte le squadre pure, lottando da pari a pari con la *Pro Vercelli*.

E passiamo ora ad un altro *match*: a quello svoltosi nella nostra città sul campo di Villa Rignon fra il *F. C. Piemonte* ed il *F. C. Torino*. I *granata* vinsero senza soverchia difficoltà la decimata squadra *piemontina*, troppo sovente quest'anno posta nella necessità di sostituire dei giocatori.

Il *match* ebbe due fasi differenti, in corrispondenza con la maggiore fatica che la squadra più debole dovette sostenere nel secondo tempo. Se difatti nei primi 45 minuti di giuoco i *piemontini* seppero valorosamente difendersi dalle penetranti azioni offensive avversarie, e qualche volta riuscirono a svolgere dei buoni attacchi, nella ripresa invece furono letteralmente dominati, specie dopo il calcio di rigore concesso contro

NAUMANN

VELOCIPEDI "GERMANIA" DI FAMA MONDIALE

Massima Eleganza, Leggerezza e Solidità

SEIDEL & NAUMANN - DRESDA

Deposito generale in Italia: **Emilio Secondo - Verona**. — Vendita esclusiva in Piemonte, Lombardia, Piacenza, Parma, Reggio Emilia: **Raffaele Defendi - Vladana (Mantova)**.



Il Campionato Italiano di Foot-ball. Il match fra il Genoa Club ed il F. C. Casale. — A sinistra: Il portiere casalese, Gallina, tenta inutilmente di parare l'unico goal segnato dai genovesi. — A destra: Murphy alle prese con Scrivano. (Fot. Guarneri - Genova).

di loro dall'arbitro che punì un fallo con soverchia severità, dai massicci avversari.

Anche questa vittoria del *Torino* fu ottenuta di misura, senza cioè soverchio impegno e senza schiacciante superiorità.

Ma a questi risultati il *F. C. Torino* ci ha ormai abituati, né ci stupirebbe grado a grado, con leggerissima superiorità numerica di goals, i granata riuscissero a debellare altre *équipes* più agguerrite che non fosse quella del *Piemonte* di domenica scorsa, giungendo ad occupare — a fine campionato — un buon terzo posto guadagnato certo... senza soverchio rumore.

Un'altra vittoria... di misura fu quella vercellese sull'*U. S. M.* la quale di fronte ad un avversario un po' scosso nella sua compagine, seppe ritrovare quella tattica vivace che condusse gli *unionisti* ad una... onorevole sconfitta.

Nelle file della *Pro Vercelli* figurò in porta il Visconti, ex-codquipier dei campioni d'Italia, ottimo giocatore al pallone elastico... e quindi allenato al colpo d'occhio, qualità prima di un buon *goal keeper*.

Ritornò a giocare il Barardo, finalmente sanato dell'indisposizione che si credeva l'avrebbe trattenuto dallo scendere in campo per parecchio tempo ancora; e debuttò un giovane campioncino di seconda categoria che seppe dimostrare... come non ci si può improvvisare campione di prima classe!

In complesso la partita fu giocata bene, ed arbitrata pure bene dal sig. E. Valassori, vice-presidente della Federazione.

A Genova, oltre al match cui abbiamo più su accennato, fra il *Casale F. C.* ed il *Genoa Club*, se ne ebbe un altro... non a lieto fine, fra l'*Andrea Doria* e l'*Internazionale F. C.*

I nero-azzurri milanesi trovarono un pubblico piuttosto ostile, non tanto forse a loro diretto riguardo, quanto verso l'arbitro che diresse la partita.

Noi non vogliamo rimescolare le sporche ceneri nelle quali, per fortuna, s'è presto smorzato l'incendio suscitato da una — intempestiva? — decisione del sig. G. Radice, fra questa e certa parte del pubblico doriani.

Su certi argomenti, piuttosto di trattarli così di sfuggita, come questa rubrica appena ci consentirebbe, preferiamo sorvolare come d'una cosa disgustante per chi lo sport lo intende in altro modo che non a base di sassate per un giudizio che non garba.

Il match per quanto abbia dimostrato la massima vivacità e buona volontà dei *poulains* di Call di salvar l'onore delle armi, s'è risolto invece in una sconfitta dei genovesi.

Gli *internazionali* hanno saputo ritrovare il loro bell'assieme e vincere nettamente l'incontro che forse più d'ogni altro li aveva preoccupati, data la leggenda... infranta oramai, dell'imbattibilità dei *doriani* sul loro campo.

Infine, l'ultimo match di domenica scorsa, quello di Milano, è stata una batosta tale e quale per i nostri poveri *juventini*! Il *Milan* ha voluto sfogarsi e l'ha fatto lussuosiamente sulla vecchia *Juventus* rimandandola a casa con otto goals ad uno.

Ecco, che proprio valga la pena di tener su una squadra ed un campo di giuoco per ottenere di questi risultati non lo crediamo. Ma la lezione servirà. Una buona frustata ogni tanto fa bene agli indolenti... vogliamo dire a quelli che restano a casa o ginocano solo saltuariamente, compromettendo ogni chance del proprio club che pur sbratano di idolatrare.

Il match *Milan Club-Juventus* non merita certo uno speciale cenno di cronaca. Rimandiamo perciò i lettori ai resoconti che dell'infausta partita hanno dato, a suo tempo, ma senza molto lusso di inutili particolari, gli altri giornali.

Campionato Italiano di 2ª Categoria.

Presto s'inizierà il girone finale fra le tre squadre rispettivamente vincitrici delle eliminatorie piemontesi, liguri e lombarde.

Domenica scorsa, a Torino si è deciso a chi doveva spettare l'onore di rappresentare il Piemonte in questo girone finale del campionato di seconda categoria. Come nella prima, anche in questa seconda semifinale trionfò la *Pro Vercelli* che riuscì a battere la *Juventus* con 8 goals a 0, 8 goals segnati nella ripresa dopo un giuoco fiacco e disordinato.

Pare che in fatto di seconde squadre si sia decisamente indietro. Chi non ricorda infatti ancora un paio d'anni fa l'eccellenza di giuoco fornito da parecchie delle giovani squadre che giocavano in seconda categoria? Comunque la *Pro Vercelli* ha vinto e, per l'onore del Piemonte, le auguriamo di batter gloriosamente la sua strada fino alla fine del girone interregionale.

A Casteggio, come primo match per la finale lombarda, quel *F. C. Casteggio* ha trovato modo di farsi sconfiggere dal *Milan Club II* con 5 goals ad 1, mentre un precedente incontro aveva dato a sperare in successive brillanti affermazioni. Chissà che nel match di ritorno il *F. C. Casteggio* non riesca a prendersi la sua brava rivincita!

Infine a Savona contro la locale *Fratellanza Ginastica* scese la squadra vincitrice delle eliminatorie genovesi e cioè il *Genoa Club*. Ad esso seppero vittoriosamente opporsi i forti savonesi che trionfarono dell'avversario con 3 goals a 2.

In rappresentanza della Liguria non ci stupiremmo affatto se fosse chiamata quest'anno la squadra savonese a misurarsi con le consorelle vincitrici delle eliminatorie lombarde e piemontesi.

Nel carnet dell'automobilista

Prescrizioni di sicurezza per i serbatoi di benzina delle automobili.

La direzione dell'Automobile Club d'Italia si è fatta iniziatrice di un'agitazione contro un progetto di legge sui trasporti di materie infiammabili, che in qualche sua parte tocca gli automobilisti. D'fatto si propone:

« I serbatoi di alimentazione dei motori a benzina per automobili, autoscafi, ecc., montati sopra veicoli dovranno presentare, oltre alle condizioni di resistenza inerenti al mezzo di trasporto adatto, quelle per i recipienti di distribuzione delle benzine, e cioè:

« 1° essere muniti di valvola fusibile od a molla o di analoga disposizione che impedisca l'elevarsi della pressione all'interno in caso d'incendio;

« 2° avere le aperture munite di dispositivi a reticella od altro equivalente che impedisca la retroversione della fiamma;

« 3° la bocca di presa dovrà essere munita di dispositivo di ritenuta così da evitare disperdimenti del liquido in caso di guasti nelle tubazioni di comunicazione col motore o nel motore stesso ».

Qualche municipio anzi, e quello di Torino fra i primi, aveva recentemente emanato disposizioni congeneri che avrebbero potuto trovarsi poi in disaccordo con la futura legge, onde l'A. C. I. avvertì gli Automobili Clubs regionali di interessarsi per intanto di ottenere la sospensione dell'applicazione di tali norme.



Il match di Genova fra l'Andrea Doria e l'Internazionale F. C. (Fot. Guarneri).

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

tutti con
bicilette

DEI

pneus TEDESCHI

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



Il recentissimo match di rugby a Parigi fra lo Stade Bordelais e il Racing Club di Francia.

Come abbiamo introdotto il "rugby", in Italia

Le confessioni di un propagandista.

Due anni or sono, in una delle prime sere di quaresima — quando ancora molti discorsi s'ag- girano sulle chiassate del carnevale, che si ricor- dano col senso nostalgico d'un'ora di gioventù spensierata che forse non tornerà mai più... — ci trovavamo in tre in redazione, e tutti e tre con idee bellicose... Si voleva fare, bandire, orga- nizzare qualcosa di nuovo, di originale, di molto sportivo.

Non so per quale fenomeno psicologico o mne- monico, ad un tratto si cadde tutti e tre sulla stessa idea, sulla stessa parola, anzi su di uno stesso motto: *rugby*.

— Facciamo del *rugby* — disse l'uno.

— Ma come?... — chiese il collega — ... qui in redazione?

— Sei matto! Se salta fuori « la suocera » (così

si aveva battezzato il collega più anziano, quel brontolone di segretario dell'ufficio) ci fa uscir tutti o dalla porta o dalla finestra... No. Cer- chiamo invece di metter su una squadra di giuo- catori; presso qualche Foot-ball Club cittadino troveremo facilmente degli aderenti e potremo avere il campo per allenarci...

— Ascoltate... — interruppe quello fra noi che il lungo tirocinio giornalistico aveva reso più edotto delle difficoltà d'introdurre un nuovo sport fra i giovani. — Ascoltate. Non sarebbe meglio, per vedere se vi è il necessario ambiente di sim- patia per questo sport, organizzare su qualcuna delle nostre più vaste *pelouses* un vero *match* internazionale fra due ottime squadre straniere? Così facendo, vedremo anche noi se il *rugby* potrà attecchire, se ad esso ci sentiremo portati, senza contare che per conto di impararlo sui ma- nuali, nessuna lezione sarà più proficua di quella pratica, sul campo di giuoco, indovinando od ap- prendendo i segreti che regolano la tattica di questo *foot-ball* con la palla ovale... ».

La proposta fu approvata. Ricordo come se fosse di ieri il sacro entusiasmo che ci invase tutti e

tre. Ci sentivamo giornalisti sportivi non più come semplici scrittori, ma come propagandisti, volgarizzatori dello sport nuovo che per i primi avremmo introdotto in Italia, e per i primi pra- ticamente sperimentato.

Trovammo facilmente degli aderenti alla nostra iniziativa, e per la settimana di Pasqua i *matches* furono annunciati con gran cassa di articoli sui giornali cittadini, e con dei manifestini che occu- pavano una decina di metri quadrati di super- ficie. L'attesa nel pubblico per il primo grande incontro di *foot-ball rugby* fra la migliore squadra parigina e la migliore della Svizzera ci pareva dovesse essere addirittura spasmodica. Certo era tale per noi...

Venne l'atteso giorno e si ginocò l'attesa par- tita; poco più d'un migliaio di persone accor- sero a presenziarla.

Io, che pur m'ero manifestato per il più entu- siasta dell'introduzione del *rugby* in Italia, alla fine del *match* doveti confessare ai miei due compagni di redazione e di... organizzazione, che ero rimasto deluso.

Quell'arruffio di giocatori sopra una palla,



Il match di rugby a Parigi fra il Racing Club e lo Stade Bordelais. — Un essai marcato dai parigini.

AUTOMOBILISTI!

Tipi 15120 - 20130 - 40150 - 70180 HP

munite di pneumatici

Le vetture
Migliori e più Convenienti

MICHELIN

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

BIANCHI

come dei famelici cani disputantisi un osso da spolpare, quel vivace confusionismo che non dava tempo di comprendere il significato d'una azione, quel continuo fischiettare del referee che ad ogni trenta secondi fermava il giuoco per punire un fallo, quel piegarsi spalla a spalla l'uno internato nell'altro, per dar modo ad un privilegiato di

Difatti, la settimana dopo si costituiva ufficialmente, auspice e... presidente il buon « papà Zoppis », il primo Rugby Club italiano.

Non vi ripeterò quanto furono laboriose le prime sedute costitutive di questo Club che non tardò ad affermarsi a mezzo di molti stampati, di parecchia carta intestata, e di un pallone ovale che

per la prima volta ruzzolò sulle verdi zolle della nostra vecchia Piazza d'Armi...

Quando i più volenterosi di noi si diedero a praticare il nuovo sport, pareva che si sarebbe potuta in poco tempo formare una squadra, e, a questo scopo, ognuno s'era impegnato di progredire « di forma » per potersi incontrare con



butter fra le loro gambe la palla onde ricominciare il giuoco, tutto quel meccanismo complicato, quella tattica poco chiara, non m'aveva affatto entusiasmato, ma mi aveva invece reso dubbioso sull'interesse che questo sport avrebbe potuto suscitare fra i nostri giovani...

Il giorno dopo la partita fu ripetuta, ed anche questa volta i parigini dello *Sporting Club Universitaire de France* riportarono una schiacciante vittoria sui ginevrini del *F. C. Servette*. Il pubblico poi accorso a questa seconda partita s'era ridotto a poche dozzine di persone...

— Dio mio!... cosa abbiamo fatto! — ci dicemmo fra noi organizzatori.

Ma se il nostro era stato un mezzo fiasco... morale, per chi aveva sostenuto le spese l'avvenimento si risolse invece in un mezzo disastro... finanziario.

Ma intanto il seme era stato gettato, e per noi, entusiasti d'ogni sport, lo scopo pareva raggiunto; il seme avrebbe germogliato sotto le nostre amorvoli cure.



« quelli di Milano! » che pure avevano messo su un Club ed una *équipe* che si annunciava agguerrita.

Ma ecco che, poco a poco, la buona volontà cominciò a far difetto. Uno scusava la sua assenza col... non aver più pantaloncini, avendone lacerato le due paia che possedeva; l'altro accusava una slogatura ad un braccio; un terzo si doleva d'un torcicollo, d'un callo che... gli faceva vedere ovali anche le stelle, tutti, infine, accusavano qualche « serio » motivo per rinviare ad epoca più propizia la costituzione della squadra, e la ripresa degli allenamenti...

Papà Zoppis che s'era visto... incanutire il barbone francescano, sostenne ancora un ultimo sforzo: quello di anticipare un paio di biglietti da cento per assicurare al suo Club un campo di giuoco onde i suoi *poulains* potessero allenarsi.

Ma fu illusione la sua, anzi l'anticipo fu... una disillusione...

Così nacque, visse, e... morì il primo Rugby Club torinese...



Fasi del match di Campionato foot-ball rugby fra lo Stade, di Bordeaux e il Racing Club, di Parigi. — Dopo pochi minuti di giuoco, per lo stato melmoso del terreno, i giocatori erano inzaccherati ed irriconoscibili...



FABBRICA TORINESE PNEUMATICI
G. DAMIANI & C. TORINO
VIA DEI FIORI 50 - TELEF. 38-58



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI
E APPARECCHI PER AVIAZIONE

GIOVANNI AMBROSETTI

TORINO - Via Nizza, 30 bis-32 - TORINO

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio.

Spedizioniere ufficiale del "COMITATO ESECUTIVO DELL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI TORINO NEL 1911", e del "COMITATO ESECUTIVO GERMANICO - BERLINO",.



La Serie che dà la più estetica Bicicletta si vende dappertutto
Chiedetela al vostro fornitore.

Vend. esol. per l'Italia: **EMMO GHELFI** - Piazza Statuto, 11-12 - TORINO
Concessionari per l'Italia: **BROWN BROTHERS, Ltd** - Londra

Cicli LEGNANO

Rappresentante:

MOLLARDI CESARE

Deposito Cicli Humber, Wolsit, Legnano, Aura, Omo, Grifo.

Deposito macchine a cucire di primissima Marca.

Deposito Tubolari Damiani e C. - Fabbrica manubri di qualsiasi forma. -
Scarpe speciali per corridori. - Vendita gomma ed accessori. - Deposito olio per motori.
Trombe di qualsiasi qualità per Cicli, Motocicli, Automobili.

Deposito tacchi. - Articoli di gomma di primissima qualità, di tutti i prezzi, specialità
Tubi di gomma, amianto, gomma in foglia per pavimenti.

Vendita a rate mensili con pagamento di un quinto alla consegna e lire 20 mensili, ob-
bligo di presentare serie garanzie.

Cerco Rappresentante.

Ditta **CESARE MOLLARDI** - TORINO - Via Garibaldi, 41

Officina per riparazione in Torino Corso Firenze, 55.

Cinghie di tutte le misure.

I migliori pneumatici per velocipedi

“ Le Gaulois „

“ Le Mondial „

portano la Marca

BERGOUGNAN

Tubolari extra-forti vulcanizzati

Tipo specialmente raccomandato

Copertura GAULOIS corsa (fascia gialla)

I Pneumatici BERGOUGNAN

trovansi in vendita presso le principali Agenzie ed
in tutti i buoni Magazzini di Velocipedi ed accessori.

Per schiarimenti rivolgersi all'Agenzia Generale per l'Italia:

R. C. BERGOUGNAN - Via Melzo, 15 - Tel. 20-058 - Milano

Sub-Agenzia: **R. C. BERGOUGNAN** - Via Papacino, 18 - Tel. 12-78 - Torino

Nuove Munizioni Muller

Marca **SOLEIL** Originale Mullerite.



In pacchi da 25

Speciale per tiro - L. 28 - franco.

Marca **SOLEIL** originale Clermonite.



In pacchi da 25

Speciale per tiro - L. 28 - franco.

Aquila B - finissima.



In pacchi da 50

Per tiro e caccia - L. 12,50 - imballo compreso.

Aquila C - fina.



In pacchi da 100

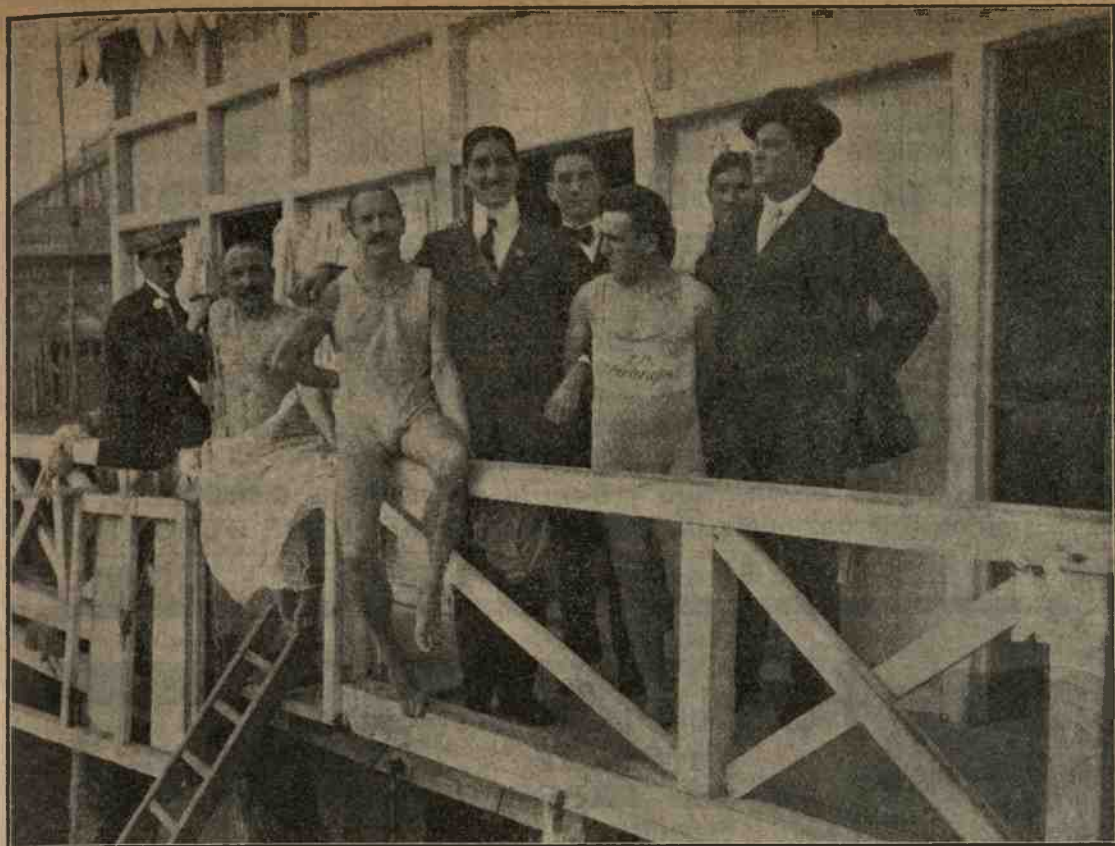
L'ideale per caccia e tiro al piattello - L. 10,50 - imbal. comp.

BALLISTOL KLEWER - Armeool - Unico preparato che garantisce realmente
le armi da fuoco contro la ruggine e l'ossidazione determinata da molti esplosivi.

ZEITOLINE KLEWER - Meraviglioso, nuovissimo lubrificante per Cicli, Me-
canica, Aviazione.

LISTINI A RICHIESTA

Agente Generale: **A. MARCONCINI** - Verona



I soci della *Rari Nantes Partenope* che compiono il 1° Cimento invernale notturno della stagione.
(Fot. H. Bayon - Napoli).

Dopo questa infelice volgarizzazione d'una idea, d'uno sport per introdurre il quale m'ero dato tanto attorno da scendere io pure in lotta cortese con dei giovani atleti, certo più atleti se non più giovani di me, io mi chiesi un giorno se v'erano delle ragioni speciali per cui il *foot-ball rugby* non avrebbe proprio dovuto attecchire in Italia. E... con un po' di buona volontà, le trovai.

Anzitutto la nessuna costanza dei nostri giovani a qualsiasi pratica ginnica o sportiva che richieda un lungo ed accurato allenamento; poi un entusiasmo che in noi è facile ad accendersi, ma con altrettanta facilità si consuma in un fuoco di paglia; poi il sacro terrore di compromettere la nostra intelligenza ossea; le troppo insistenti e piagnucolose raccomandazioni dei genitori; il facile sarcasmo della folla che ride volentieri di quello che non capisce; poi tutta una serie di piccole difficoltà a superare, come quella di riuscire a mettere d'accordo sull'ora dell'appuntamento e sulla distribuzione dei posti i trenta individui necessari a formare due squadre.

In queste meste riflessioni è così affogato tutto il mio iniziale entusiasmo per il nobile sport che pur m'era piaciuto tanto quando le prime volte l'avevo visto praticare in Francia ed in Svizzera...

Non ho però rinunciato completamente alla speranza di ricostituire un giorno o l'altro il nostro povero *Rugby Club*, e non ho desistito dal mio programma di tornarmi a parlare ad ogni occasione che mi si presentasse favorevole. E' così che oggi che delle splendide istantanee d'un importante incontro svoltosi di recente a Parigi, attirano l'occhio del lettore su queste due pagine illustrate, spezzo una nuova lancia a favore di uno sport che non è più degno né meno di tanti altri di venir coltivato dalla nostra gioventù. Fra tanta saturazione di *matches* di *foot-ball association*, un po' di *foot-ball rugby* sarebbe un diversivo piacevole per chi lo praticasse ed interessante per coloro che verrebbero tratti ad assistere alle movimentate fasi.

Mi risulta che di questi giorni, sia nella città nostra, come nella vicina Milano, v'è chi si adopera intensivamente per ricostituire delle squadre di *rugby*. A questi entusiasti promotori il mio augurio che il loro lodevole sforzo possa riuscire più profittevole del mio; a tutti gli adepti, neofiti e veterani, l'assicurazione che il nostro giornale non negherà mai il suo appoggio per far risorgere questo giuoco atletico che proprio noi per i primi abbiamo riintrodotto in Italia.

Corradino Corradini.

LO SPORT IN GIRO

L'areonautica elettorale...

Prima i candidati giravano il collegio in vettura, qualcuno tentò (ma smise perchè democratizzava troppo l'alto ufficio di deputato) la bicicletta, finché l'automobile mise le cose a posto e divenne l'agente elettorale più in voga...

Il neo onorevole americano Sherburne-Becker, ex sindaco di Milwaukee, sta tentando il colpo pel governatorato di Wisconsin. Egli deve fare una *tournee* elettorale in un paese nel quale le strade sono esecrabili... quando ve ne sono, ed eccolo ad ordinare la costruzione di un *dirigibile* che lo porterà tappa per tappa in visita presso i suoi elettori. Un po' caruccia la cosa.

Fortuna... e dormi.

Uno *sportsman* conduceva una superba automobile da New-York a Chicago allorchè, per una di-

sattenzione la vettura se ne scivolò dritta in un fosso.

Un ragazzetto di dodici anni, che era di passaggio, s'affrettò nel soccorrere l'automobilista che se la cavò fortunatamente senza alcun male. Assieme tirarono la vettura dal fosso, e quando ciò fu fatto l'automobilista disse al ragazzo: Per il buon lavoro compiuto vi offro questa vettura. Sentatemi se ve la offro con qualche guasto, ma è cosa di poco conto. Chiamate un operaio che in un'ora vi accomoderà tutto. Indicatemi soltanto la stazione più prossima.

Ed avuta l'informazione disparve lasciando il povero ragazzo confuso... e padrone di una bella vettura di 20.000 franchi.

Morale: quando vedete precipitare un'automobile correte in soccorso; potrebbe capitarvi una occasione di queste...

**

Agli eterni brontoloni che reclamano contro il servizio telegrafico che chiamano vergognoso, indecente, incivile, ecc., e non mancano però di usarne per i loro più piccoli ed inutili comodi, dedico questo *record* di un telegramma che lanciato dal *New-York-Times* ha percorso, cosa credete, la miseria di 28.613 miglia in 16 minuti primi.

Fate l'operazione matematica necessaria (o fatevela fare da vostro figlio se non ricordate più) ed avrete una media di 29 miglia al minuto secondo.

E se siete buoni provate a farli a piedi!

Ed ecco il perchè io mi sento preso dai *turco-arabi* quando leggo che si ha il coraggio di reclamare se un telegramma per combinazione impieghi due o tre giorni per arrivare da Torino... a Moncalieri...

**

Una gloria che forse non tutti ricordano.

Nel 1809, dopo l'entrata delle truppe francesi a Vienna, Cadet de Gassicourt, farmacista dell'imperatore Napoleone, apprese che un fisico distintissimo, il conte Zambeccari, aveva costruito un pallone magnifico di 38 metri di diametro, ma che non osava farne uso perchè temeva che i suoi creditori gli avrebbero portato via gli incassi se avesse aperta una sottoscrizione per le esperienze in pubblico.

Cadet gli propose l'acquisto del pallone per conoscere le posizioni dell'armata nemica dalla quale lo separava il Danubio.

Egli scriveva poco dopo: « Ho proposto al grande maresciallo di alzarmi in alto, nell'isola di Lobau, accompagnato da parecchi ingegneri topografi del gabinetto dell'Imperatore. Non si è dato alcun seguito alla mia proposta perchè gli ingegneri assicurano che dall'alto della torre di Santo Stefano si distingue perfettamente il campo degli Austriaci con l'aiuto di buoni occhiali ».

Il conte di Zambeccari morì a Bologna in una ascensione, il 21 settembre 1812. Pierre.



L'Unione Sportiva « B. Fortebraccio » di Perugia ha in questi giorni inaugurata la propria Sezione Femminile, la prima nell'Umbria. — Presentiamo la squadra ginnastica al comando del Prof. Iannucci. (Fot. Cavallieri).

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

CICLISTI!

Le incomparabili
biciclette

PEUGEOT

sono riconosciute le prime del mondo.

Agenti Generali:

G. e C. Fratelli Picena

Torino - Corso Principe Oddone, 17

Per Torino: Ditta PASCHETTA
Via S. Teresa, ang. Via Genova

MAGNETI U. H.

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

In cielo come in terra dimostrano la loro superiorità.

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

Magnete U. H. a lanceur

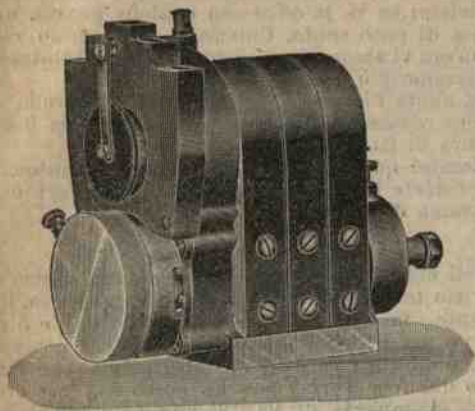
Sicurezza — Perfezione — Pronta partenza — Franche riprese

regime di velocità da 40 giri al minuto a 5000.

Tipi normali - Avance automatico - Doppia scintilla. — CANDELE U. H.

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

Agenzia per l'Italia: Ditta **L. FERRARIS & C.** - Via Andrea Doria, 47 - **TORINO.**



POGNON

La migliore Candela
del Mondo!

GARANTITA UN ANNO
Infrangibile - Evita disgrazie

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

MEDAGLIE-DISTINTIVI

per Società

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

Stabilimento coniazione Monete

Fornitore della Casa Reale del Granducato di Sassonia.

NORIMBERGA, A. N. Kleinweidenmühle, 12.

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

Rappresentante: **Sig. Gioachino Bracchette - GENOVA - Vico S. Marcellino, 10**

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



Fondata nel 1790.

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per

AVIAZIONE

Premiate **ELICHE "L. E."** - Ruote Diamant.

MOTORI, ACCESSORI e Officina per MODELLI

M. G. ROSSI & C.

TORINO - Corso Vinzaglio, 36 (Stadium) - TORINO

La Candela SPLITDORF



è la preferita dagli intelli-
genti per la sua costruzione,
il suo funzionamento, la sua
durata ed il suo prezzo.

GARANTITA UN ANNO

"C. F. SPLITDORF Ltd.,"

Dir. z. Gener. per l'Italia: **A. GOLETTI - Via S. Chiara, 64 - Torino.**

Vetture da Città e da Turismo.

Omnibus e Carri trasporto - Carri pompa.

Ambulanze - Trams su rotaie.

Motori per marina e per impianti fissi.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI-TORINO

FIAT

Società Anonima - Capitale L. 14.000.000.

TORINO - Uffici: Corso Dante, 30-35.

Officine: Corso Dante, 30-35.

" Via Cuneo, 17-20.

Quale è la Fabbrica che costruisce
motori ed apparecchi di tipo proprio?

LA

Fabbrico Torinese Velivoli CHIRIBIRI & C.

è l'unica e fu la prima italiana
a lanciare i suoi

APPARECCHI

azionati da suoi

MOTORI

sopra le città.

OFFICINA - Via Don Bosco, 68 - Telefono 48-79

Scuola d'Aviazione

AREODROMO MIRAFIORI — Telefono 2-96

Maestro Pilota: **M. RAMASSOTTO**

Uno skiatore di 5 anni

Durante il concorso regionale di ski, che ebbe luogo di questi giorni a Courmayeur, tra una folla considerevole di concorrenti ha ottenuto il più vivo successo un piccolo skiatore di 5 anni, Amilcare Oggero, di La Thuile, il quale, malgrado la sua tenera età si è dimostrato abilissimo. Al termine d'una vertiginosa volata fu portato in trionfo come un piccolo prodigio.

Per l'aviazione italiana

V.

In vista del Concorso militare italiano.

Il Governo italiano, presto o tardi, indirà un Concorso per apparecchi militari.

Il regolamento di tale Concorso sarà, in fondo, la base su cui si fonderà tutta l'organizzazione dell'aviazione militare italiana. E' per questo che non crediamo inutili alcune osservazioni e considerazioni al proposito.

L'aviazione militare è logico e necessario che assuma un carattere essenzialmente militare. Dobbiamo, quindi, per stabilire le condizioni di un concorso per apparecchi militari, considerare dapprima l'utilizzazione militare dell'aereo.

M. C. Ader, il precursore e l'apostolo dell'aviazione militare, suddivideva gli apparecchi, riguardo alla loro utilizzazione, in:

1. *Eclaireurs*; per i quali tutto sarà sacrificato alla velocità e alla capacità di lunghi voli, la loro arma effettiva sarà la velocità; avranno a bordo due uomini, un pilota e un osservatore.

2. *Torpilleurs*; per i quali la mobilità e facilità d'evoluzione sarà preferibile alla velocità; avranno due uomini a bordo e molte munizioni.

3. *Les avions de ligne*; avranno le qualità dei *torpilleurs*, con due uomini a bordo; dovranno muover battaglia contro gli areoplani del nemico, e servire d'avanguardia ai *torpilleurs*.

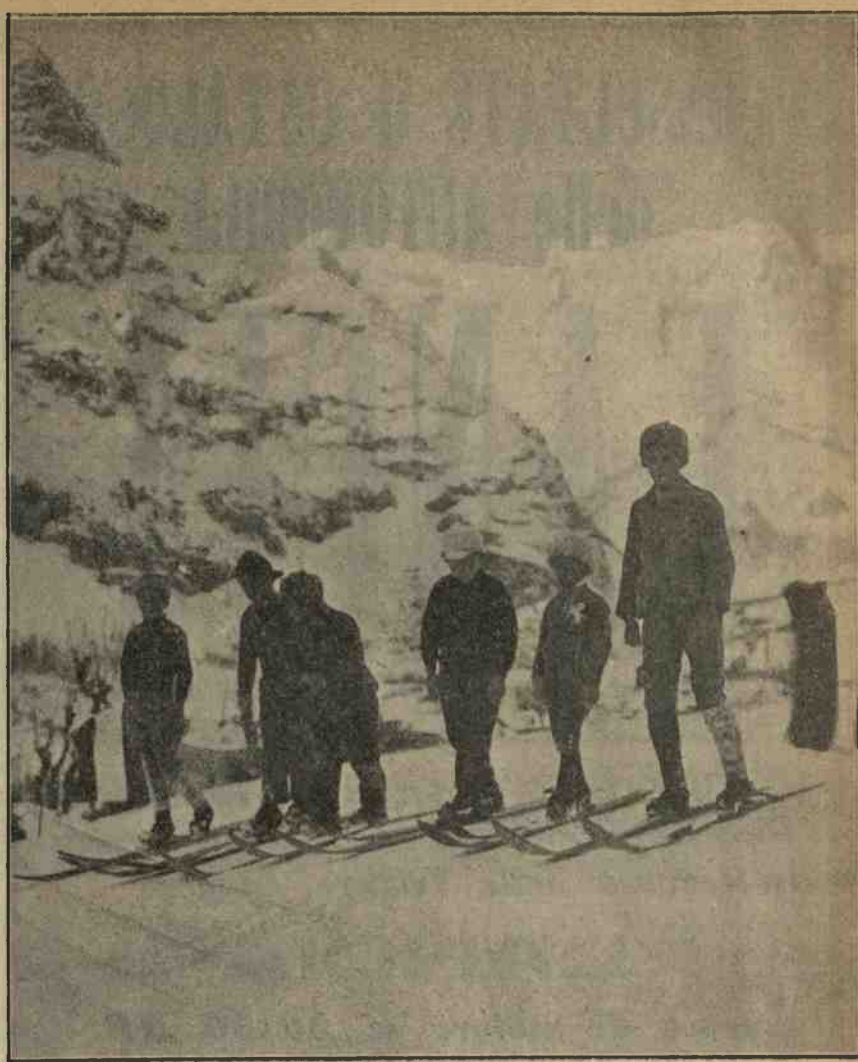
Volendo rendere più comprensibile l'ufficio specializzato di questi tre diversi tipi, diremo che *les eclaireurs* farebbero quel che fa la cavalleria, l'e-

splorazione; *les avions de ligne* sarebbero l'artiglieria aerea cui sarà riservato il compito di togliere all'avversario ogni mezzo di offesa e preparare l'azione ai *torpilleurs* che saranno la vera fanteria aerea cui verrà affidata l'offensiva decisiva, la risoluzione del conflitto.

Come si vede, trattandosi di costituire una difesa e offesa in campo così vasto come il cielo, non possiamo fermarci ad un unico tipo di apparecchio e fargli compiere tutte le diversissime e molteplici azioni con cui si svilupperà la guerra aerea. Funzioni differenti con mezzi differenti, è il principio logico di ogni organizzazione complessa.

Questo abbiamo premesso perchè crediamo sarebbe un errore bandire un concorso per un tipo unico di areoplano che fosse capace di espletare appena discretamente ognuno dei compiti suddetti, ma nessuno in quel modo superiore che deve essere costante preoccupazione di chi vuole opporre arma ad arma, mezzo a mezzo.

Il concorso militare francese non ha fatto questa ripartizione; nè la fa il War Office



A Courmayeur. — La partenza di una gara di ski riservata ai ragazzi. (Fot. Brocherel - Aosta).



Il piccolo skiatore di 5 anni, Amilcare Oggero.

(Fot. Brocherel - Aosta).

per il concorso inglese.

Noi, invece, la crediamo essenziale per i buoni risultati della prova. Solo con questa, diremo così, divisione del lavoro, la tecnica potrà trarre dai vari sistemi il massimo rendimento. Ad esempio: il costruttore di biplani non cercherà di costruire il migliore *eclaireur*, giacchè si sa che la velocità è una delle doti del monoplano; il costruttore di monoplani, invece non cercherà di fare dei suoi apparecchi i migliori *torpilleurs*, perchè si sa che al trasporto di peso sono più adatti i multiplani.

Come è mai possibile che un apparecchio adun in sé eccellenza di doti, di velocità, di forza ascensionale, di capacità di trasporto, di sicurezza, di manovrabilità?

Ripetiamo: Il concorso militare non va fatto per un tipo unico di apparecchio, ma per tanti tipi quanti il Ministero della guerra riconoscerà necessari, corrispondenti alle funzioni che all'aereo si vor-

ranno attribuire nella futura guerra aerea. Non spetta a noi determinare tali funzioni, perchè noi consideriamo il problema dal lato aviatorio e non da quello militare; se però dovessimo esporre il nostro modesto parere, ci dichiareremmo favorevoli alla tripartizione dell'Ader, il cui prezioso libro sull'*Aviation Militaire*, frutto di venti anni di osservazione, è raccomandato dal generale Roque, preposto all'aviazione militare francese, a tutte le scuole militari di Francia.

Appare, infatti, evidente come, considerato l'aereo quale mezzo di ricognizione e quale arma di difesa e offesa, debba, in questa seconda considerazione difendere e offendere forze aeree e forze terrestri: diverso dev'essere, quindi, l'aereo che muove contro altro areoplano da quello che muove contro milizie di terra.

Adottata tale triplice ripartizione, la raddoppiaremo per l'applicazione dell'aereo alle forze di mare. Intendiamo di dire degli idroareoplani (non idroplani, come erroneamente alcuno li chiama) che non sono altro che areoplani che debbono avere come campo di slancio e di atterramento l'acqua. Anche gli idroareoplani dovranno seguire la tripartizione degli areoplani.

Riteniamo per questo insufficienti due tipi di areoplani, l'uno esploratore, l'altro combattente, come da taluni si è proposto.

In conclusione, crediamo che indicendosi un concorso per areoplani militari, debba dividersi in tre categorie per gli areoplani e in tre per gli idroareoplani.

Quali condizioni dovranno esser poste ad ognuna di tali categorie?

Evidentemente tali condizioni debbono essere formulate con criteri militari e con criteri aviatori. Per questo crediamo che a fissarle dovrebbe essere chiamata una Commissione composta di ufficiali e di tecnici di aviazione, anche borghesi. Non bisogna pretendere troppo dall'aereo, e, d'altra parte, con la suaccennata suddivisione delle funzioni, bisogna trarre dalle sue varie forme, dai differenti sistemi la massima utilizzazione possibile. I militari diranno quel che l'aereo *dovrebbe* fare; i tecnici diranno quel che l'aereo *potrà* dare.

Non vogliamo qui tediare con un progetto particolareggiato di concorso. Insistiamo, però, sulla necessità di por ben mente a quel che un aereo-

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

CONSULTATE il CATALOGO
delle AUTOMOBILI

LANCIA

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

" LANCIA "
munite di motore di 20/30 HP.

LANCIA & C.

TORINO - Via Mengonevvo, 101-109 - TORINO

Agenti Esclusivi per Piemonte: Bochio & Bertolino - Via S. Quintino, 28 - Torino

Se PROVATE

una

" MOTO-REVE "

Modello C



voi non ne monterete altre!

Chiedere Catalogo con cartolina doppia alla:
MOTO-RÊVE ITALIANA
MILANO - Corso Magenta, 27 - MILANO

Agente in TORINO: **Ditta Paschetta**
Angolo Via Genova e S. Teresa.

Pneumatici

W. & A.

BATES

Limited
di Leicester

Agenzia per l'Italia: THE BATES TYRE C.o L.td - Milano

Via Vittoria, n. 51

plano dovrà compiere per pretendere da esso quelle date qualità di manovra, di velocità di capacità di trasporto, quelle date virtù offensive e difensive, quelle date doti di praticità, maneggevolezza, ecc.

Se, per determinare le norme del nostro concorso, si considererà anche quanto altri ha fatto, preferiremmo si tenesse conto specialmente del programma del concorso inglese, che ci sembra più completo, più pratico, mancante però anche esso di quella tripartizione che crediamo essenziale.

L'industria italiana attende.

L'industria italiana attende l'azione del Governo. Essa ha accolto fiduciosa le sue frequenti

gli stranieri e che degli uomini par loro abbiano avuto attorno indifferenza e diffidenza.

Il promesso concorso militare potrà richiamare a raccolta e animare questi studiosi; potrà dare vita rigogliosa ad un'industria da cui la nazione potrà trar forza militare, prosperità economica, splendida gloria civile.

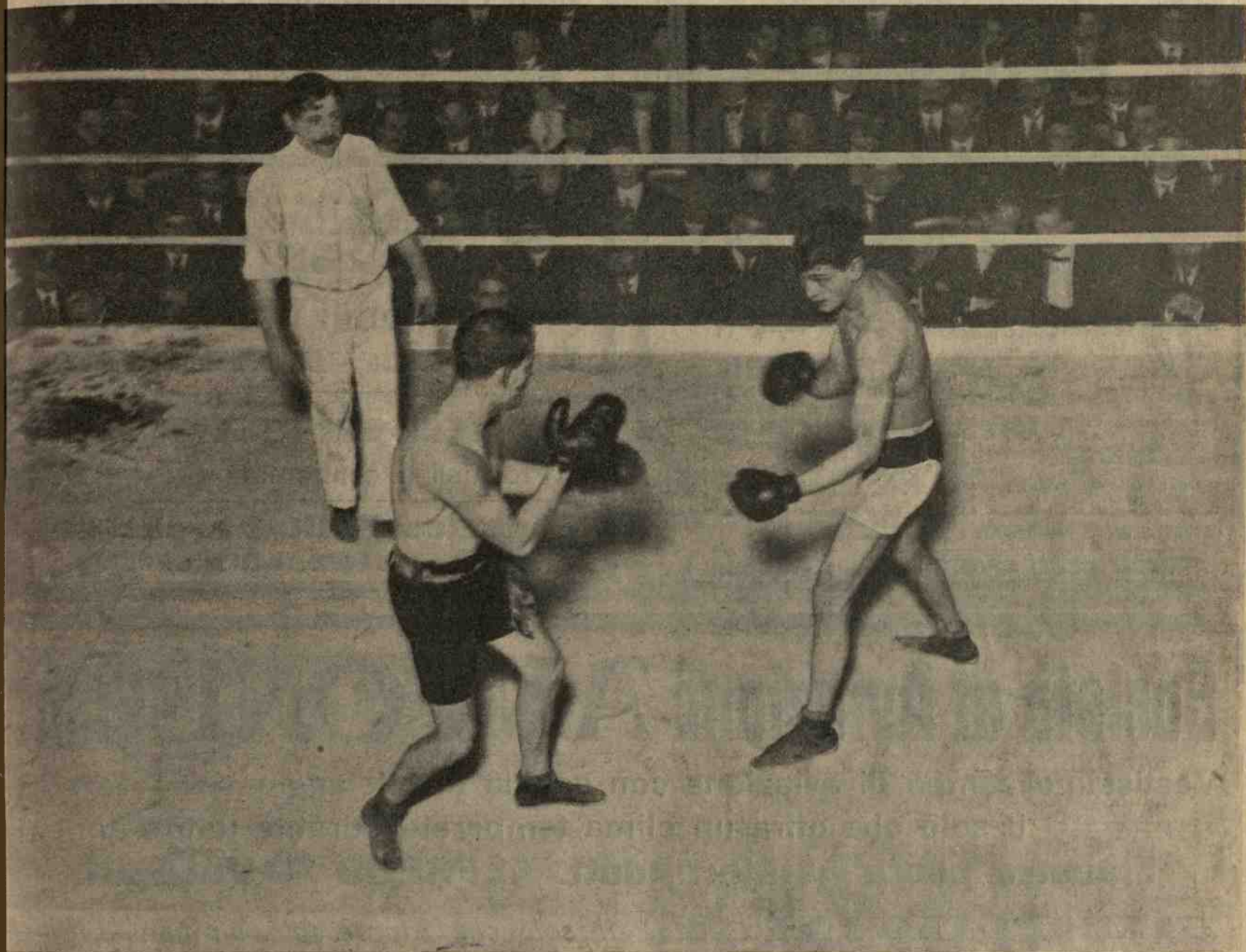
Giuseppe Ambrosini.

Gli areoplani alla guerra

Intorno al funzionamento degli areoplani in Libia, la *Tribuna* pubblica alcune informazioni. Comprendendo gli areoplani militari propriamente detti e quelli appartenenti ad aviatori volontari, che però ora sono passati in proprietà del Governo, sono stati finora

giorni si inizieranno i corsi per i nuovi allievi piloti alle Scuole di Aviano, della Malpensa, di Pordenone. Inoltre giungerà tra noi, reduce da Pan e da altri areodromi francesi, una squadra di nostri ufficiali, i quali hanno preso colà il brevetto di primo grado e appena abbiano conseguito in Italia quello di secondo grado dopo alcune prove nei nostri campi, potranno costituire un ottimo elemento di riserva, pronto a prendere il posto degli ufficiali che attualmente si trovano in Africa.

Per il lancio delle bombe, nel quartiere della cascina Malpensa, presso Gallarate, si sta studiando una cassetta lancia-bombe basata su un sistema di punteria calcolato sulla velocità e sulla distanza, che potrà dare risultati magnifici, ma siamo soltanto in periodo di esperimento e il lancio a mano, così come è fatto finora, è di un effetto assai problematico. Diventerà più vantaggioso quando potrà essere com-



Sabato scorso i boxeurs americani, Jack O' Donnell e Mike Glover hanno debuttato a Parigi. La nostra fotografia riproduce l'assalto di Jack O' Donnell con Léon Bernstein. Quest'ultimo ha battuto l'americano.

premesse, ha plaudito ai suoi progetti; oggi vuole, pretende qualcosa di più serio, di più proficuo: dei fatti. Non si dica che la guerra assorbe tutta l'attività dell'amministrazione militare: non restano all'Italia dieci ufficiali che possano occuparsi del Concorso militare, dell'organizzazione dell'avvenire?

Si pensi che un anno, anche un mese di ritardo potrebbe essere fatale; tutte le nazioni si affrettano, si preparano, si armano in cielo. L'Italia non deve restare indietro. Non sono poche le officine in Italia, dove da tempo si studia, si lavora per l'aviazione: e forse pochi sanno quello che talune potrebbero dare e saprebbero fare.

Come non sono pochi e ingloriosi gli italiani che al problema del volo hanno dedicato anni di studi, senza alcun appoggio morale e materiale. E' una vergogna per noi che degli studi dei Forlanini, dei Canovetti si sian giovati per primi

inviati in Tripolitania e Cirenaica 32 apparecchi, per la maggior parte Farman (biplani) e Blériot (monoplani). Quelli che attualmente si trovano a Tripoli saranno probabilmente dislocati verso l'interno e l'operazione riuscirà facile, così per gli apparecchi come per gli hangars, giacché i primi possono raggiungere a volo la nuova destinazione e i secondi, del tipo Mercandino recentemente adottato, si possono facilmente scomporre e caricare su cammelli con la massima rapidità e sicurezza. Non è improbabile che i due Etrich, particolare dominio del tenente Gavotti, il quale solo li sa pilotare, saranno mandati fra pochi giorni a Homs perché il comando desidera fornire di esploratori aerei anche quel posto avanzato.

Data intanto la difficoltà del servizio aviatorio, il comandante del nostro reparto aviazione si adopera attivamente a fornire nuovi piloti, i quali possano, in caso di necessità, sostituire quelli che già da tre mesi si trovano sul campo di guerra. Attualmente non è rimasto in Italia che un solo ufficiale fornito del brevetto militare: il capitano Vece. Ma fra pochi

più, non dall'aviatore, che deve soprattutto adoperarsi a pilotare l'apparecchio, ma da un passeggero il quale non abbia se non la preoccupazione del tiro.

In quanto agli aviatori volontari, essi, nonostante l'ostilità del tempo, si sono rapidamente organizzati, quelli di Derna agli ordini del capitano Marengo, quelli di Tobruk, del tenente Capuzzo; diretti da così distinti e valorosi ufficiali, essi compiono il loro servizio con regolarità militare e non si abbandonano ad alcuna delle imprudenze o sventatezze che sono così facili agli aviatori borghesi. Il Verona ed il Rossi poterono così spingersi fin sopra gli accampamenti ed eseguirvi un servizio di esplorazione notevole ed interessante.

Altri voli bellissimi hanno compiuto Dalmistro, Cagno e Cobiachchi.

Al momento di andare in macchina riceviamo: Il giorno 11 gennaio a Tobruk un violentissimo uragano abbatté l'hangar con l'apparecchio che pilotava Eros, distruggendolo completamente.



Le più meravigliose automobili del mondo
E. M. F. FLANDERS
 Produzione 1911: oltre 40.000 vetture — Capitale 250 milioni.
 20 HP - Torpedo 4 posti - Accessori L. 5550 (*) 30 HP - Torpedo 5 posti - Accessori L. 7550
 Agenzia Generale per l'Italia: Corso Torino, 2 - **GENOVA**
 CONCESSIONI RAPPRESENTANZE - GARANZIA 12 MESI
 (*) Col 1° gennaio 1912, aumento L. 250.
PNEUS MICHELIN

BICICLETTE
TELA
SERIE

FURGONCINI
FRENI
VALVOLE



UFFICI e MAGAZZINI - TORINO - VIA MARIA VITTORIA 6

La finitezza squisita della

MOTOBORGO

la pone al disopra di tutte le altre.

Meccanici e Negozianti assicuravene la rappresentanza per 1912.

E. M. BORGO

TORINO - Via Venti Settembre, 15 - TORINO

SPORTS



Foot-balleurs!

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

ALCUNI PREZZI:

Foot-ball completo The Bannai n. 2	L. 7,50
" " " " " " " " " " " "	" 8,50
" " " " " " " " " " " "	" 12,50
Scarpe speciali The Bannai	" 10,75
" " " " " " " " " " " "	" 12,50
Camisole nei colori delle società	" 8,75
Calzoncini speciali	" 4,-
Calze lana con colori delle società	" 4,25

SCONTI SPECIALI PER SOCIETÀ.



PODISTI!!!

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

Costumi completi colori accesi

a piacere	L. 8,50
Scarpe per corsa di 100 metri	" 9,50
" " " " " " " " " " " "	" 10,50
" " " " " " " " " " " "	" 11,50

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

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

S.C.A.T.

Automobili 14 e 22 HP

Materiale scelto - Lavorazione accurata

Esaminare i Tipi 1911

Provateli e confrontatene i prezzi

Federico Politano - Agente Generale

TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - TORINO

Società di Aviazione ANTONI - Pisa

Vastissimo campo di aviazione con scuola di pilotaggio

il solo che offra un clima temperato durante tutto l'anno.

Maestro pilota aviatore, dott. ALFREDO CAVALIERI

L'AEROPLANO ANTONI è il solo che rappresenta un tipo origi-
nale italiano.

L'AEROPLANO ANTONI è il solo che presenta la massima garanzia
di equilibrio, dovuto alla speciale forma brevettata dei suoi piani.

L'AEROPLANO ANTONI è il solo vero planeur.

L'AEROPLANO ANTONI è il più elegante, il più robusto degli aeroplani.

L'AEROPLANO ANTONI è il più conveniente, sia per i principianti
che per i provetti aviatori, essendo di facile manovra e rappresentando
la maggior sicurezza di volo.

L'AEROPLANO ANTONI è irrovesciabile, ha i piani pro-
pulsori ed a curve comandate, e sarà quindi il trionfatore
della nuova stagione aviatoria.

AEROPLANO tipo 1912 ad uno e due posti, adottato dal Ministero della Guerra.

Rappresentanti Generali: **FERDINANDO BIZZARRI e C. - Pisa: Via Vittorio Emanuele, 46.**

AUTO GARAGE
G. CRAVERO
TORINO

Corso Orbassano, 2

NOLEGGIO AUTOMOBILI
OFFICINA per RIPARAZIONE

Fabbrica di Radiatori per Automobili
TORINO - Via Moncalieri, 12 - TORINO

FABBRICA DI RADIATORI
ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.



➔ **RIPARAZIONI** ➔

Specialità nella riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

WINSLOW'S
Skates

PATTINI PER GHIACCIO
ed a rotelle.

The Samuel Winslow
SKATE Mfg. Co.
64, Avenue de la Gr^{de} Armée
Parigi

Catalogo gratis
dietro richiesta.



DITTA

PIETRO GANDOLFO
OTTAVIO LEVI (Successore)

Importazione diretta di Benzina e Petrolio
per Automobili e Industria

Lubrificanti di primarie Marche per Automobili

DEPOSITO IN TORINO:

Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori Dama).
Via Saluzzo, 11 bis (in Città).

DOMANDATE ALLA STRADA

sui

PNEUMATICI

“GOODRICH,”

La strada risponde su tutte le domande riguardanti i Pneumatici.

La strada risolve tutti i problemi sui pneumatici.

La strada non vende pneumatici.

Per conseguenza:

LA STRADA DICE LA VERITA'

I Pneumatici **GOODRICH** sono riconosciuti i primi Pneumatici di America, e per la loro resistenza, durabilità e superiorità generale, godono meritatamente una reputazione internazionale.

Agente
Generale

- **RAVERA PERICLE** -

Torino
Via Gioberti, 2

➔ Telefono 44-20 ➔

GOODRICH

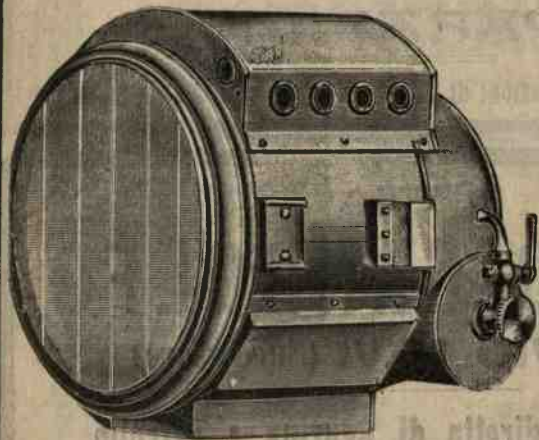


LE GUMME IDEALI
PER
TURISMO

Fari e Fanali per Automobili Rejna Zannardini - Milano

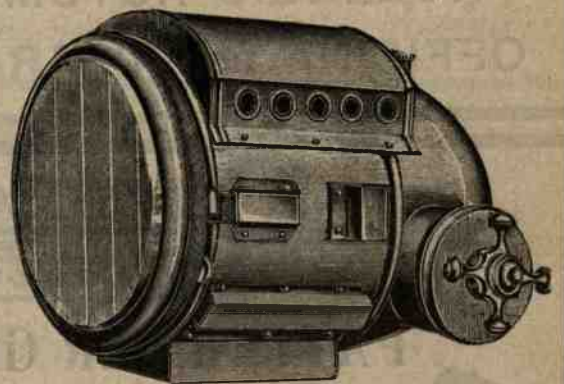
— ❶ Tipi 1912 ❸ —

Tutti con riflettore di cristallo sistema Mangin.

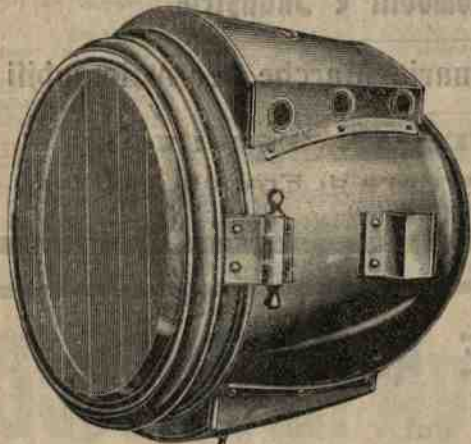


Autogeneratore 428.

*Non più lenti,
non più anelli
parabolici!*



Autogeneratore 427.



Proiettore 429.



Faro elettrico.



Proiettore 430.

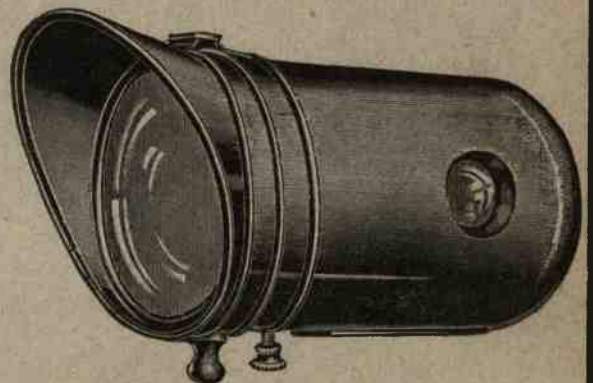


Fanale a tubo elettrico per Torpedo.

**Non più lenti
non più anelli
parabolici**

ma

**Specchi parabolici
di
Cristallo.**



Fanale a tubo elettrico per Torpedo.

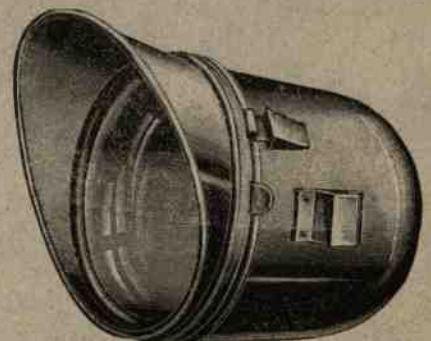


Fanale regolamentare elettrico.

**Tre grandi premi
a Torino 1911.**

**Due grandi premi
a Buenos Aires 1910.**

**Un grande premio
a Bruxelles 1910.**



Fanale regolamentare elettrico.

Automobilisti !!!

Il Faro od il Fanale a specchio di cristallo è quello che dà il massimo rendimento luminoso, ed è quello che rimane inalterato.

Catalogo 1912 a richiesta.

Rappresentanza e Deposito a Torino presso la **Società A. REJNA** - Piazza Bodoni.