

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo

Alpinismo - Aereostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiri - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

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

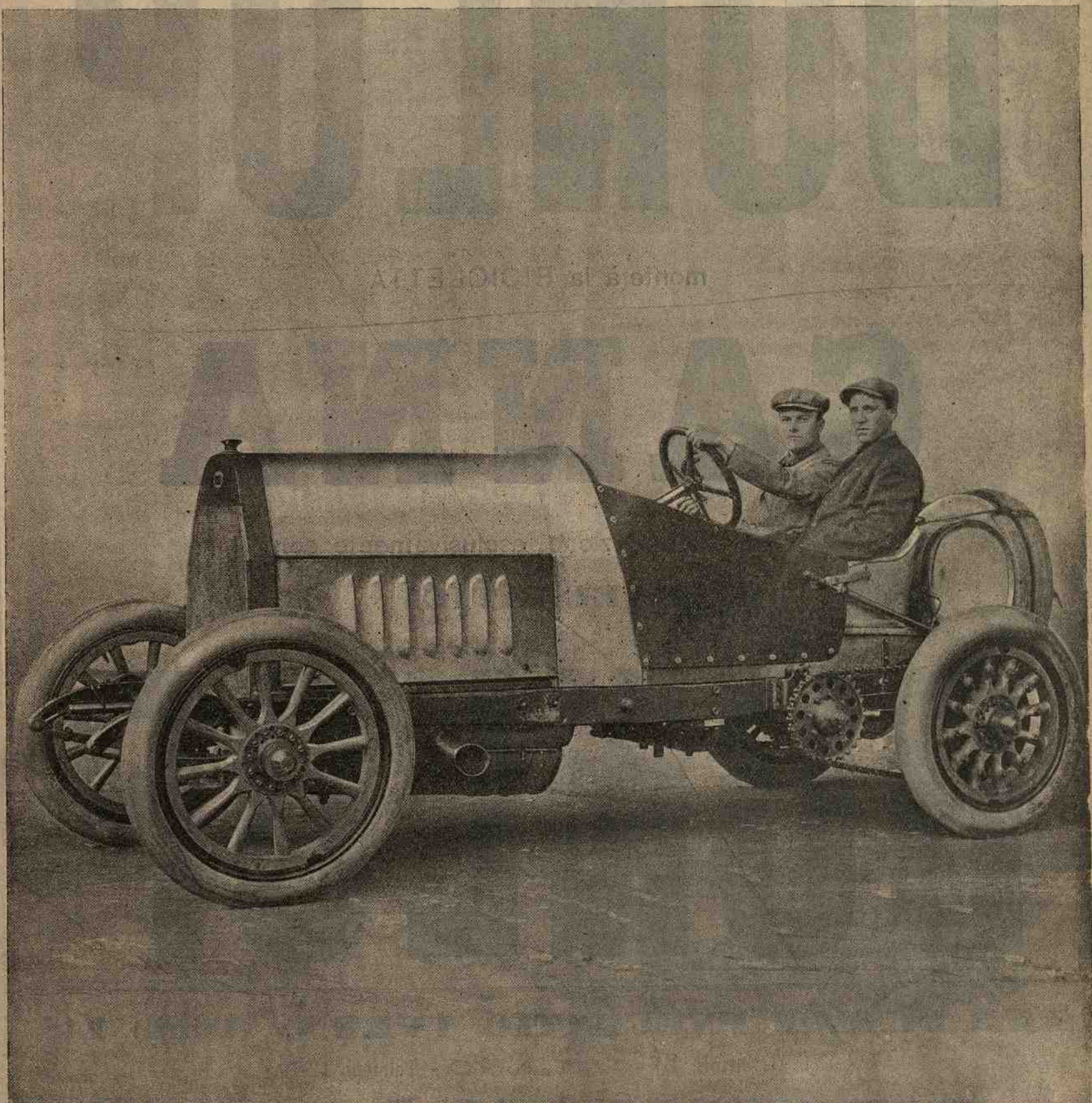
TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

Alla FIAT il Grand Prix d'America

**Bruce Brown su FIAT vince il Grand Prix d'America.**

(Km. 662 in 5 ore 31' 29", media oraria km. 117,290).

(Fot. R. Dal Rio - Torino).

GANNA

il fortissimo corridore varesino, che alle sue più belle vittorie ciclistiche
volle accoppiato il nome

DUNLOP

monterà la BICICLETTA

GANNA

di sua fabbricazione esclusivamente con

PNEUMATICI

DUNLOP

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (Cont.) Ltd.

Via G. Sirtori, 1^a - MILANO - Telefono 12-70.

Filiale: **TORINO** - Via Bertola, 39.

LA DITTA

G. C. FRATELLI PICENA

Agenti generali della Casa

PEUGEOT*avvisa che col 31 dicembre
corrente verranno chiuse le
iscrizioni al***Gran Concorso Manifestazioni****PEUGEOT 1912**

La Casa PEUGEOT cor-
rerà in tutte le grandi
corse del 1912 con un
equipe di ben 20 corri-
dori, sotto la intelligente
direzione di

PETIT-BRETON*Officine: Strada Antica di Rivoli (Tesoriera) TORINO.***AGENTI GENERALI:****Ditta FRATELLI PICENA****TORINO - Corso Principe Oddone, 17 - 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.

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**

CACAO TALMONE

Il re dei Cacao

Il cacao dei Re



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



NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS"

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

BUSTI

Moderni, igienici,
sport, reggipetti,
ventriere, 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 vero argento
e di metallo bianco argentato.
Grande deposito sempre pronto.
Magazzino interno.

COPPE per PREMI

GAETANO BOGGIALI

Tel. 30-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17
Cataloghi a richiesta gratis.



La morte di un altro aviatore tedesco.

La Germania conta una vittima di più nell'aviazione. Questi ultimi tempi furono invero fatali alla esigua schiera degli aviatori tedeschi. Ieri era la volta del Beep, che avendo lasciato Monaco al mattino per coprire il percorso Monaco-Nuremberg-Monaco, precipitava per via uccidendosi sul colpo. Un colpo di vento fu la causa della caduta avvenuta da 20 metri di altezza.

Sportsmen Italiani!

non mancate di rinnovare il vostro abbonamento alla

STAMPA SPORTIVA

il giornale sportivo illustrato

più diffuso, più importante, più accreditato d'Italia

che sta per entrare nel suo undecimo anno di vita.

Di tutti i più importanti avvenimenti sportivi del mondo intero pubblica interessanti e numerose illustrazioni, avendo assicurato un servizio sollecito da tutti i migliori fotografi.

I più noti e competenti scrittori di cose sportive collaborano settimanalmente alla Stampa Sportiva, la quale promuove pure per ogni sport importanti avvenimenti nazionali ed internazionali.

L'abbonamento annuo costa Lire 5 per l'Italia e Lire 9 per l'estero.

Abbonamento cumulativo con i principali giornali politici ed artistici. — Al prossimo numero l'elenco.

Nei mondo commerciale sportivo

L'importazione d'una nuova automobile.
La Flanders.

Ai proprietari ed ai rivenditori di vetture Flanders sia noto che il nuovo tipo Torpedo a 4 posti 20 HP è una nuova rivelazione di quella supremazia, acquistata dalla Studebaker Company, e che le ha procurato fama mondiale, perchè è stata la prima tra le fabbriche che hanno pensato ai due elementi essenziali dell'automobile: fabbricazione e vendita, qualità e prezzo.

Un'ispezione accurata della vettura 20 HP colla sua graziosa linea e colla particolare cura in tutti i dettagli dell'intelaiatura e della carrozzeria, deve far trasalire chi è pratico di automobili e sa manovrarli, ed una sola parola deve sbocciare dal suo labbro: « Meravigliosa ».

Ed è veramente meravigliosa l'ultima creazione della Studebaker Co., una degna manifestazione dell'ingegno e della pratica che produsse la vettura mondiale 30 HP E. M. F. Dal volante alla flange delle ruote, vi è quell'unità costruttiva, quell'armonia di spirito tecnico che mette questa vettura in una distinta classe; poichè non è possibile procurarsi l'eguale; salvo aumentando considerevolmente il prezzo.

La nuova vettura Flanders 20 HP è distintamente originale, il compratore non può darsi un esempio di struttura d'automobile superiore alla nostra, a qualsiasi prezzo; sia che egli esponga la nostra macchina alla critica severa di periti tecnici, sia che la sottoponga a rozze prove in salita e sulla strada per mezzo di un buon chauffeur.

La « Compagnia Studebaker » è passata alla storia, ed è oggetto di cronaca, quotidianamente. Essa gode della fiducia di migliaia di automobilisti che guidano una vettura costruita nelle officine della Compagnia; ed è venduta con entusiasmo dai numerosi rappresentanti della Compagnia. Mai nella storia una fiducia tale s'impone così energica al compratore, nè mai tanta fiducia fu proiettata su qualsiasi produzione futura della compagnia, e la nuova 20 HP non è soltanto l'ultima, ma la più grande costruzione della Compagnia.

Una macchina 20 HP, tipo Torpedo 4 posti! Accessori d'uso! L. 5550!

Allorchè la Compagnia annunciò il prezzo della 50 HP modello a 5 posti, il mondo intero rimase attonito; ma quello non era che la predizione di un futuro che doveva oscurare quell'avvenimento, che mise in rivoluzione il mondo, facendo dell'automobile d'alto prezzo un'utopia. Il nuovo tipo 20 HP Torpedo a L. 5550 è la vettura che ha reso celebre l'artefice Walter E. Flanders, il cui ideale fu sempre di portare sul mercato

un'automobile per tutte le tasche, una macchina che per potenza, velocità ed eleganza non avesse rivali. La « nuova 20 HP Flanders, sfida qualsiasi confronto ». Questa non è una vanagloriosa affermazione per quei che sanno come a questa macchina sia stato dedicato tutto lo spirito di una mente specializzata ed anni di pratica nella costruzione di automobili perfette. Qualsiasi principio meccanico incorporato nella macchina è una creazione sperimentata e garantita. Robustezza ed utilità sono qualità predominanti in tutti i punti dell'intelaiatura (chassis) che racchiude comodità, grazia di linee ed eleganza d'aspetto.

La Studebaker Company colle sue otto colossali officine e le sue meravigliose facilitazioni di lavorazione, il grande collocamento di macchine, la rigorosa e diligente organizzazione, è di gran lunga superiore a qualsiasi altra fabbrica di automobili. La nuova vettura 20 HP Flanders non è un'eccezione. Abbiamo venduto oltre 40.000 macchine nel 1911, e ciò rende il nostro prezzo così basso: L. 5550. Noi siamo fieri di poter presentare al mondo automobilistico l'opportunità di procurarsi una vettura che ha richiesto anni di pazienza e di pratica, e che ha tutte le qualità che rendono una vettura perfetta; noi siamo lieti di presentarla al prezzo incomparabile di L. 5550!

La vettura 20 HP Flanders tipo Torpedo 4 posti per turismo è una creazione « Faro ».

CICLISMO

Iniziativa lodevole dello Sport Italia di Torino.

Il Club Sport Italia di Torino, allo scopo di venire in aiuto alle famiglie dei nostri soldati caduti e feriti nella guerra d'oltre mare, bandisce per il giorno 10 dicembre un Cross Country ciclo podistico, il cui provento lordo delle iscrizioni sarà versato al giornale La Stampa, iniziatrice della sottoscrizione.

La gara è posta sotto il patronato della Stampa Sportiva ed otterrà certo un successo dei più meritevoli. Nessuno dei nostri sportsmen ciclisti e podisti vorrà mancare all'appello dell'Italia, e spedisce la sua iscrizione in via Madama Cristina, 100.

La corsa delle 25 ore a Berlino.

Nella corsa delle 25 ore al Velodromo di Berlino è riuscita vincitrice la coppia franco-tedesca Miquel-Stelbrink. Essa, nelle venticinque ore, percorreva km. 708 e 800 metri.

L'équipe Stoll-Schilling, che era partita gran favorita e che si era mantenuta in testa per buona parte del percorso, abbandonava poco dopo che era stata sorpassata e doppiata dalla coppia vincitrice.

AUSTAMERIC

già ESTABIC

I migliori pneumatici per velocipedi ed automobili.

Agenzia e Deposito per l'Italia:

LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 8.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16.

Vendita al minuto:

Bitta PASCHETTA - Ag. 10 S. I. - Torino

Il Grand Prix d'America e la nuova grande vittoria della FIAT

La vecchia Europa s'è una volta ancora imposta nettamente alla giovane America, trionfando su tutta la linea nell'ultima e disputatissima corsa automobilistica per il Grand Prix d'America.

E pure erano giunte voci che il lotto dei concorrenti americani fosse oltremodo agguerrito e pericoloso; e pure le nostre grandi Case da lungo tempo non erano più in allenamento per disputare, con ogni possibile risorsa, una gara veramente difficile e pel numero e per la qualità degli avversari.

Ma diamo una scorsa al passato dei Grands Prix d'America prima di venire a parlare di quello ultimamente disputato e vinto clamorosamente dell'invitta nostra *Fiat*.

Il Gran Premio d'America venne disputato per la prima volta nel 1908.

La gara, come nelle annate seguenti, venne effettuata sopra un circuito di km. 43,025 da percorrere 15 volte, pari a km. 645,375, e riuniti allo start 20 vetture.

Nel 1908 la classifica fu la seguente:

1. Bruce Brown con Benz, in 5 ore, 53' 5", con una velocità media oraria di km. 115,500;
2. Hemery con Benz in 554' 47";
3. Barman con Buick, in 611' 23;
4. Mulford con Lozier, in 622' 12.

Il giro più veloce venne effettuato da Nazzaro con *Fiat*, con una velocità media oraria di chilometri 121,968.

Nel 1909 la classifica fu la seguente:

1. Wagner con Fiat, in ore 610' 30", con una velocità media di km. 104,509;
2. Hemery con Benz, in 610' 47";
3. Nazzaro con Fiat, in 618' 47";
4. Hanriot con Benz, in 626' 16";
5. Hautwast con Bayard-Clement, in 634' 5";
6. Strang con Renault, in 653' 37";
7. Rigal con Bayard-Clement, in 645' 47";
8. Fournier con Itala, in 646' 32";
9. Di Palma con Fiat, in 651' 31";
10. Duray con Lorraine-De Dietrich, in 719' 40".

Il giro più veloce venne compiuto da De Palma con *Fiat* in 21' 36", con una velocità oraria di km. 119,513.

Nel 1910 il Gran Premio d'America venne disputato per la seconda volta sopra un percorso di km. 667,868 e riuniti allo start 15 vetture.

Quest'anno il Grand Prix venne corso il 1° dicembre fra dieci macchine americane e otto europee, ossia tre Fiat, tre Benz e due Mercedes.

La classifica fu la seguente:

1. *Fiat* (David Bruce-Brown), coprendo i 648 chilometri in ore 531' 29, con una velocità media oraria di km. 117,290;
2. *Benz* (Ed. Hearne), in 533' 39;
3. *Mercedes* (De Palma), in 534' 40";
4. *Fiat* (Caleb Bragg) in 551' 51".

Allorché a questo punto la corsa dovè finire, perchè il pubblico aveva invaso la pista, erano ancora in corsa, benchè ritardatarie, le seguenti altre macchine americane: Pope Hartford (Disbrow), Abbot-Detroit (Mitchell) e Abbot Detroit (Limburg).

Tutte le altre concorrenti, in seguito ad incidenti varii, uscirono di combattimento. Così la *Benz* di Hemery in seguito a panne di motore, la *Benz* di Bergedall, la *Mercedes* di Wishart pure per pannes di motore, e la *Fiat* di Wagner, che in seguito ad uno slittamento per la strada gelata, in una curva presa a tutta velocità, uscì dalla strada, cozzando contro un albero che venne letteralmente schiantato.

Per un caso miracoloso nè Wagner, nè il suo aiutante riportarono ferita alcuna pur essendo stati balzati lontani in un campo. Quando avvenne questo incidente, il campione della *Fiat* era in ottima posizione per classificarsi lui pure fra i primissimi come i due altri suoi coéquipiers.

L'Auto, nel resoconto del suo inviato che assistette alla grande competizione internazionale scrive che «la corsa della *Fiat* di Bruce-Brown fu ammirevole, senza il minimo arresto e la minima *défaillance*. Il suo duello con la *Benz* riuscì appassionante e la vittoria fu contesa palmo a palmo.

«La vittoria della *Fiat* ha prodotto nei grandi circoli industriali e sportivi americani una vera e grande impressione. Tanto il ripetersi delle vittorie della marca italiana in ogni *Grand Prix* ha scosso anche i più ottimisti dell'industria nazionale».

Ciò giustificerebbe le dichiarazioni di Bedemann, l'organizzatore della prova, il quale ha de-

clinato ogni incarico per l'anno venturo. Se dunque sembra certo che a Savannah non si avrà più il *Grand Prix*, appare altresì molto probabile che questo non abbia nemmeno a corrersi in altra località.

Bruce-Brown, il pilota della *Fiat* vincitrice, sembra realmente intenzionato di partecipare al prossimo Gran Premio dell'A. C. F. e se egli sarà al volante nella grande prova europea, la *équipe* si presenterà al completo colla vettura di Bragg e quella di Wagner.

Il ricordo delle grandi e classiche competizioni automobilistiche internazionali è ormai lontano, e pare risalga alle nostre menti a tanti anni or sono. Per fortuna la nostalgia di quei ricordi lieti per noi, è mitigata dalla soddisfazione d'aver felicemente superata quella crisi dell'industria automobilistica che brutti ricordi e penose con-

nate delle grandi corse automobilistiche, le quali, disciplinate nell'organizzazione, non potranno nelle loro conseguenze che aumentare ancora più l'incremento preso dall'industria dell'automobile. Con quale utilità nostra è facile poi comprendere, dal momento che sul mercato automobilistico mondiale non siamo certo fra gli ultimi arrivati...
reporter.

AUTOMOBILISMO

Il meeting di Indianapolis.

Si ricorderà il successo ottenuto dal *meeting* di Indianapolis dello scorso maggio, in cui la corsa internazionale di 800 chilometri è stata vinta da una vettura *Marmon* che raggiunse la velocità media di circa 127 chilometri all'ora.

Per il 1912 i direttori dell'autodromo di Indianapolis



Automobilismo regale. — Il principe D'Orleans e il re di Spagna.

seguenze lasciò dietro di sé. Siamo così rinati a novella vita; sistemati i bilanci delle nostre grandi Case, migliorata sempre più la produzione, aumentata l'esportazione dei nostri prodotti, l'Italia automobilistica è oggi pronta — come del resto lo fu sempre attraverso alle crisi anche più complicate — a ritornare in lizza sui circuiti europei di cui si sta ventilando l'organizzazione. Pronta a lottare ed a vincere. L'avvisaglia ci viene dall'America.

E' certo che il *Grand Prix* di Francia si correrà quest'anno col concorso delle più note marche e dei più abili guidatori. Anche in Italia si ventila di ripristinare un grande Circuito che non si sa ancora precisamente se sarà quello di Brescia o quello di Bologna. Le nostre grandi Case attendono dalle consorelle della vicina Francia la voce d'all'armi per procedere alla definitiva composizione delle proprie *équipes*. Tutto lascia quindi a credere ed a sperare che ritornino le epiche gior-

hanno deciso d'attribuire alla loro grande corsa un complesso di premi per L. 250.000, un quarto di milione che sarà così suddiviso: al 1° L. 100.000, al 2° L. 50.000, al 3° L. 25.000, al 4° L. 15.000, e così di seguito fino alla 12ª vettura classificata che riceverà un premio di L. 1000.

La data della corsa è fissata per il 30 di maggio, e la distanza è stabilita in 800 chilometri.

Concorso internaz. di vetturette in Germania.

Siccome nel 1912, il classico concorso per la Coppa del principe Enrico, pare che non avrà luogo, dovendosi rimangiare il regolamento che non sarà pronto che per il 1913, così l'Automobile Club Imperiale ha deciso d'organizzare nel 1912 un concorso internazionale di vetturette.

Il concorso avrebbe luogo dal 12 al 15 maggio sul percorso:

- | | | |
|----|--------|-------------------|
| 12 | maggio | Berlino-Posen |
| 13 | » | Posen-Breslavia |
| 14 | » | Giro di Breslavia |
| 15 | » | Breslavia-Dresda. |



LIQUORE
STREGA

TONICO - DIGESTIVO
GAREGGIA COLLA CHARTREUSE
Specialità della Ditta

G. ALBERTI - BENEVENTO

Guardarsi dalle innumerevoli contraffazioni.

Esposizione Internazionale Milano 1906 — FUORI CONCORSO — MEMBRO DELLA GIURIA.

L'eloquenza delle cifre

Ecco, che le cifre, i numeri, abbiano nella loro scheletrica nudità certa muta ma schietta eloquenza, che parla dritta alla mente dell'osservatore, senza lenocinii di retorica, senza le ignote forze della suggestione, credo sia cosa che non è necessario dimostrare.

I nostri sono i tempi dei numeri, dei sillogismi in cifre arabe, delle conclusioni d'acciaio: tutto il resto è letteratura, cioè, inutilità.

Ora, anch'io ho certi miei numeri da affidare alle meditazioni dei lettori. Questi numeri si riferiscono al recente concorso militare testé chiuso in Francia, al quale hanno partecipato i migliori aviatori, col migliore dei risultati, tanto che in merito ad esso la Francia conta per l'anno prossimo di avere una squadriglia di mille aeroplani militari. (Il lettore è pregato, per ora, di non fare confronti colle forze aviatriche di altre nazioni nostre conoscenti... I paragoni sono sempre antipatici).

Dunque, dell'ottimo risultato di codesto concorso militare francese già si è parlato abbastanza, anche sui nostri giornali, onde sarebbe perfettamente inutile parlarne ancora, tanto più che non è gloria nostra.

Ma io ho voluto ricercare le ragioni del successo: non v'è effetto senza causa, per quanto molto spesso vi siano degli effetti che producono delle cause... Come spiegare il grande concorso delle Case costruttrici, l'accanimento dei concorrenti, l'interesse del pubblico?

La spiegazione l'ho trovata nella eloquente nudità di sette numeri messi in fila. Il Governo francese ha dato ai tre vincitori del concorso una cosa come un milione trecentoquarantatre-mila franchi (dico 1.343.000 fcs.).

Ed ecco come più precisamente tale considerevole cifra è stata divisa:

1. Monoplano Nieuport (pilota Weymann) —	
Acquisto dell'apparecchio vincitore L.	100.000
Acquisto di 10 apparecchi a 40.000	
lire l'uno »	400.000
Premio di lire 500 per chilometro,	
oltre i 600 km. Se gli apparecchi	
fanno la stessa media	280.000
Totale L.	780.000

2. Biplano Breguet (pilota Moineau) —	
Acquisto di 6 apparecchi L.	240.000
Chilometraggio »	105.000
Totale L.	345.000

3. Monoplano Deperdussin (pilota Prévost) —	
Acquisto di 4 apparecchi L.	160.000
Chilometraggio »	58.000
Totale L.	218.000



*I pionieri dell'aviazione.
Wilbur e Orville Wright unitamente alla loro inseparabile sorella.*

E se fate la somma avrete non un centesimo di più, non un centesimo di meno, L. 1.343.000.

Ecco, per me detti numeri sono eloquentissimi. Hanno anche per me una certa aria di mistero: difficilmente noi possiamo concepire la fortuna che essi rappresentano.

Noi in Italia siamo desolatamente abituati ai numeri di poche, di pochissime cifre. Certi premi ippici, per corse che durano poco più d'un minuto, ci sembrano generose ma pazzesche folle. E forse lo sono anche.

Premiare con centomila franchi una incollatura

mentre c'è tanta gente che disputa alla più dignitosa miseria un po' di decoro, ecco, può anche sembrare a noi, gente alquanto sentimentale, una esagerazione, un gesto senza ragione. Ma nel campo dell'aviazione sono in gioco ben altri interessi che non siano quelli dei proprietari di scuderia. Perciò nel campo dell'aviazione ogni cifra, anche la più iperbolica, assume proporzioni ragionevoli. Tanti più sono i zeri dei premi oggi, tanti più saranno quelli della ricchezza nazionale, domani. I francesi ch'hanno l'ingegno sottile e l'occhio che vede lungi questo hanno ben compreso. Quando arriveremo noi a tanta intelligenza? Mai, forse.

Da noi in un concorso aviatorio, quando si è arrivati alle cinque mila lire è un miracolo. Il circuito del Tevere, corsosi (per modo di dire) la primavera scorsa e che rappresentava il primo tentativo di un concorso in aperta campagna e quindi includeva grandissima importanza militare dette al vincitore appunto cinque mila lire. Cioè non al vincitore. Al vincitore non furono potute dare perchè il vincitore ci lasciò la vita. Furono date al figlio, a un piccolo di pochi anni e non fu facile sottrarle alla voracità dei creditori impazienti che avevano indotto Raimondo Marra a tentare le vie del cielo e della piccola fortuna con un vento che aveva la velocità di ventidue metri al secondo...

Cagno, Ruggerone gli avevano detto: « Non andare... ».

Il povero Marra aveva risposto: « Devo andare... ».

Perchè i mastini l'urgevano daccanto e fin nell'hangar erano venuti a sollecitarlo: « Va, oggi c'è un buon premio, lo vincerai senza dubbio... ».

Io dico che finchè non si darà modo ai nostri giovani aviatori di vincere facilmente le piccole asperità della vita e del bisogno quotidiano, poco potremo attenderci dal progresso dell'aviazione. Non è ancora recente il caso di Umberto Cagno che abbandonava disilluso l'aviazione perchè era ormai stanco di riattappare la vecchia carcassa del suo sgangherato biplano? Gli aeroplani nuovi, si sa, costano. E i nostri aviatori ne hanno pochi.

In Francia anche forse era così, ma ora si è trovato il modo di vincere le difficoltà e sapete come? In un modo assai semplice: dando loro dei milioni. Weymann, quel giovanotto imberbe e occhialuto che pare piuttosto uno studente di lettere che un conquistatore di cieli, non ha forse intascato la bella somma di 780.000 lire? Non dico di arrivare, noi, a codeste cifre che ci danno la vertigine. Ma un po' più generosi si potrebbe essere nei nostri concorsi aviatori tanto più che



L'aviatore Helen, recordman della maggiore distanza, km. 1126 in un solo volo.

NAUMANN

VELOCIPEDI "GERMANIA", DI FAMA MONDIALE

Massima Eleganza, Leggerezza e Solidità

SEIDEL & NAUMANN - DRESDEN

Deposito generale in Italia: Emilio Secundo - Verona. — Vendita esclusiva in Piemonte, Lombardia, Piemonte, Parma, Reggio Emilia: Raffaele Defendi - Vicenza (Montebelluna).



L'aviatore Prevost, su Deperdussin-Gnôme, che ha battuto il record del mondo d'altezza con un passeggero, raggiungendo i 3000 m. (Fot. G. Baldo - Milano).

ora sulle coste settentrionali dell'Africa i nostri aviatori militari e volontari dimostrano di quanto ausilio sia l'aviazione in un'impresa guerresca. Ecco si potrebbe essere più generosi nei nostri concorsi aviatori... Perché ridete? Ho capito. Avete ragione.

In Italia non si fanno concorsi aviatori.

Valentino Lardi.

Prevost batte il record d'altezza con passeggero

Il pilota Prevost col suo *Duperdussin* in concorso militare, ha battuto il record del mondo dell'altezza con passeggero. Partito alle 3 del giorno 2 dicembre raggiungeva l'altezza di tremila metri in meno di 55 minuti, scendendo alle 4,7 in ottime condizioni. Durante il concorso militare Prevost salì a 3000 metri in 9'12" sullo stesso apparecchio munito di un carico di 300 chilogrammi, ciò che costituisce un record di salita. Per compiere il suo record aveva preso come passeggero il signor Besnard.

Giuoco del Calcio

Gli ultimi matches.

Moderiamo il giuoco?

Il *foot-ball* attraversa di questi giorni il periodo più interessante della nuova stagione sportiva per cui la stampa in genere dedica ad esso un posto d'onore. Anche la *Stampa Sportiva*, che ha non poco contribuito allo sviluppo del *foot-ball* in Italia, che ha organizzati i più importanti tornei internazionali svoltisi nel nostro paese, non vuole venire meno al suo programma e sempre con piacere tratta dello sviluppo di questo ramo dello sport. L'opera nostra di giornalisti sempre improntata alla verità delle cose, non può e non deve alle volte limitarsi alla pura cronaca illustrata, deve bensì esplicitarsi pure con commenti a decisioni, giudizi su provvedimenti di giurie, federazioni e comitati cui spetta l'organizzazione o il controllo di una organizzazione.

Fatta la premessa sulla nostra opera, prendiamo la parola per giudicare a cosa fatta (e ciò appunto perchè sia tolto ogni dubbio sull'influenza che uno scritto nostro potesse avere nell'animo di chi era chiamato a giudicare), quanto ha deliberato la Federazione.

Questa, che ha oggi finalmente la fortuna di avere un presidente veramente competente, imparziale ed indipendente, come il marchese Ferrero di Ventimiglia, ha da qualche tempo improntata ogni deliberazione alla fedele disposizione di regolamento.

Tale sistema, non sempre forse preferibile, certo si presentava come prima necessità di azione agli uomini nuovi della Federazione. Chi, come il marchese Ferrero di Ventimiglia, si disponeva con l'indipendenza sua a reggere le sorti della Federazione del *foot-ball* fino ad ieri assai mal condotta, doveva prima di tutto imporsi ed imporre agli altri il rispetto del regolamento, il quale prevede fra l'altro il caso di un giuoco violento.

Per violento vogliamo intendere un giuoco dannoso, che provochi tristi conseguenze, un giuoco in ogni modo mai dolo poichè è da escludersi, almeno noi restiamo di questo parere, che mai moventi malvagi abbiano addirittura ad informare l'azione di un giocatore.

Non siamo dell'idea d'altra parte di coloro che, nel giuoco salutare del calcio, vorrebbero vedere un giuoco di cortesia. Il *foot-ball*, come tutti gli sports che riuniscono più avversari in lotta nel medesimo tempo, molto facilmente per colpa di pochi e anche di tutti diventa spesso irruento. Il caso disgraziatissimo di Leone ha costretto la Federazione a punirlo.

Il regolamento lo reclamava, ed è stata una vera disgrazia, diciamo pure, per gli uni e per gli altri. Infatti la punizione se è venuta a colpire uno dei giocatori cosiddetti violenti, d'altra parte ha moralmente colpito un'intera squadra nel momento forse più impegnativo per la disputa del Campionato italiano.

Il regolamento è stato applicato, la *Pro Vercelli* ha avuto i suoi due esclusi, è ritornata protestando in patria, là ha atteso il maggior suo avversario, il *Genoa Club*, e, pure mancando di due forti unità, ha saputo mantenersi all'altezza della ben conquistata sua fama provocando l'ammirazione di tutti indistintamente: stampa, amici ed avversari.

Prima che si inizi il secondo girone del Campionato, ci sia permessa qualche osservazione in linea generale che ci suggeriscono i risultati dei due ultimi matches cui ha partecipato la *Pro Vercelli*.

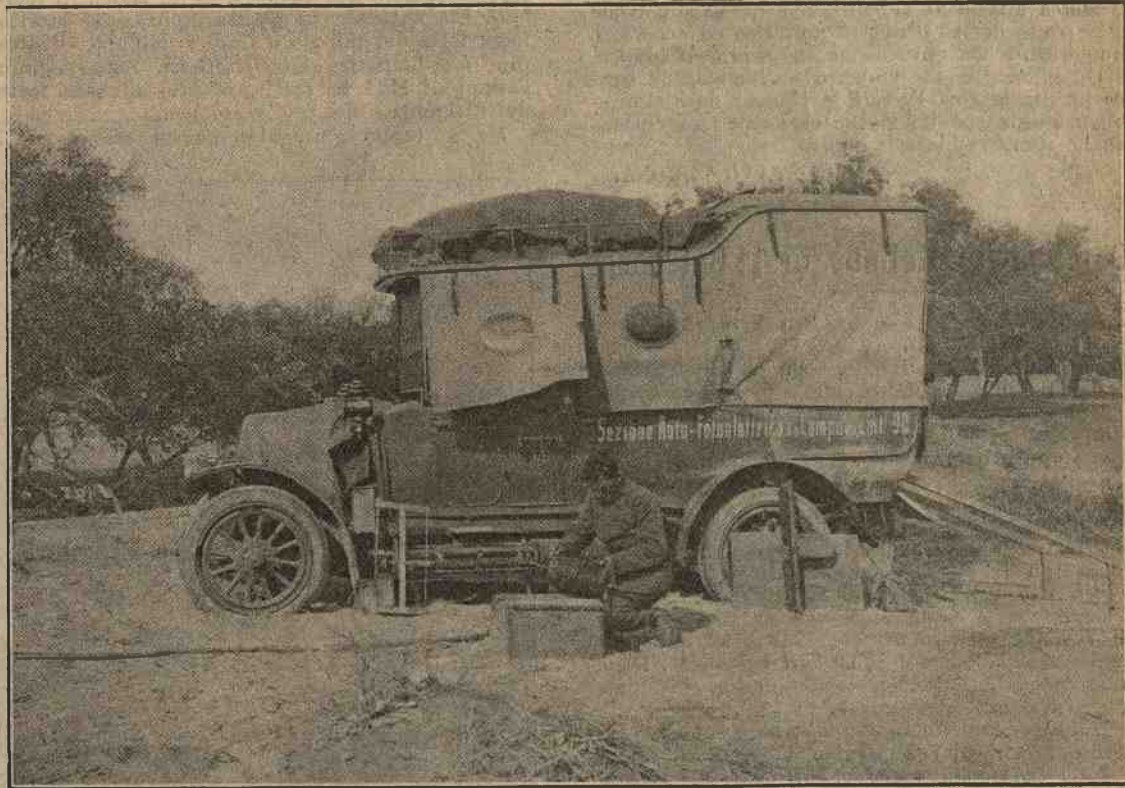
E' un fatto constatato che alcuni giocatori, sia della *Pro Vercelli* come altri del *Torino* e del *Genoa Club*, ci sono apparsi pesanti nei loro movimenti, per cui l'azione del giuoco fu sempre vivace.

Chi deve porre rimedio a questo stato doloroso di cose? E' la Federazione! E perchè gridare quindi contro ogni suo atto? Potrà essere stato eccessivo per i Vercellesi il castigo loro inflitto, e su tale punto non spetta al giornalista giudicare, ma chi ha veramente a cuore lo sviluppo del *foot-ball* deve evitare alla Federazione di motivare simili deliberazioni. Avere un regolamento ed una Federazione che non lo faccia rispettare nessuno crediamo sia di questo avviso, e tanto meno l'amico avv. Bozino che in più occasioni ci ha dato prova del massimo rispetto ch'egli porta a qualsiasi legge o regolamento.

Al punto come sono giunte le cose occorre un rimedio, ma questo vorremmo non si ottenesse a base di multe e squalifiche, ma col solo buon senso di chi dirige le squadre. Occorre rendere il giuoco meno pesante, meno irruento, e ciò vorremmo riscontrare non solo nella *Pro Vercelli* che è e fu per noi sempre la squadra campione, ma in moltissimi altri giocatori di quasi tutte le migliori squadre in cui si riscontra lo stesso fatto.

Imporre agli italiani un vero giuoco inglese forse non sarebbe il preferito, dato il carattere del popolo latino; suggerire d'altra parte il metodo del giuoco pesante degli svizzeri, neppure ciò a parere nostro sembra indicabile.

Si tratta di ottenere infine un po' più di moderazione nel giuoco da noi fin qui seguito, per modo da evitare prima di tutto gli incidenti spiacevoli più volte verificatisi, ed in secondo luogo da non rendere troppo disparate le forze di due squadre contendenti. Ci pare che, se i dirigenti delle squadre moderassero il sistema usato da molti giocatori, e la Federazione chia-



La guerra Italo-Turca. — La vettura automobile azionata da una dinamo producente la corrente elettrica per i proiettori elettrici agli avamposti. (Fot. G. Baldo - Milano).

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

tutti con
bicilette

DEI

pneus TEDESCHI

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



In alto: La 2ª squadra della «Pro Vercelli» che domenica scorsa vinse i «Veloces» di Biella con 3 goals a 0.

In basso: La 2ª squadra della «Veloces» di Biella.

(Fot. da Vercelli).

masse sempre sul campo di giuoco dei giudici non solo competenti, ma che sappiano ottenere il massimo rispetto, ogni regolamento non potrebbe meglio essere salvaguardato. Ma se ciò non faremo d'ora innanzi, non solo costringeremo la Federazione a continuare la serie iniziata delle punizioni, ma termineremo per danneggiare veramente lo sviluppo del *foot ball* che, dobbiamo pur troppo constatarlo, quest'anno, se si esclude il *match* ultimo di Vercelli, non aveva più come altre volte deciso il nostro pubblico ad accorrere numeroso e con entusiasmo sui campi di giuoco.

Un giuoco meno violento si reclama da ogni parte. Sia la *Pro Vercelli* la prima a dare al pubblico questa soddisfazione; essa sa e può vincere anche senza rendere il giuoco irruento.

GUSTAVO VERONA.

Campionato Italiano di 1ª Categoria

Prima di scrivere della *Pro Vercelli* bisogna pensarci ben su due volte. C'è pericolo, anche senza volerlo, di diventare da un momento all'altro il più competente critico di *foot-ball* e un ben amato da almeno mezza popolazione della simpatica cittadina, come di perdere quel po' di stima che prima si godeva nel mondo e sentirsi bersaglio di calorosissimi quanto poco benevoli apprezzamenti.

Ciò nonostante, voglio dedicare queste mie righe settimanali all'avvenimento sportivo italiano che fa il più importante della settimana scorsa: il *match Pro Vercelli-Genoa*. Son pronto a tutto; alla popolarità come alla gogna dei bollenti figli di Vercelli; all'aumento come al ribasso delle mie azioni nella... borsa del *foot-ball* vercellese. Dirò, quindi, quello che sento, che penso, insomma quello che mi pare e piace.

E davvero quello che uno, anche a corto di cervello, pensa di Vercelli come ambiente sportivo e della sua squadra di *foot-ball* come rappresentante del suo sport ufficiale; quello che uno, anche duro e secco come una caruba, sente dinanzi a quegli undici giovani che Vercelli ama perchè essi Vercelli onorano; quanto, insomma, si sente e si pensa di questa piccola città e di questi pochi giovani, è qualcosa di assolutamente

diverso, di più intimo, di più profondo di quanto si sente e si pensa delle altre città e delle altre squadre di *foot ball*.

A Vercelli il giuoco del *foot ball* non è solo uno sport privato, è un'istituzione cittadina, una passione, un'ossessione anzi... Un *match* dove lottano gli uomini di Milano I non è per i Vercellesi uno spettacolo a cui rimangono estranei, è un cimento impegnativo dell'onore della città: la gioventù di Vercelli guarda ai trionfi degli attuali bianchi campioni come tutta la nazione segue oggi quelli delle armi nazionali; il resoconto di un *match* giuocato dai Vercellesi può decidere della sorte di un corrispondente: una critica assicura il boicottaggio del giornale che osa pubblicarla, compromette i connotati dello sfrontato accusatore, un elogio gli procura osanna, amicizie, lettere commosse di grato affetto.

Tutta la scala del *foot-ball*, a Vercelli, si suona in tono alto. Succede di necessità che le note che ne vengono fuori sono sempre le più penetranti, le più vibranti; come succede che spesso sono terribilmente stonate, orribilmente stridenti. E nel canto possente che l'idealità e la passione sportiva di Vercelli ispirano e che si leva alto, all'unisono, dalla forte gioventù di quella città ad onore dello sport del calcio, Dio mio! quali dolorose e strazianti stonature rompono tal volta l'armonia e il ritmo!

Ma sarebbe piccineria volersi fermare a queste mende quando s'ha da dire di un avvenimento come quello di domenica scorsa.

Vercelli aveva in quel giorno un nervoso indomabile. C'era per l'aria un sentore di battaglia che immunosiva, che impensieriva; una tranquillità apparente nascondeva una imminente scarica d'elettricità. I Vercellesi non facevano festa, si preparavano a battaglia.

Immaginate chi erano i nove decimi delle persone che s'incontravano per via! Genovesi. Un treno speciale ne aveva scaricati tanti da popolare le vie principali della industriale cittadina. E' la prima volta che in Italia si sia organizzato un treno speciale per assistere a un *match* di *foot-ball*. Era naturale che questa innovazione storica fosse fatta dal più ricco Club e dall'una all'altra più *foot-ballistica* città italiana. Sarà seguito l'esempio? Ma! Se tutti avessero la cassa forte dei dirigenti e dei soci *rosso bleu*...

Ma se erano giunti i Genovesi mancavano i



La prima squadra del Casale F. C. col suo presidente, prof. Jaffe.

(Fot. P. Poli).

giocatori del *Genoa*. Dove erano andati a finire? A Vercelli nessuno li aveva ancor visti. Eppure ci dovevano essere! Eppure non c'erano: indovinate dove erano! Dalla sera precedente riposavano a Novara, donde giunsero infatti poco prima del *match* col treno di Milano. Perché?

— Santo Iddio! la prudenza non è mai troppa — mi disse un collega genovese.

— Caspita, peggio che a Tripoli!

— Eh, le cose si fanno o non si fanno.

— Già, quando si è signori...

Andammo al campo.

La *Pro Vercelli* ha speso un occhio per il suo campo di giuoco: esso è veramente bello, signorile, comodo. Peccato che esso non abbia una degna cornice panoramica!

Le due squadre scesero in campo al grido di «Viva l'Italia!». Ognuno capì però il doppio senso e qualcuno gridò, all'apparire dei *rosso-bleu*: «Viva l'Europa!». Ma tosto ogni sguardo si posò su quel piccolo pallone che il piccolo Ferraro teneva ai piedi, pronto a correr con esso alla porta di Surdez. Gama fischiò l'inizio. Fu uno scatto, e subito si videro le bianche camicie frammezzarsi alle attillate maglie *rosso-bleu*, avanzarsi, penetrare con insistenza vivace fino alle loro ultime file, fino a toccarne con l'insidiosa palla l'estrema difesa. L'attacco fallì; riprese, indietreggiò ancora, ma ancora avanzò, sempre veloce, agile, preciso.

Ma non voglio far la cronaca del *match*; quando leggerete queste mie righe la cronaca sarà lettera morta; quello che può esser ancor vivo per voi, e che per me, che pur di *match* di *foot-ball* ne ho digeriti una buona dose, resterà indimenticabile, non è quel calcio di Valle, quel *dribblage* di Rampini, quella parata di Surdez, quella scappata di Milanino, quell'arresto di Murphy; no. E' qualcosa che passa sopra a qualunque azione individuale sia pur magnifica, perfetta, che non tien conto se i *goals* furono due, mentre dovevano esser quattro; è una visione ampia del *match*, meno superficiale di quella che vi presentarono i



Il Campionato di prima categoria. — Una fase del *match* «F.C. Piemonte» e «F.C. Internazionale», giuocatosi domenica scorsa a Torino.

Domandate il catalogo con cartolina doppia alla Ditta

ROTA G.B.

della Casa d'Arte HUGUENIN & C.

OENOVA

Via Orefici, 4 — Telefono 57-35

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

DIPLOMI — DISTINTIVI
— SCUDI D'ONORE —

MEDAGLIE

E TARGHETTE PER TUTTI GLI SPORTS — LE MIGLIORI

cronisti, una comprensione intima dello spirito che animava le due squadre avversarie e il pubblico che parteggiava per esse.

I Vercellesi erano gravi, compresi del peso del match: i loro giocatori scesero in campo con volontà ben ferma di non cedere, quasi con rabbia, con un'emozione e un nervoso che si sfogarono tosto, al fischio di Gama, in un impiego a fondo d'ogni forza, d'ogni virtù offensiva. E non fu un fuoco di paglia: fu un fuoco nudrito e lungo, che non diede requie, che bruciò, annientò ogni opposita resistenza, ridusse in cenere le alte e le basse e le brutte querce d'Inghilterra, di Svizzera, del Belgio.

Si leggeva in faccia a quegli undici bianchi un proposito tenace di dar tutto per la vittoria. Con gli occhi ardenti della volontà del trionfo, col gesto vivace e con la voce calma e secca erano stretti in una rete impenetrabile e irresistibile; con l'istinto e la percezione esatta d'ogni movimento, con la precisione e la velocità dei mirabili passaggi erano sempre sul pallone, che cercavano come segugi la preda, spingendolo irresistibilmente al trabocchetto finale. Fu solo lì, sulla soglia, che gli uomini inglesi dimostrarono ancora d'esser degni dei campioni italiani.

Ma dov'era l'attacco genovese, domenica scorsa? Due uomini vi furono buoni, e gli altri?

Io ho applaudito affettuosamente la vostra vittoria, bianchi campioni, perchè mai ve la siete meritata come domenica scorsa. Avrò fatto male, come modestissimo giornalista, ma l'ho fatto perchè m'avete piaciuto, perchè sono italiano.

Sì, come italiano specialmente io v'ho applaudito, perchè la vostra vittoria ha detto ai giovani italiani che basterebbero loro a fronteggiare le importazioni straniere. Della cui purezza io non giudico e non discuto. Son cose che si sanno... e che non si possono dire.

Ma voi della Pro Vercelli avete dato una lezione, così in generale, una buona lezione. Ed era vostro buon diritto, dopo averne ricevuta una che v'ha costato... una delle vostre più belle vittorie. Sì, io sono di quest'avviso, che, pur con Leone e con Fresia (senza menomare il loro valore), non avreste vinto così nettamente il Genoa Club. Ma, a parte questo, io posso ben dirvi (mi pare, pur senza intenzione, d'avervi fatto la bocca dolce!) che la lezione che avete avuto era giusta. Era giusta in questo senso: che, anche ammettendo con voi e con chi vi ha sostenuto che il foot-ball non è un gioco da farsi in guanti gialli, sarebbe desiderabile, considerando, ad esempio, il sistema svizzero e quello inglese, che il sistema italiano s'incamminasse sulla falsariga di questo piuttosto che di quello, e che quindi l'organo direttivo del gioco del calcio in Italia deve assecondare questa preferenza della maggioranza del pubblico e cercare di portare anche voi altri, che pur giocate onestamente, a giocare anche leggeri, non pericolosi.

E francamente voi, che sapete come giocano gli inglesi e come giocano gli svizzeri, non potete fare a meno di ammettere che è preferibile un sistema leggero, esclusivamente sul pallone, a quello che rivolgendosi all'uomo... ne compromette l'integrità degli organi.



Il match di Campionato a Vercelli, domenica scorsa. — La porta vercellese minacciata dai forwards del Genoa Club. (Fot. Guarneri - Genova).

Non portate come scusa che anche altre squadre giocano pesante. Leone è stato il primo capo espiatorio. Altri ne verranno se il sistema continuerà: e neppure è una scusa il fatto che molte volte la Pro Vercelli ebbe dei suoi uomini posti fuori combattimento e non se ne lagnò.

Questo potrebbe provare che la Pro Vercelli è tanto soda nel darle quanto nel prenderle...

Giocate come avete giocato domenica scorsa, e vincerete sempre, perchè siete infinitamente superiori, come allora avete vinto: avrete più unanime ed entusiastiche le approvazioni e le simpatie del pubblico sportivo.

Giuseppe Ambrosini.

La classifica.

Dopo le nove serie di partite, costituenti il primo girone di matches di Campionato, ecco la classifica delle squadre che vi concorrono:

1. Milan Club, con 9 partite giocate e 14 p.
2. Pro Vercelli, con 8 e 13 p.
3. Genoa Club, con 8 e 13 p.
4. F. C. Internazionale, con 9 e 13 p.
5. F. C. Torino, con 9 e 12 p.
6. F. C. Juventus, con 9 e 6 p.
7. Andrea Doria, con 7 e 4 p.
8. F. C. Piemonte, con 8 e 4 p.
9. F. C. Casale, con 9 e 3 p.
10. U. S. M., con 8 e 2 p.

Pro Vercelli, Genoa Club, U. S. M. hanno un match in arretrato e l'Andrea Doria due che non poterono essere giocati causa il mal tempo.

Ecco pertanto le partite che verranno giocate oggi domenica 10 corr.

A Milano: Internazionale-Casale; U. S. M.-Genoa-Club.

A Torino: Juventus-Torino; Piemonte-Milan Club.

A Vercelli: Pro Vercelli-Andrea Doria.

Il campionato Svizzero.

Risultati di domenica 3 dicembre.

Svizzera Centrale:

Basilea b. Berna 6-0.

Young Boys (Berna) b. Nordstern (Basilea) 4-0.

Old Boys b. Bienne 4-0.

Etoile b. Chaux-de-Fonds 3-2.

Svizzera Orientale:

Young-Fellows b. Zurigo 3-0.

Nella Svizzera Occidentale ebbe luogo un match di allenamento tra Servette e Stella. La squadra del Servette, che non ha ancora una sconfitta (nemmeno un match nullo) nella sua regione, e che battè già, nel primo incontro, in modo schiacciante la squadra dello Stella (8 a 1), fu questa volta battuta con 3-1.

Il campionato Belga.

Risultati di domenica 3 dicembre.

F. C. Brugeois e Standard match nullo 1-1.

Union St-Gilloise b. Léopold 4-1.

C. S. Brugeois b. Beerschot 10-0.

Daring. b. Antwerp 5-0.

Gand b. Malines 5-0.

Racing C. Bruxelles b. Excelsior 4-2.

I leaders, St. Gilloise, Daring e Racing di Bruxelles, mantengono fortemente le loro posizioni.



Milano 1°, capitano della Pro Vercelli, circondato dai giornalisti di Torino, Milano, Genova. (Fot. da Vercelli).



La squadra della « Pro Vercelli » che giocò domenica contro il Genoa Club.

CICLI
gomme
PIRELLI

FIAT

per TORINO
Ditta PASCHETTA

Via Santa Teresa angolo Via Genova.

L'aviazione italiana in guerra

Due volte eroi...

Due volte eroi sono i nostri ufficiali aviatori che quotidianamente si spingono in audace volo oltre la fatale oasi di Tripoli.

Sono ufficiali combattenti perchè fan parte dell'esercito di guerra e come tale corrono i rischi della fucilata nemica al pari dei colleghi in vedetta sulle trincee.

Sono aviatori che esplicano una mansione pericolosa, perchè volano in un'atmosfera sconosciuta o quasi nelle sue insidie, soggetta ai più repentini sbalzi di temperatura e di correnti aeree. Mostrano baldamente il coraggio del guerriero e la temerarietà del pilota, che deve esser ben certo del fatto suo, perchè atterrare non può se non nel punto donde è partito, pena una morte non senza agonia...

Un fremito di ammirazione ci scuote quando leggiamo le loro gesta, più che ardimentose, temerarie. L'uomo che ogni giorno muovendosi da un punto, staccandosi dal mondo della gente amica, parte per un viaggio che può non aver ritorno; l'uomo che, oltre all'affidarsi ai capricci di un apparecchio meccanico, oltre a dover ten-

dere continuamente i nervi e l'occhio per dirigere efficacemente il suo velivolo, ha ancora il compito di dover sfruttare parte della sua attenzione e della sua tensione nervosa perchè il viaggio sia utile di nozioni e di informazioni a chi trepido l'attende; l'uomo che, rischiando la vita, trova ancora il modo di farla rischiare all'avversario, col lanciare dall'alto — mai abbandonando la difficile manovra impellente all'equilibrio statico del suo velivolo — degli ordigni micidiali sul nemico ammassato sotto di sé; quell'uomo è doppiamente eroe perchè è doppiamente soldato.

Tutta la grandezza dell'impresa, tutta l'epica drammaticità del suo viaggio è compendiata nel viatico che porta con sé, sotto la forma di una bomba legata sul petto, per modo che, cadendo fra le orde nemiche, queste non potranno più straziare il corpo dell'eroe, alla cui morte seppa spartaneamente provvedere da sé.

Gridateli alti, o fratelli d'Italia, i nomi degli ufficiali nostri: Moizo, Piazza, Gavotti e quanti altri quotidianamente partono dal campo di Gargaresch, e ad ogni dipartita dagli accampamenti potrebbero essere al loro ultimo viaggio! Essi sono i superstiti all'esigua, ma intrepida scolaresca di Centocelle, che nella sua breve, ma gloriosa storia ha avuto i suoi martiri sulla campagna romana...

Essi sono i superstiti, e l'audacia loro, più disciplinata e fatta scaltra da lezioni cruenti, danno oggi alla patria, facendola ancor più grande agli occhi del mondo, che nello staterello dei Savoia non credeva si fossero maturate, in soli cinquant'anni di unità nazionale, tante energie possenti.

Ultima venuta anche nel campo dell'aviazione, l'Italia è stata però la prima a dimostrare che nel lavoro silenzioso d'ogni giorno e di ogni ora si temprano le fibre, e dicendoci inferiori ai nostri occhi, siamo apparsi migliori di fronte agli altri, sì da reggere al confronto di chicchessia.

stione degli areoplani... Certamente devono aver mandato dei lunghi rapporti su questo argomento, poichè è evidente che nelle guerre future il loro impiego acquisterà sempre maggiore importanza. Se ne sono persuasi anche i turchi, che hanno cercato in tutti i modi di procurarsene e di avere degli aviatori, malgrado che gli ulema cerchino ancora di dare da intendere agli arabi, che li vedono la prima volta, che sono degli uccelli mandati da Maometto per annunziare la vittoria contro gli infedeli... o per punire i veri credenti che non hanno saputo sconfiggere gli italiani, quando lasciano cadere delle bombe.

Dopo le atrocità nefande che le orde araboturche mostrarono al mondo inorridito di aver commesse sui prigionieri italiani, quei pochissimi



I nostri aviatori militari a Tripoli.
Il ten. De Rada. Il ten. Marro. (Fot. G. Baldo).



Gli ufficiali esteri visitano i

AUTOMOBILISTI! Le vetture
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima B. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI



chio per il lancio automatico di bombe dagli areoplani, senza che i piloti debbano abbandonare il comando dell'apparecchio in volo. A meno di una vera soluzione del problema, soluzione pratica e sicura, non crediamo che il nuovo dispositivo possa essere migliore del provvedimento di disporre in ogni velivolo un posto per un cosiddetto passeggero per modo di lasciare a questa seconda persona il compito militare dell'impresa, permettendo così al pilota la libera sua azione di nocchiero, senza preoccupazioni ulteriori a quella della manovra dell'apparecchio.

Ad ogni modo ci consta che il Ministero della Guerra applicherà l'invenzione del « lancio automatico di bombe » ai manoplani degli aviatori militari a Tripoli, e ciò in via di esperimento, all'infuori del compito affidato ai nostri dirigibili.

port » in volo.

aviatori prezzolati — non sappiamo ancora esattamente di quale nazionalità — che avevano accettato le offerte dei turchi per porsi al loro servizio contro di noi, furono impediti — in modo per ora definitivo — di passare al servizio dei barbari contro la nazione civile in guerra contro di essi.

Fu l'Europa civile che si ribellò di far causa comune con dei malfattori degeneri d'ogni razza che abbia origine umana.

Si sapranno però un giorno i nomi di questi aviatori mercenari che vorrebbero esser vissuti fra degli *sportsmen*, e considerarsi tali al cospetto dei colleghi nella scuola del volo, che per qualche biglietto da mille si fanno conniventi di una nazione che non è degna di tal nome, di un eser-

cito non di guerrieri, ma di filibustrieri d'imboscata, di martirizzatori beluini, di gente senza patria, senza dignità e senza cuore.

Si sapranno un giorno quei nomi, e gli italiani non li dimenticheranno, ma li legheranno tutti in un fascio con gli avariati avanzi della razza ottomana.

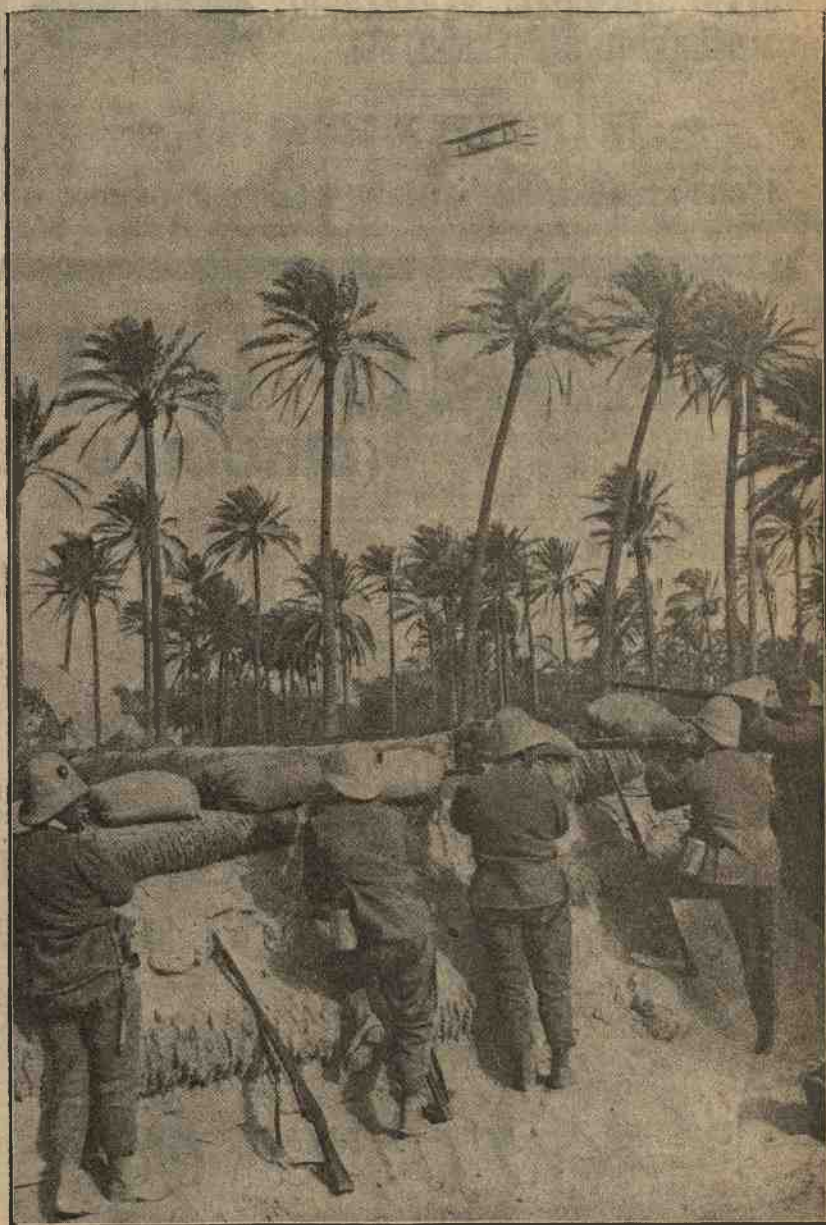
..

Mentre scriviamo queste note di settimana, forse sono giunti a Tripoli i due dirigibili militari — il P 2 ed il P 3 — che domenica scorsa vennero imbarcati a Napoli sulla nave « Lombardina ».

Quando le due corazzate aeree saranno pronte al compito loro, la squadriglia degli areoplani a Tripoli tornerà alla sua funzione prima, di staffetta aerea e così verrà ridotto il terribilmente difficile compito dei nostri aviatori militari lanciatori di bombe.

E' facile infatti prevedere che la funzione di corazzate aeree verrà assunta dai dirigibili cui spetta per l'appunto il compito, non di semplici operazioni di avanscoperta, ma quello più complesso ed efficace di artiglieria aerea. Meglio distribuite per tal modo le due mansioni, assisteremo ad azioni aeree strategicamente più coordinate.

Questo diciamo quantunque proprio di questi giorni si sia resa pubblica la notizia che un distinto ingegnere navale di Spezia ha inventato un apparec-



I tenenti De Rada e Marro fanno una ricognizione durante un attacco agli avamposti.



campo degli aeroplani.

(Fot. G. Baldo - Milano).

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

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

BIANCHI

montate
con gomme

PIRELLI



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.

AEROPLANI

Società d'Aviazione
VIZZOLA TICINO

Costruttori **SOMMA LOMBARDO**

L'officina di costruzione meglio organizzata.

La migliore scuola di pilotaggio.

Il più bell'aerodromo. — Il clima unico.

CHIEDETE INFORMAZIONI

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

FABBRICA DI RADIATORI
ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.



RIPARAZIONI

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

BICICLETTE
TELA
SERIE

FURGONCINI
FRENI
VALVOLE



C. MANTOVANI & C

UFFICI e MAGAZZINI - TORINO - VIA MARIA VITTORIA 6

GRAND PRIX D'AMERICA

(CIRCUITO DI SAVANNAH)

28 NOVEMBRE

COPPA VANDERBILT (292 miglia) :: :: :: **I PRIMI SEI** CLASSIFICATI
SAVANNAH CHALLENGE TROPHY (223 miglia) **I PRIMI TRE** CLASSIFICATI

30 NOVEMBRE

GRAND PRIX

(Km. 662) - **PRIMO:** BRUCE-BROWN su **F.I.A.T.** (km. 119,728 per ora)
2° Hearne su BENZ 3° De Palma su MERCEDES 4° Bragg su FIAT
5° Desbrow su POPE 6° Mitchell su ABBOT-DETROIT

TUTTI CON PNEUMATICI

MICHELIN

Chiudiamo queste note su di un tema sportivo-militare di tanto drammatica attualità, inviando un saluto agli aviatori volontari che apprendiamo essere giunti felicemente, nei due reparti, a Derna e Tobruk. L'audacia e l'abilità loro sia pari al sentimento di patria che li spinse tra le file del nostro esercito combattente oltre le spiagge della Cirenaica, e sia proficua l'opera loro in questa difficile ora che abbiamo sollecitata per mostrare al mondo che non per pietoso eufemismo l'Italia è detta grande potenza.

E' un altro '59 che la terza Italia deve superare. E come allora fu grande l'opera di quanti ebbero a Dea la grande madre Roma, così oggi — nel cinquantenario dell'unità nazionale — sapiano gli italiani compiere romanamente il secondo grande passo per la via dell'avvenire che si prospetta alla patria nostra, consacrando unanime e concorde per la riconquista di un primato storico.

Corradino Corradini.

Il draken-ballon ed i nostri dirigibili militari a Tripoli

«A Tripoli ogni giorno dalla mattina alla sera il «draken-ballon» (pallone drago) è mandato in alto presso i pubblici giardini all'est della città. Mediante la telegrafia senza fili, mediante il telefono e mediante bandiere a colori che si fanno sventolare, gli ufficiali che si trovano nella navicella si tengono in comunicazione continua con quelli che si trovano sulla costa.

«Secondo le comunicazioni ricevute le navi ancorate nel porto possono dirigere il fuoco dei cannoni nel sito che viene indicato dagli osservatori che si trovano nel pallone.

«Questo lavoro viene semplificato dal fatto che il territorio occupato dal nemico, e che si trova sotto il fuoco dei cannoni italiani, è diviso in quadrati, designati da lettere A, B, C, ecc. Ciascuno di questi quadrati è suddiviso in 10 altri piccoli quadrati, designati con cifre. Così, segnandosi «A 4», ecc., si indica perfettamente il sito su cui si deve dirigere il fuoco delle artiglierie.

«Durante il bombardamento di Ain-Zara, che costituiva il propugnacolo più vicino — che ancora aveva il nemico — le vedette aeree hanno potuto indicare i danni subiti dai turco-arabi, e gli errori di mira commessi durante il combattimento.



Alcuni ufficiali del Parco dei dirigibili, facenti parte della spedizione in Tripolitania, col comandante Scelsi.

«L'Italia è stata sempre fra le prime nazioni, per quanto concerne l'aeronautica, e le sue incalcolabili esperienze, durante la guerra attuale, la pongono in una situazione anche più elevata. Attualmente vi sono sul luogo 16 aeroplani, che comprendono macchine «Blériot», «Farman», «Etrich-Nieuport», e tutte rendono buonissimi servizi».

Riguardo ai nostri dirigibili militari sul luogo della guerra, s'era detto che il ritardo della partenza fosse dovuto al fatto che i due dirigibili, dato il peso del loro involucro, non potessero raggiungere un'altezza superiore ai quattrocento metri, mentre invece è stato dimostrato con esperienze che tale altezza può venire facilmente superata in modo da mettersi al sicuro dal tiro dei colpi del nemico.

La vera ragione del ritardo era invece la difficoltà del trasporto dei generatori di idrogeno e l'impianto degli hangars, che per la loro grandezza sono facilmente visibili anche da lontano. Ma tutti e due gli inconvenienti sono stati risolti, perciò è da sperare che fra poco potranno entrare in azione anche questi due nuovi strumenti bellici, coi quali si potrà procedere in modo più efficace al bombardamento dall'alto degli accampamenti nemici.

A tale scopo non saranno usate le bombe al picrato, ma quelle inventate dal capitano d'artiglieria Maltese, che sono state provate tempo fa al ponte dell'Aricea. Esse, come è noto, hanno un raggio d'azione di circa quattromila metri e, comunque sono gettate, cadono in modo d'esplosione, anche se il terreno è molle. Queste bombe sono munite anche di speciale apparecchio di sicurezza, onde evitare l'esplosione in caso di brusco atterramento.

L'impiego del dirigibile sarà più efficace e i tecnici se ne ripromettono grandi vantaggi, potendo il dirigibile mantenersi fermo sempre sullo stesso campo, regolando così il gettito delle bombe, cosa che gli aeroplani non possono fare.

La traversata dell'Atlantico

Il dirigibile Suchard, col quale Brucker deve tentare la traversata dell'Atlantico, sarà inviato quanto prima a Johannisthal per essere gonfiato. Come si sa esso ha una cubatura enorme che raggiunge i 12.000 metri: ha inoltre 50 metri di diametro e 90 di lunghezza, ed è stato costruito sui principi di Perseval. Si dice che possa sollevare, tutto compreso, 9000 kg. di peso.

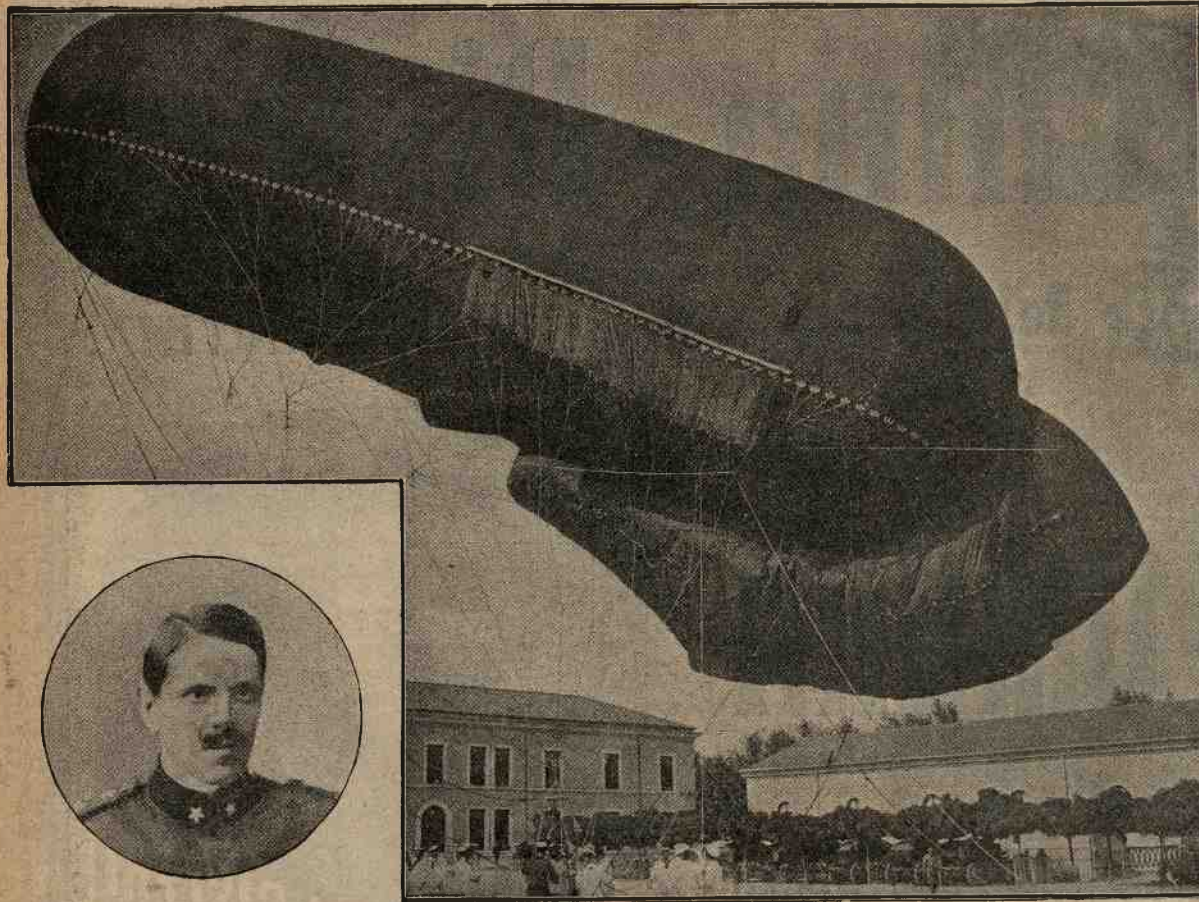
I due motori sviluppano 220 HP. e potranno ottenere una velocità di circa 50 km. all'ora. Alla navicella del pallone è attaccato un battello a petrolio per raccogliere i naufraghi in caso di disgrazia.

Il Brucker è già arrivato da New-York e dirige personalmente gli ultimi lavori.

Un salone d'aviazione a Berlino

Il Sindacato dei costruttori tedeschi e l'Aero Club Imperiale in unione al K. A. C. organizzano per l'anno venturo e precisamente dal 3 al 14 aprile 1912 il primo salone dell'aviazione a Berlino.

Questo salone comprenderà le seguenti categorie: 1. aeroplani di tutti i sistemi; 2. dirigibili; motori ed eliche; 3. materia prima, materia preparata a pezzi staccati per aeroplani e dirigibili; 4. modelli, disegni e piani di dirigibili, di aeroplani, di hangars, vetture di trasporto, gazometri, ecc.; 5. strumenti e carte per la navigazione aerea; 6. provvigioni da bocca per aeronauti; 6 bis, sezione storica della navigazione aerea; 7. lavori scientifici, oggetti d'arte, ecc.; 8. macchine, strumenti.



Il draken ballon, l'utilissimo mezzo di ricognizione aerea che ha guidato i tiri delle navi sull'oasi tripolina. Nel medaglione: Il ten. Giovanni Pastine, comandante del Parco areostieri di Tripoli. (Fot. A. Collari - Roma).

REJNA-ZANABDINI - 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.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

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

GIOVANNI ANIBROSETTI

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",



"White Star"

RULLI-PATTINI

Chiedere Catalogo
alla

Ditta WIPPERMANN

MACHERIO (Brianza).

Officina madre a Hagen i. Westfalen, 5 (Germania).



Ferro - China - Bisleri

tonico ricostituente del sangue

VOLETE LA SALUTE??..

NOCERA-UMBRA

"Sorgente Angelica"

La Regina delle Acque da tavola

Vendita annua:

10.000.000 di Bottiglie.





*I grandi campioni del giuoco della pelota.
Chiquito De Cambo, il migliore giocatore francese.*

LA PELOTA BASCA

Per dare un'idea generale di questo giuoco, diremo che esso ricorda quello che è conosciuto ordinariamente come il giuoco della palla al muro.

Si lancia una palla contro un muro di una certa altezza e si tratta di riprenderla quando ne torna indietro e prima che tocchi terra.

E' molto meno complicato del lawn-tennis coi suoi quadrati di servizio, ma esige molto più forza e agilità.

In effetto il muro apposito alla sede della Società di Neuilly non ha meno di venti metri di altezza e altrettanti di lunghezza.

Quanto al cortile pel lancio misura sessantacinque metri di lunghezza sulla stessa larghezza del frontone.

Le partite si giocano generalmente fra due campi di tre giocatori uno di dietro e due davanti di cui l'uno a destra e l'altro a sinistra; ed in 60 punti; tuttavia quando gli avversari hanno insieme 58 o 59 punti essi prolungano la partita fino ai 70.

La palla è pesantissima; è composta di un nocciolo di gomma, circondata di una lamina strettissima, ricoperta essa stessa di un doppio spessore di cuoio. Per ricevere questa palla i giocatori si servono di un guanto di vimini chiamato *chistera*, guanto di una forma tutta speciale che, secondo l'espressione di Andrea Faucault, competentissimo in materia, si accosta sensibilmente alle membrane del pellicano.

La parte in cui il giocatore caccia la mano e che la lega in modo che formi corpo col suo braccio, è in cuoio. Così si vede subito la differenza del guanto destinato a ricevere la palla cogli istrumenti piatti del tennis o della *longue-paume*.

Inoltre nella *pelota basca* non vi è lanciata di colpo; ella segna un tempo di fermativa nella concavità del guanto ed è soprattutto, pure durante questo minuto secondo di immobilità che il giocatore apparecchia il colpo vero del giuoco. Tocca perfino che i *pelotari* prendano uno slancio di due o tre passi prima di rilanciare la palla che va nel loro guanto. Molte sono le gherminelle per tentare di far mancare la palla all'avversario.

..

Andrea Faucault segnala due processi particolarmente in favore presso i *pelotari* per marcare un punto; l'uno consiste nel non far mai rimbalzare la

palla che al fondo del giuoco e così stancare la retroguardia del campo avversario che successivamente si trova costretto ad una serie di sforzi; l'altro consiste nel far toccare la palla al muro il più possibile vicino alla linea al di sopra della quale deve essere lanciata, perchè così il tragitto si trova considerevolmente raccorciato e l'avversario ha minor tempo per riprenderla.

Vi è pure la *carotte* che consiste nel colpire la palla adagio e farla quindi cadere quasi morta vicino al muro senza che alcuno del campo avversario abbia il tempo di venire a riprenderla.

Niente è bello come della retroguardia che riceva, a 60 metri dal frontone, la palla inviata al fondo del giuoco e la rilanci sopra il frontone.

Che forza di energia e che agilità conviene spiegare per rinnovare dieci volte questo colpo come faceva spesso il Chiquito nei suoi bei giorni! Ma gli anni lo guastarono alquanto.

Questo d'altronde è il giuoco nazionale dai Baschi di Baiona a Oleron dove i monelli giocano contro un muro con guanti che essi stessi si confezionano. Spesso il campione di un villaggio sfida quello di un altro villaggio.

Narra la leggenda che la *pelota* abbia terminato secolari lotte sanguinose fra due villaggi di confine, l'uno spagnuolo e l'altro francese.

Un curato si immaginò di terminare le ostilità mediante una partita di *pelote*.

Il villaggio vinto avrebbe dovuto portare tutti gli anni al vincitore un agnello vivo come tributo in segno di sottomissione.

E i due villaggi, in seguito a questo combattimento di nuovo genere, sono divenuti i migliori amici del mondo e, ciascun anno, il villaggio tributario va a fare visita all'altro, il che fornisce occasione di feste pubbliche.

CHIKUITO.

Chiquito è il campione del mondo alla *pelota basca*. La *pelota* ora assai conosciuta anche in Italia, ma nel paese dei Baschi è addirittura una frenesia: i bimbi giocano alla *pelota* assai più che in Italia la palla o le bocce. Ora a Parigi è stato inaugurato anche un nuovo club della *pelota*.

I più celebri giocatori sono adesso a Parigi e fra questi Chiquito giudicato invincibile in Spagna, a Buenos Aires, a Biarritz. Chiquito, assai giovane, come tutti i suoi compagni pallonari, non ha per maggior dote la modestia. Richiesto di un pensiero dal *New York Herald* ha spedito da Neuilly sulla Senna questa frase:

— Volete la mia idea sulla *pelota*?... Ebbene è il più bel gioco del mondo e io non ho paura di nessuno. Chiquito de Cambo campione del mondo.



Chiquito De Vergara, il rivale del campione francese.

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 - Armeesöl - 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 Ciclismo, Meccanica, Aviazione.

LISTINI A RICHIESTA

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

RECORD MONDIAL

Trois Grands Prix consecutifs à Montecarlo

Impermeabilità assoluta, sicurezza per le armi, penetrazione massima.

Inutile riprodurre il cliché della nostra marca speciale di tiro **LION** a L. 20 che confezionata da noi qui, nello stesso bossolo Eley, è la copia fedele dell'originale.



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

Giuoco del Calcio

Gli altri matches di domenica scorsa.

A Milano l'Unione Sportiva ha corso l'alea di ottenere vittoria contro una delle nostre massime squadre, quella del *F. C. Torino*, i cui uomini non trovarono che una sola volta la via della rete milanese.

Bravi unionisti! Ogni tanto uno spiazzo di vittoria non fa male e l'aver perduto così onorevolmente un *match* che forse con un altro arbitro poteva finire a punti pari, può essere un buon auspicio per gli incontri prossimi.

La squadra dei *granata* consolida così vieppiù la sua classifica avanzando faticosamente sulla lunga via del Campionato a tappe, che se non sono soverchiamente brillanti, riescono pur tuttavia sufficientemente utili al miraggio dei suoi dirigenti.

Chi invece ha perduto con una soverchia quantità di *goals* è stata l'*Andrea Doria* che se ne è lasciati segnare quattro dai *rosso-neri* del *Milan Club*. Credevamo infatti che i *doriani*, dopo la partita ottimamente giocata a Torino, avrebbero sostenuto l'incontro col *Milan Club* in modo più brillante. Ma i velocissimi e vivaci Milanesi s'erano prefissi di dimostrare al colto ed all'incerta che l'ultima ora non è ancora suonata per la squadra *leader* anche se le sono venuti a mancare alcuni dei migliori elementi della prima infornata di principio stagione.

A Torino il *F. C. Piemonte* ha giocato un buon *match* col *F. C. Internazionale* che con due soli *goals* ha segnato la sua superiorità sulla decimata squadra dei *rosso-celesti*.

L'*Internazionale F. C.* ha giocato però da gran signore, dando modo all'agilissimo *Faroppa* di farsi applaudire in più d'una sensazionale parata. Si deve anzi al popolare *Pony* se la squadra *piemontina* non fu *écrasée* dall'elegante ed efficacissimo giuoco degli *internazionali*.

Contemporaneamente veniva disputata sul campo della *Juventus* la partita fra questa società ed il *F. Casale*, partita che venne giocata con accanimento, senza alcuna brutalità, e fu assai interessante.

E' veramente encomiabile la buona volontà di tutti i giocatori della squadra casalese che, nonostante le numerose sconfitte subite durante l'attuale Campionato, giocano con uno slancio straordinario, degno invero di miglior fortuna.

I Casalesi sono riusciti a fare *match* pari (2-2) con gli *juventini* che furono però inferiori all'aspettativa, mancando di quel gran maestro che è il Goccione, il quale aveva preferito recarsi ad arbitrare una partita di Campionato II Categoria a Milano!

Campionato Veneto-Emiliano 1ª Categoria.

Iniziatosi domenica scorsa con le partite di Verona e Venezia, diede questi primi risultati:

Le corse al Velodromo d'Inverno al Palais des Sports di Parigi.
(Fot. G. Baldo - Milano).

Hellas di Verona vince Associazione Club Venezia con 2-1.

Venezia F. C. e F. C. Bologna fanno *match* pari 1-1.

Campionato di 2ª Categoria.

Risultati di domenica scorsa:

Lambro vince Racing Libertas con 5 goals a 2.

Unitas U. S. M. II, *match* pari 1-1.

Luino F. C. vince il Casteggio F. C. 2-1.

Genoa Club II vince Andrea Doria II, 2-0.

F. C. Torino vince F. C. Piemonte, 6-2.

Le corse al Palais des Sports

Il successo della riunione al Palais des Sports è stato il *match* fra i due formidabili *stayers* Guignard e Léon Didier ha segnato una vittoria meravigliosa del vecchio *recordman* mondiale dell'ora il quale ha vinto come ha voluto stabilendo per tutte le distanze percorse altrettanti *records* locali.

Nell'ora Guignard percorse km. 72,800 battendo così il *record* precedente di L. Didier per circa km. 2.

Nelle prove di velocità per il campionato d'inverno si distinse ancora una volta Pouchois vincendo in splendido stile entrambe le prove disputate e pren-

dendo definitivamente il primo posto nella classifica generale.

Schilles ha vinto con facilità il campionato d'inverno per dilettanti dando l'impressione che egli potrà contrastare con successo il primato dei famosi Pouchois, Ellegaard ed Hourlier nel suo prossimo debutto nella categoria dei professionisti.

Ottima infine fu la corsa del Polledri nella corsa «Fritz Theile» su 10 km., che si risolse con la difficile vittoria di Comés seguito vicinissimo dal campione italiano.

Ecco il risultato delle singole prove:

Corsa inseguimento, m. 1000. — 1. Prévost in 1'49" 3/5, 2. Colombatto, 3. G. Léonard, ultimo giro 16" 4/5.

Campionato d'inverno per dilettanti, finale, m. 1000. — 1. Schilles in 1'39" 4/5, 2. Beg, 3. Domousseau, ultimo giro 15" 4/5. Vinto facilmente rialzato.

Tandems, m. 1000. — 1. Wirth-Perraud in 1'13" 3/5, 2. Avrillon-Gauthier, 3. Michaud-Carapezzi E., ultimo giro 15" 3/5.

Campionato d'inverno per professionisti, 10ª prova. — 1. Dupré in 1'26", 2. Otto Meyer a mezza lunghezza, 3. Dupuy a una lunghezza, ultimo giro 16".

11ª prova. — 1. Ellegaard in 1'41" 2/5, 2. Comés a 1/4 di ruota, 3. Jacquelin a una lunghezza, ultimo giro 15" 2/5.

12ª prova. — 1. Pouchois in 1'21" 3/5, 2. Hourlier, a 1/4 di ruota, 3. Bader a due lunghezze, ultimo giro 16" 1/5.

13ª prova. — 1. Pouchois in 1'46" 1/5, 2. Bader a mezza ruota, 3. Jacquelin a una lunghezza, ultimo giro 15" 3/5.

14ª prova. — 1. Ellegaard in 1'25" 3/5, 2. Dupré a una lunghezza, 3. Dupuy rialzato, ultimo giro 15" 4/5.

15ª prova. — 1. Hourlier in 1'46" 2/5, 2. Comés, 3. Otto Meyer a una lunghezza, ultimo giro 16".

Classifica attuale. 1. Pouchois con punti 6, 2. Ellegaard e Hourlier con 7, 4. Dupré con 9, 5. Comés con 10, 6. Otto Meyer con 11, 7. Bader con 12, 8. Dupuy con 12, 9. Jacquelin con 15.

Premio «Fritz Theile», km. 10 con un tandem all. — 1. Comés in 13'21" 3/5, 2. Polledri a una lunghezza, 3. Quaisard, ultimo giro 17".

Match Guignard-L. Didier, un'ora dietro motori leggeri. — 1. Guignard con km. 72,800 (*record*) 2. L. Didier a 3 giri.

Ecco la tabella di marcia:
10 km. Guignard 8'20" 3/5, 20 km. 16'10", 30 km. 24'17" 2/5, 40 km. 32'21" 2/5, 50 km. 40'48" 1/5, 60 km. 49'4" 3/5, 70 km. 57'26" 2/5; tempi che costituiscono altrettanti *records*.

Nella mezz'ora km. 36,050.

Le Olimpiadi di Stoccolma ed il concorso dell'Italia.

Si è riunito a Roma il Comitato italiano per le Olimpiadi internazionali che avranno luogo a Stoccolma nel prossimo luglio, prendendo importanti decisioni circa l'intervento dei nostri campioni. Era presente alla riunione lo scudiero del Re di Svezia De Rosen, rappresentante ufficiale del Comitato di Stoccolma, il quale ha spiegato i dettagli del concorso ippico, dimostrando come esso non possa confondersi con altri concorsi di carattere privato e speculativo. Ha poi dato ampie notizie intorno ai programmi delle altre gare.

Il Comitato si riunirà di nuovo quanto prima per stabilire le norme delle grandi eliminatorie.



La squadra fiorentina della Palla al maglio con pattini, premiata a Viareggio con la Coppa Barsanti, e composta dei signori Pozzi, Peruzzi 1°, Brunelleschi, Peruzzi 2°, Orfice, Tempesti, Conti (1), capitano.
(Fot. al lampo magnesio di A. Alemanni - Firenze).

Le più meravigliose automobili del mondo

E. M. F. FLANDERS

Produzione 1911: oltre 40.000 vetture

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

CONCEDONSI RAPPRESENTANZE - GARANZIA 12 MESI

(*) Col 1° gennaio 1912, aumento L. 250.

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



S. A. D. A.

Società Anonima di Aviazione

Via Marino, 3 - MILANO - Via Marino, 3

Telefoni { Aerodromo } 8787 | Telegrammi: AEROPLANI MILANO
Studio 1642 |

SCUOLA DI AVIAZIONE

Piloti sezione Biplani:

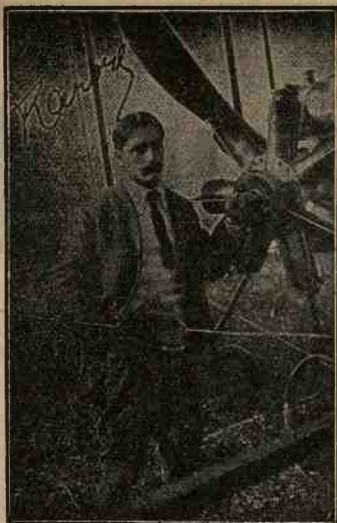
DEROYE - SALVIONI

Piloti sezione Monoplani:

MAFFEIS - VERONA

VENDITA

di Apparecchi di qualsiasi tipo.



Deroys pilota istruttore della Sezione Farman

Fabbrica d'Aeroplani

Monoplani e Biplani

Garanzia un'ora di volo

Fornitura materiali per Aeroplani
di qualsiasi tipo

**AERODROMO
DI TALIEDO
MILANO**



PEDALI

per BICICLETTE

CHIEDERE CATALOGO
della nuova Fabbrica Nazionale

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

La jinitezza squisita della

MOTOBORG

la pone al disopra di tutte le altre.

Meccanici e Negozianti assicuravono la rappresentanza per 1912.

E. M. BORGO

TORINO - Via Venti Settembre, 15 - TORINO

CONSULTATE il CATALOGO
delle AUTOMOBILI

LANCIA

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

" LANCIA "

munite di motore di 20/30 HP.

LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 101-100 - TORINO

Agenti esclusivi per Piemonte: Bochi & Bertolino - Via S. Quintino, 23 - Torino

G. VIGO & C^{IA}

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cayour

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

GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

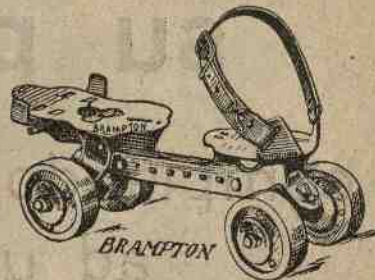
Novità Manubrii graduabili



" 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.



Gran Premio d'America

CIRCUITO DI SAVANNAH

30 Novembre 1911

1^o Bruce-Brown

4^o Bragg

con macchine

FIAT

200 HP

su pneumatici MICHELIN

compiendo il percorso di km. 661,781 in ore 5, 31', 29"
ad una velocità media di km. 119,728

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

TORINO - 30-35 Corso Dante - TORINO