

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcostasia
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

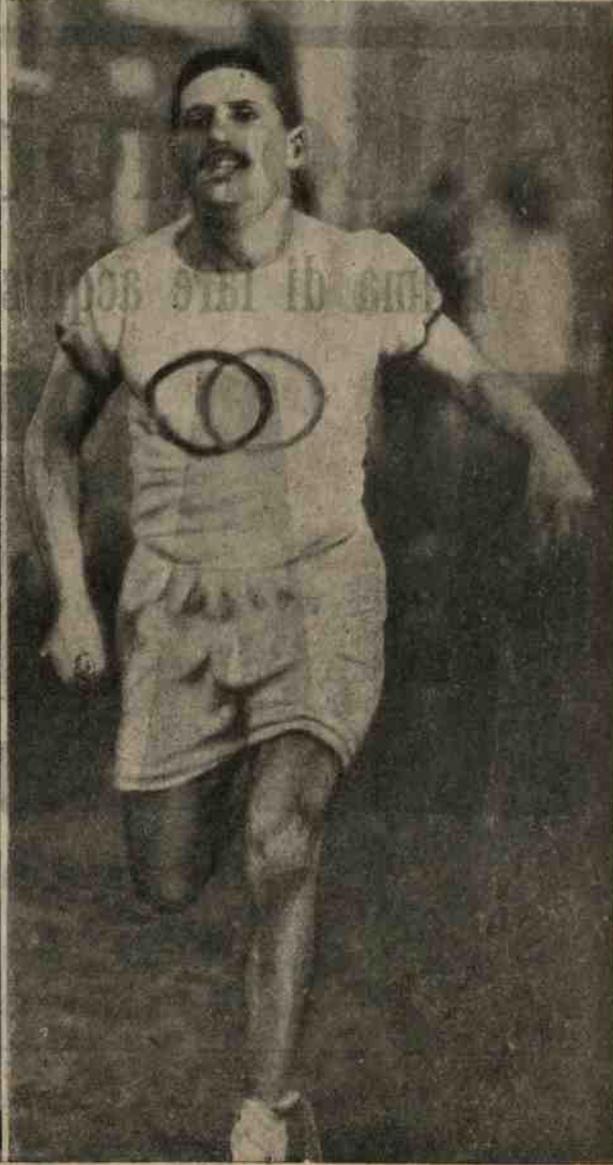
(Conto corrente coila Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero { Italia Cent. 10 } Arretrate 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



Il Cross Country Podistico delle cinque nazioni disputatosi a Edimburgo.

A Edimburgo si è disputato su 15 Km. il Cross Country delle cinque nazioni, vinto dal francese Bouin (in basso). - In alto: Keyser 6 arrivato.

La Dinamo Trier=Martin

ha risolto il problema dell'illuminazione elettrica nelle Vetture Automobili.



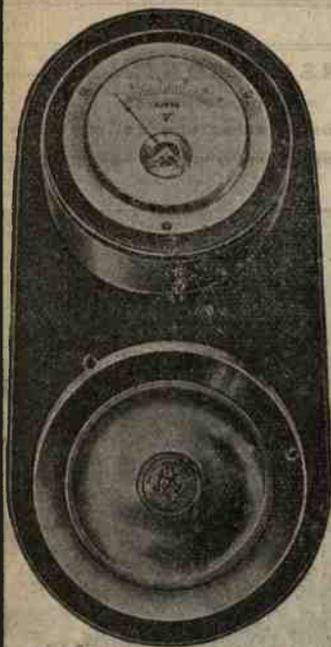
**La migliore delle
Dinamo che finora
si conoscano.**

Fabbricazione Inglese accuratissima.

Con Regolatore a Mercurio.

La più economica.

Preventivi per impianti
completi e posa in opera
a richiesta.

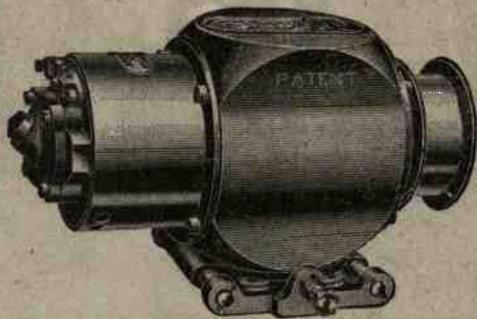


Opuscoli a richiesta.

Concessionario per l'Italia:

D. FILOGAMO

24, Via del Mille - TORINO.



SERIE

CHATER LEA

Concessionari per l'Italia:
BROWN BROTHERS Ltd-Londra

LA SERIE
che è costruita con cura infinita
Tutti i pezzi sono permutabili

Vendita esclusiva per l'Italia:
EMMO GHELFI
TORINO - Piazza Sallustiana, 113 - TORINO

Automobilisti!

Prima di fare acquisto di una Automobile, provate i châssis

MAZZARO

Forza 20-30 HP

Tre tipi di châssis

Unico tipo di motore 100 x 140

Agenzia Automobili NAZZARO & C.

ROYAL GARAGE

REMMERT & FORNAS - Corso Casale, 20 - (Presso Gran Madre di Dio) - Telefono 53-47 - TORINO

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

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

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - DUSSELDORF - VOHWINKEL - GENOVA

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

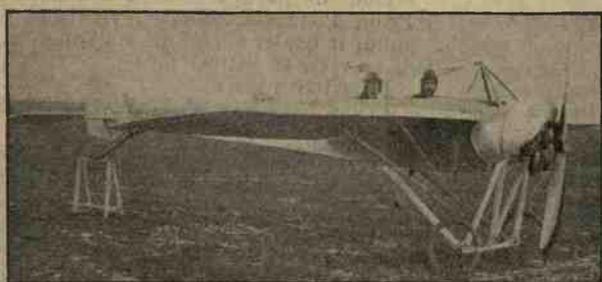
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere della " Reai Casa di S. M. la Regina Madre „

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

Monoplani MORANE

I più veloci. — I più robusti. — I più meccanici.



Scuola e Modelli a Villacoublay a 7 Km. da Parigi.

S.c.età Anonima degli Aeroplani MORANE-SAULNIER

PARIGI - 206, Boulevard Péreire - PARIGI

Cataloghi illustrati gratis.

Telegrammi: Morsaul-Paris.

Telefono 590-36.

MOTOCICLETTA

F.lli DELLA FERRERA & BIANCO
TORINO

Sospensione brevettata.

Motore a valvole in testa e montato a sfere

Tutti la imitano - Nessuna la eguaglia!

Pneumatici

W. & A.

BATES

Limited

di Leicester

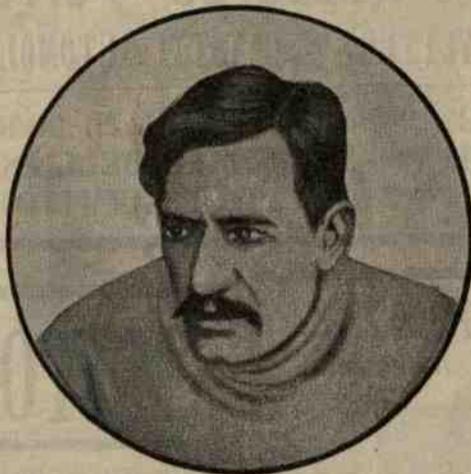
Agenzia per l'Italia: BATES TYRE COMPANY (Italy) Limited

Via Vittoria, 51 - MILANO - Telefono 51-36

Le corse ciclistiche della settimana

La corsa Parigi-Roubaix ha sortito esito buono. Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Cruppelandt di Roubaix alle 15 37 impiegando a coprire i 266 chilometri metri ore 8 30 ad una velocità media oraria di km. 31,290; 2. Garrigou Gustavo, a due lunghezze; 3. Letourgie Maurice di Roubaix a 200 metri; 4. Lapize Ottavio, a 250 metri; 5. D. Fraye, a 300 metri; 6. Masselis, a 330 metri; 7. De Ruyter, a 500 metri; 8. Van



Cruppelandt, vincitore della Parigi-Roubaix.

4. Barziza Giovanni; 5. Z. nichetta Gino; 6. Sitia Vittorio, Fassi Giovanni, in gruppo.

Il 2° giro di Lombardia per studenti, organizzato dall'Audace Club studenti, ha avuto il suo svolgimento sul percorso: Milano (Gorla I), Lecco, Erba, Como, Varese, Gallarate, Milano, km. 150 circa.

Ventiquattro concorrenti dei 41 iscritti si presentarono a Gorla I sotto gli ordini dello starter signor Rzzatti, presidente dell'A. C. S., per la partenza che venne data esattamente alle 9 e 5'.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Colombino, di P. nerolo, alle ore 15 e 2', impiegando a coprire i 150 km. ore 5 e 57', con una velocità media oraria di km. 25,210.

2. Cerri, di Milano, a una ruota.

3. Nazzari, di Milano, a un quarto di ruota.

4. Gavazzi, a una lunghezza.

5. Capello, 6. Platè, 7. Capasso, 8. Comolli, tutti in gruppo serrato.

Quindi, a brevi intervalli: 9. Cortesina, 10. Clerici, 11. Colombo, 12. Bianchi G., 13. Invernizzi, 14. Castellani, alle 16 e 20'; 15. Locati, 16. Pozzi, 17. Monti.

Il Velodromo del Parc des Princes di Parigi ha aperto domenica le sue porte per il solito Gran Premio di Pasqua (velocità: 1333 metri). Vi parteciparono tutti i grandi campioni attuali, e cioè: Ellegard, campione del mondo; Hourlier, Friol, Pouchois, Moretti, vincitore dello scorso anno, il quale, anche questa volta, ha dato prova di trovarsi in ottima forma.

Ecco i risultati:

Prima batteria: 1° Ellegard, 2° Didier.



La partenza dei concorrenti alla Parigi-Roubaix

(Fot. Rol - Parigi).

Daele, in ore 8 36; 9. Plateau, ad 1 lunghezza; 10. Deman, in ore 8 38; 11. Durando Carlo di Torino, in ore 8,40; 12. Haughm Louis, in ore 8,42; 13. Leonard G. in ore 8,43; 14. Van Derweide in ore 8,43 15; 15. Paul Ernest in ore 8,44; 16. Hanlet a una lunghezza; 17. Faber François in ore 8,47; 18. Evearts in ore 8,50; 19. Cruchon in ore 8,50 30; 20. Persin in ore 8 52; 21. Passerieu; 22. Leort; 23. Tiberghem; 24. Huret; 25. Giomo Angelo di Torino; 26. Maertens; 27. Vandenberghe; 28. D. offre; 29. Charron (junior); 30. Tribouillard; 31. B. noit; 32. Dupont; 33. Lafoucade; 34. Masselis (junior); 35. Niedergang; 36. Bell; 37. Charron (senior); 38. Pressen; 39. Desmet; 40. Cornet; 41. Lanny; 42. D-voye; 43. Galito; 44. Beaugendre; 45. Pardon; 46. Chauviè; 47. E. H. usghem; 48. Dierick; 49. Lambot; 50. Bergeroux; 51. Dumoutik; 52. Delplacé; 53. Harut; 54. Ligon; 55. A avoine; 56. Poyet; 57. Priex; 58. Dhaen; 59. Dury; 60. Leiaert; 61. Deschoeve.

Il Giro del Veneto e cioè Padova-Mestre-Treviso-Faltre-Primilano-Bissano-Cittadella-Padova, km. 200 è stato vinto da Roncon Giovanni di Padova; 2. Girardengo Costante; 3. Quaglia Quarto;

Seconda batteria: 1° Friol, 2° Jacquelin.

Terza batteria: 1° Dumé 2° Moretti.

Quarta batteria: 1° Hourlier, 2° Pouchois.

Prima semifinale: 1° Pouchois, 2° Ellegard, a ruota; 3° Rettich.

Seconda semifinale: 1° Friol, 2° Moretti, a mezza ruota; 3° Didier.

Difficilissima è la vittoria di Friol, il quale non riesce a battere l'italiano Moretti che negli ultimissimi metri.

Terza semifinale: 1° Hourlier, 2° Dupré, a ruota; 3° Jacquelin.

Finale: 1° Pouchois, 2° Friol, per 10 centimetri; 3° Hourlier, a ruota.

ANZANI
motori per aviazione e turismo.

L'aviatore Cobioni, all'Aerodromo di Vizzola Ticino, batte il Record Mondiale della Velocità, con un motore di 6 cilindri, 50 HP.

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

CACAO TALMONE

Il re dei Cacao

Il cacao dei Re



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

BUSTI

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

COPPE PER PREMI

In vero argento e di metallo bianco argentato. Grande deposito sempre pronto

ARGENTERIE DA REGALO
GAETANO BOGGIALI

Tel. 2072 - MILANO - Via S. Maurizio, 17 (Int.)

Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta

BREVETTI D'INVENZIONE
E MARCHI DI FABBRICA

UFFICIO INTERNAZIONALE

A. M. MASSARI
ROMA - Via del Leoncino, 32 - ROMA



NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS.."

CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE 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



Agenzia Lombarda
Via Bazzoni, 8
MILANO

PNEUMATICI

TEDESCHI

Madonna di Campagna - TORINO

Agenzia Piemontese
Corso Oporto, 31 bis
TORINO

Per la nostra flotta aerea

La Stampa Sportiva che nonostante le difficoltà da incontrarsi nell'attuazione dell'idea è stata la prima rivista d'Italia che ha lanciato l'appello all'aviatore borghese per unirsi a quello militare nella guerra in Libia, la Stampa Sportiva che è oggi orgogliosa di avere contribuito al successo dell'aviazione in guerra, manda un plauso a quanti già vollero ed a quanti vorranno ancora rendersi benemeriti nell'assicurare all'esercito italiano una potente flotta aerea.

Un augurio solo ci facciamo ed è quello che in questa nobile opera patriottica cui si accingono i figli d'Italia, non si facciano dispersioni di energie. L'Aereo Club d'Italia ha promosso il Comitato centrale il quale ha sede presso l'Aereo Club in Roma ed al quale devono fare capo tutte le sottoscrizioni aperte presso comitati regionali e provinciali, presso giornali, ecc.

La Stampa Sportiva è stata chiamata a fare parte del Comitato esecutivo nominato in seno al Comitato promotore che comprende il Piemonte e la Liguria ed è lieta di potere contribuire ancora una volta al nobile proposito di associare il popolo nella difesa della Patria con la offerta del più moderno e meraviglioso ritrovato del genio umano. Mettiamo fin d'ora a disposizione del Comitato Piemontese-Ligure il nostro giornale per la pubblicazione di ogni voce della sottoscrizione ed invitiamo tutti gli amici e sportsmens delle due ricche regioni a dare il loro contributo in qualsiasi forma concorrendo così al nobilissimo e patriottico intento.

La Stampa Sportiva, mentre ammirata plaude al gesto grandioso del comm. Marrone di Torino, il proprietario della fabbrica mondiale di vermouth e champagne Cinzano, il quale ha offerto per il primo all'Esercito un aeroplano, si augura che l'esempio abbia ad avere ammiratori in ogni classe sociale e non mancherà di segnalarne i benemeriti.

GUSTAVO VERONA.

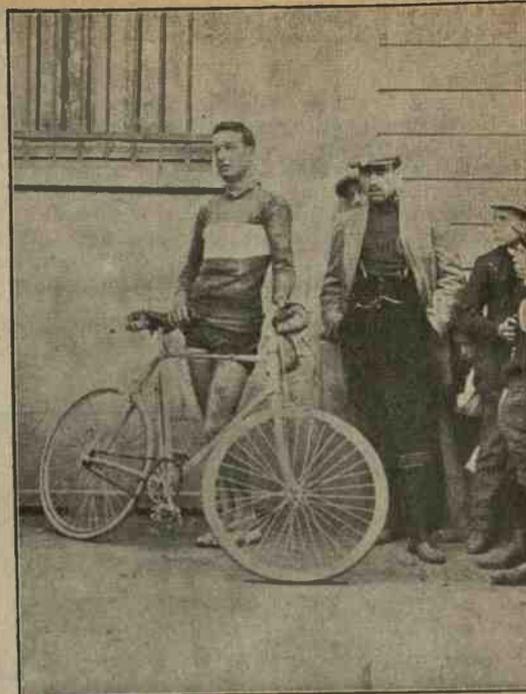
Le norme per la sottoscrizione.

« La presidenza del Comitato centrale della sottoscrizione nazionale per la flotta aerea, d'accordo con l'Aereo Club d'Italia, ad eliminare ogni possibile dispersione di energie, che tutte invece debbono concorrere all'altissimo scopo che anima questa patriottica iniziativa, ha stabilito delle norme regolamentari per la sottoscrizione stessa. Esse hanno per iscopo di disciplinare le varie iniziative in un unico organismo di carattere nazionale, che l'entusiasmo della coscienza italiana dà all'impresa ora iniziata la qualità di una grande manifestazione della Patria ».

Le norme sono le seguenti: La sottoscrizione nazionale per la flotta aerea d'Italia è indetta dall'Aereo Club per iniziativa del barone Leonino da Zara, ed è diretta da un Comitato centrale al quale debbono far capo tutti i Comitati locali e riferire circa le iniziative che assumono a riguardo della sottoscrizione.

Questo Comitato centrale ha nel suo seno una Commissione esecutiva di sette membri. Le offerte in massima di aeroplani si intendono in denaro valutando in lire ventimila il prezzo di un aeroplano. Tutte le persone od Enti che offrono tale somma hanno il diritto di assegnare all'aeroplano offerto un nome che sia di gradimento del Ministero della guerra. Dietro accordo col Ministro si potranno accettare dal Comitato direttamente gli aeroplani, il tipo dei quali sarà fissato dal Ministero della guerra. Le somme in favore della sottoscrizione sono raccolte esclusivamente dai Comitati locali aderenti e riconosciuti dal Comitato centrale. Tutti i giornali che aprono una sottoscrizione riceveranno, comunicato per mezzo dell'Agenzia Stefani, il totale di tutti i contributi pervenuti al Comitato centrale.

All'estero le sottoscrizioni saranno raccolte dai Comitati nazionali facenti parte alle autorità consolari italiane. Le somme offerte dovranno essere trasmesse al tesoriere del Comitato centrale che ne curerà il versamento alla Banca d'Italia. Le offerte e qualsiasi comunicazione saranno indi-

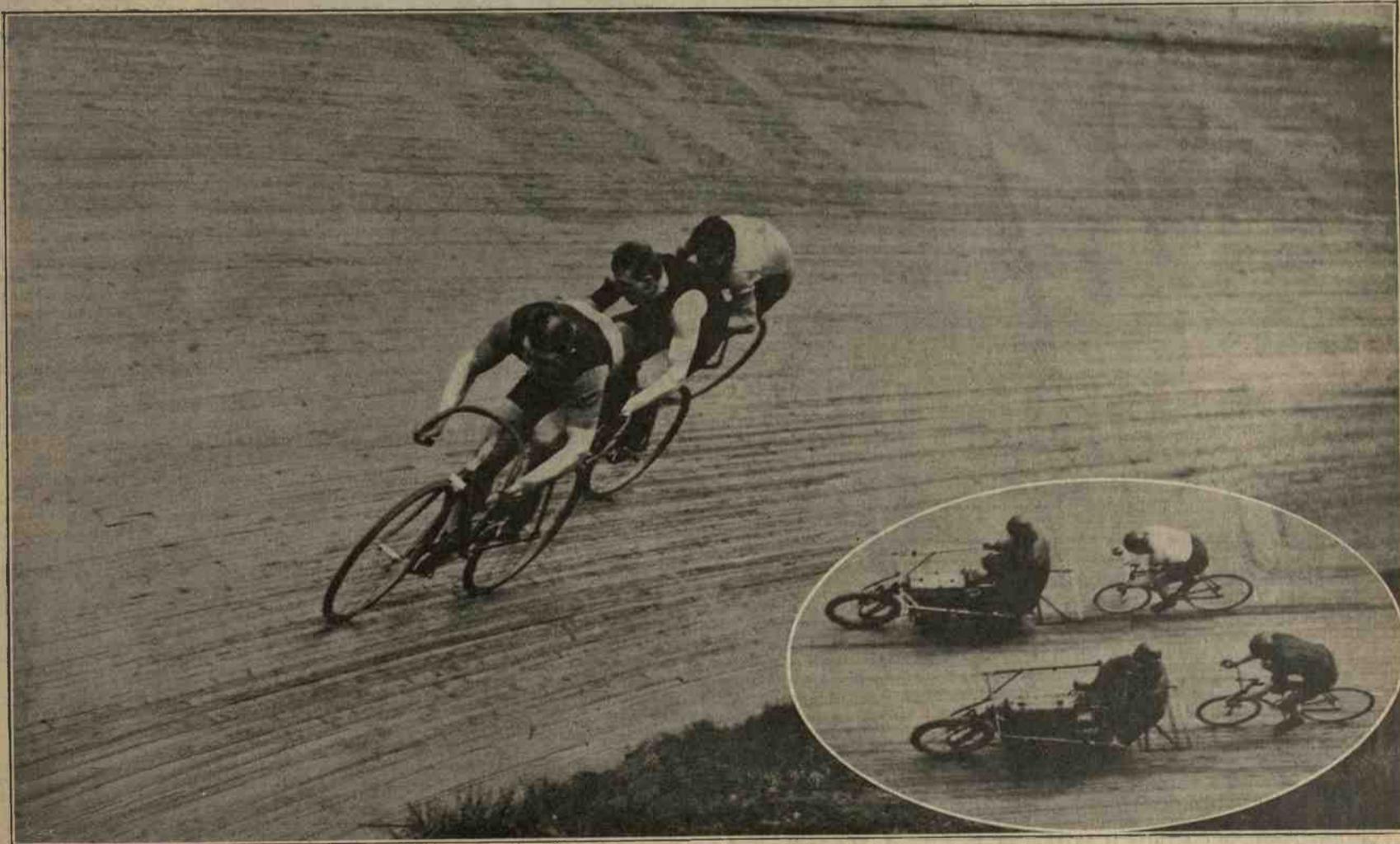


Colombino, vincitore del secondo giro di Lombardia per studenti. (Argus Photo-Reportage - Milano).

rizzate al presidente del Comitato centrale che ha sede presso la segreteria dell'Aereo Club d'Italia, via Plebiscito, 112, Palazzo Doria, Roma.

Per graziosa concessione dell'Aereo Club, tutti i sottoscrittori avranno il loro nome pubblicato nel bollettino generale della sottoscrizione e riceveranno: un grande diploma i sottoscrittori in più di lire cento, un diploma i sottoscrittori da lire dieci a cento, una medaglia ricordo, i sottoscrittori di più di una lira. Detti diplomi dovranno essere firmati dal presidente del Comitato centrale e da quello dell'Aereo Club d'Italia.

I Comitati locali comunicheranno al Comitato centrale i nomi di tutti i sottoscrittori.



Il Gran Premio di Pasqua. — Duprè, Pouchois e Friol.

La corsa della Ructa d'oro a Buffalo, Darrogon sorpassa Lavalade.



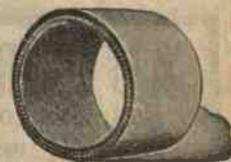
Tipo smontabile.

CICLISTI montate PNEUMATICI
BUCCANEER - PALMER

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

Assicurazione della Fondiaria-Infotuni in Lire 2000 gratis.

TORINO - Via Arsenale, 17 - TORINO



Tubolare.

L'ARTE DI SALTARE

Le grandi prove di canottaggio

Il match delle due Università

(Nostra corrispondenza particolare).

Londra, 2 aprile.

L'arte del saltare ha le sue regole.

Un vecchio gentiluomo che ha portato il cavallo all'ostacolo per circa quaranta anni diceva: Per saltar bene occorre disturbare il cavallo quanta meno è possibile pur mantenendovisi sopra.

Ed ecco come deve regolarsi il cavaliere.

Deve mettere il cavallo a un'andatura conveniente, cioè: lenta, in generale, per saltare una riviera o un fossato; moderata per una siepe o una staccionata.

Il cavallo ha bisogno della maggior libertà nell'incolatura, non deve quindi prenderlo esito in mano.

La data fissata per il match era, quest'anno, il 30 marzo. L'interesse enorme che questo avvenimento annuale suscita ancora in Inghilterra, dove si ripete da 83 anni, mostra come questo popolo si tenga ancora attaccato alla tradizione.

Gli spettatori che gremivano le sponde del Tamigi fra Putney e Hammersmith si contavano a migliaia. Il fiume limaccioso per una piena re-

gere imbarcazioni cominciarono a caricare acqua da prua e dai fianchi. Ogni remata ne portava una ondata a bordo. Ad un tratto la *yole* di Cambridge si trovò quasi piena. Essa fu presto distanziata dalla *yole* libera e minacciava ormai di affondare. Due vogatori provarono buttarsi in acqua, raggiungendo la riva a nuoto, per dare modo alla barca di tenersi a galla, ma poco dopo la *yole* cedeva e tutti i rematori dovevano gettarsi a nuoto, tirandosi dietro in secco la imbarcazione naufragata. Nel frattempo l'equipaggio di Oxford, senza voltarsi indietro e ignaro della sorte di Cambridge, proseguiva il percorso fra le acclamazioni della folla, ma dalla riva si notò presto che la sua velocità non era normale. La *yole* rallentava sempre più. Anche essa era ormai colma di acqua.

Ad un punto i vogatori decisero di trarsi alla riva e vuotare l'imbarcazione e riprendere subito poi la corsa. Così fecero. La manovra fu compiuta in un attimo. Alla fine la metà venne raggiunta dai vogatori di Oxford. Però l'illusione della vittoria restò per poco tempo. La Giuria negò loro gli allori, perchè contrariamente alle regole essi avevano toccato terra. Tra la confusione che seguì, tutta la moltitudine acclamò i turchini come i trionfatori della giornata. Molte edizioni speciali dei fogli londinesi ne annunziarono immediatamente la vittoria. In seguito però si seppe che la corsa era stata annullata. Questa fu la decisione definitiva della Giuria, la quale, annullando la regata provvide perchè essa venisse ripetuta il 2 aprile.

Dal 1829 in poi non era mai successo che le regate universitarie dovessero essere replicate. Una sola volta poi accadde che una delle due imbarcazioni, quella di Cambridge, colasse a fondo, e fu nel 1859.

Ed eccoci al secondo incontro.

La partenza è stata data esattamente alle 12.38 dal tradizionale Ponte di Putney.

Sino dalla partenza l'imbarcazione di Oxford favorita dalla riva migliore prende un notevole vantaggio sugli avversari, ma non riesce ad abbandonare quasi subito cosicchè Oxford vince facilmente per oltre sei lunghezze. La distanza è stata coperta dall'*equipe* vincitrice esattamente in 22' 5".

Con la vittoria del 1912 l'equipaggio di Oxford ha vinto 38 matches.



L'arte di saltare. — Un salto originale.
Il cavallo Kingdown, razza Irlandese, montato dal proprietario B. Ferruccio Berlingieri di Anselmo

Il tergo del cavaliere dev'essere come inchiodato sulla sella; le gambe a posto, i piedi in avanti appoggiati solidamente sulle staffe.

Quando il cavallo prende morso, gli si deve dare un appoggio sicuro, basso o fisso; conservare l'immobilità e in pari tempo l'elasticità che più è possibile.

Per sostenere l'arto e per evitarne l'effetto, bisogna portare vivamente i piedi in avanti — l'aiuto del corpo bene indietro — assodarsi quanto si può meglio sulle terga...

Il cavallo ha già saltato e il cavaliere è ancora bello e forte in sella.

Non bisogna tirare mai sulla bocca di un cavallo che salta; non dargli mai quelle strappate deplorevoli delle quali prende così facile il vizio chi incomincia a saltare; non alzare mai la frusta nel momento di saltare; ciò potrebbe distrarre l'attenzione del cavallo che gli è interamente necessaria.

Lasciare al cavallo tutta la libertà nell'incolatura, perchè questa è necessaria per sollevarsi o per rimediare un errore quando si raccoglie.

Quando l'ostacolo è serio e il cavallo un po' freddo, frusta e sprone devono adoperarsi prima di accingersi al salto.

cente, brulicava di imbarcazioni di ogni genere, fra le quali fumigavano molti vaporini, tra squilli di sirene e voci allegre. Il magnifico cielo pieno di sole e navigato da qualche nuvola isolata a fissarne meglio l'azzurro metteva una cupola primaverile sullo spettacolo lieto ed imponente.

Le due squadre universitarie afferrarono i remi delle loro *yole* da corsa poco dopo le ore 10 a Putney. Un enorme fragore di applausi salutò il primo tuffo dei quattordici remi nell'acqua torbida. La folla, che portava all'occhiello e sui cappelli i colori dei suoi favoriti, il turchino di Oxford e il celeste di Cambridge, urlava delle incitazioni formidabili all'*equipe* per la quale parteggiava. Ondate di entusiasmo seguivano così il rapido maneggio dei remi nella corsa che incominciava, senonchè la grande mattinata sportiva doveva terminare assai presto in modo addirittura sensazionale, sensazionale naturalmente dal punto di vista sportivo, tanto che i giornali questa sera dicono che mai nella storia dello sport inglese ci fu una gara così impressionante come quella di oggi.

Il grande guaio fu prodotto dal vento. Poche centinaia di metri erano state superate dalle due imbarcazioni, quando un vento fortissimo si levò a gonfiare le onde del Tamigi. Le due basse e leg-

ro delle palate ed in breve con rimarchevole forza e regolarità si porta di una buona imbarcazione dinanzi. A Crab Tree il vantaggio di Oxford è già di tre lunghezze. Cambridge ha un felice ritorno, tenta di avvicinarsi alla imbarcazione avversaria che fila verso il traguardo, ma non riesce ed abbandona quasi subito cosicchè Oxford vince facilmente per oltre sei lunghezze.

La distanza è stata coperta dall'*equipe* vincitrice esattamente in 22' 5".

Con la vittoria del 1912 l'equipaggio di Oxford ha vinto 38 matches.

La grandiosa Corsa Ciclistica Nazionale Milano-Busalla

per Dilettanti Senior e Junior
patrocinata dalla "Stampa Sportiva"
28 Aprile 1912.

Continuano a giungere allo *Sporting Club Genova* numerose adesioni, che unite alle prime formano l'elenco con leto dei migliori dilettanti del momento. Come è noto, la gara si svolgerà su di un percorso di km. 126 800 e comprenderà le se-

AUTOMOBILISTI!

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

muniti di pneumatici

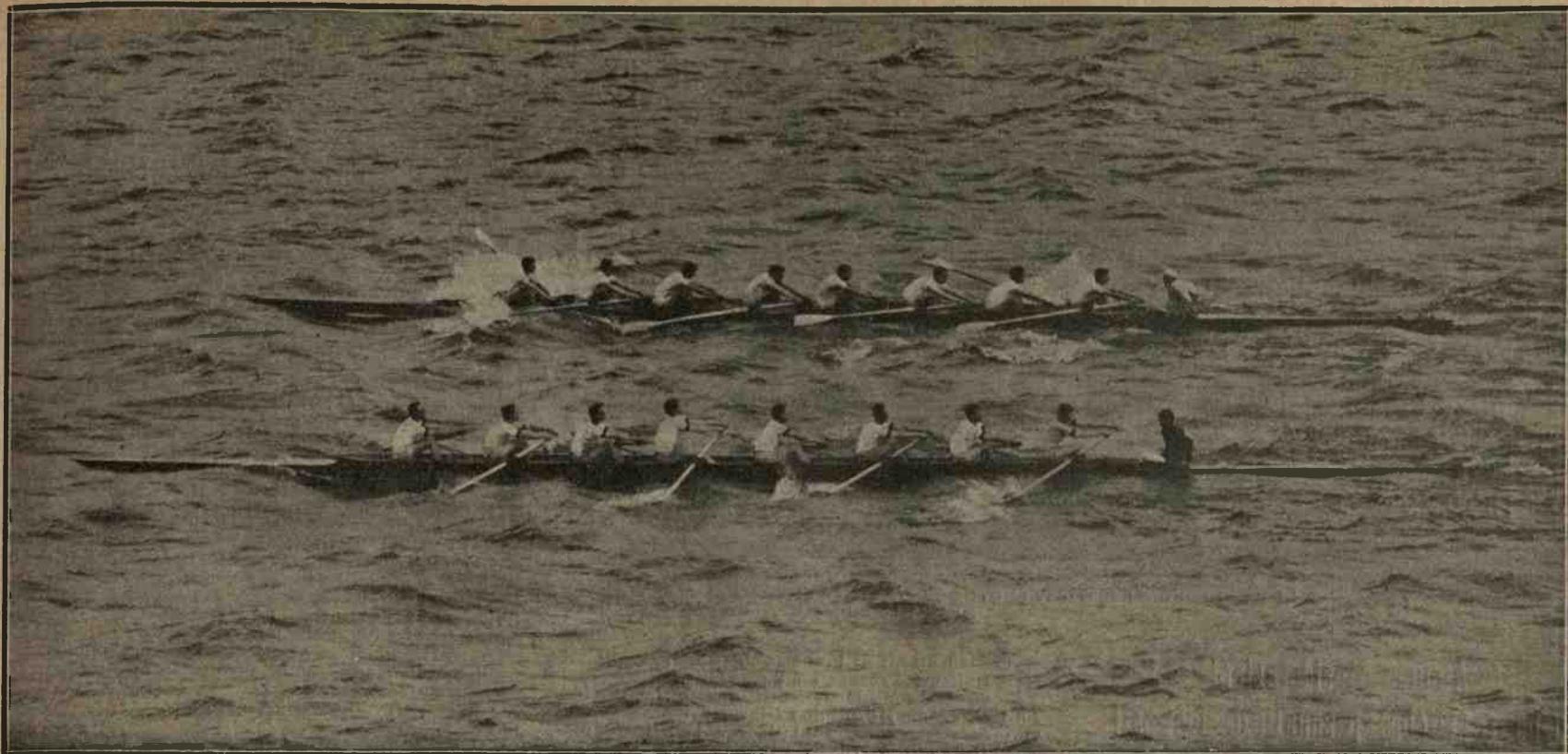
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

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

Le vetture
Migliori e più Convenienti

MICHELIN

BIANCHI



La gara di canottaggio fra le università di Oxford e Cambridge annullata il 30 marzo, in seguito al naufragio dell'imbarcazione di Cambridge, si è ripetuta il 2 aprile con la vittoria per la 38ª volta di Oxford. (Fot. G. Baldo - Milano).

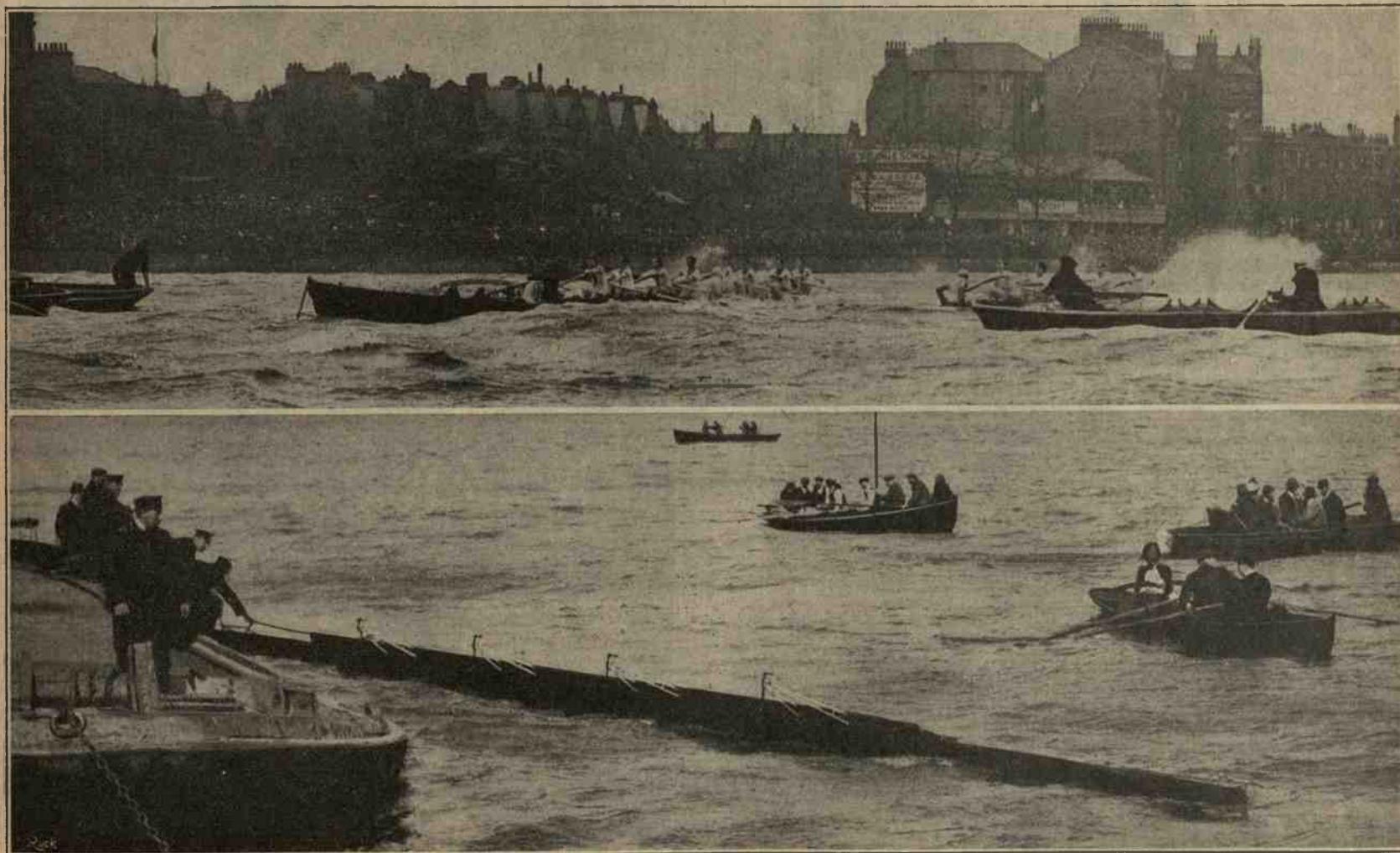
guenti località: Milano-Binasco-Pavia-Casteggio - Voghera - Tortona-Villaveria-Cassano Spinola-Serravalle Scrivia-Isola del Cantone-Ronco Scrivia-Busalla.

A Voghera funzionerà il controllo a firma, a Serravalle quello a Timbro ed altri controlli volanti saranno scaglionati lungo il percorso. Dei premi ricchissimi, che verranno assegnati ai vincitori, abbiamo parlato nei numeri scorsi, perciò crediamo interessante trattarsi in merito a quelli altrettanto ricchi che verranno messi in

palio, quali premi di rappresentanza per le Società concorrenti (alla Società con maggior numero di partenti ricca e grande Medaglia d'argento, dono del Ministero della Guerra), (alla Società a cui appartiene il 1° arrivato ricca e grande Medaglia d'argento, dono del Ministero della Pubblica Istruzione); alla Società con maggior numero di arrivati in Tempo massimo grandissima Targa bronzo, pregevole lavoro di cesello del premiato Stabilimento d'incisioni Metello Zingoni di Firenze.

Come i lettori possono constatare, il successo a questa bella manifestazione del simpatico sodalizio genovese è assicurato e di ciò ce ne congratuliamo coll'attivo C. D.

Le iscrizioni in L. 4 per i Dilettanti *Seniores* e L. 3 per i Dilettanti *Juniors* si ricevono a Genova presso lo *Sporting Club Genova* (Via B. Ibi, Scalinata della Cittadella, 2) e a Milano presso lo *Sport Club Milano* (Via Solferino, 12).



Il match Oxford Cambridge disputatosi il 30 marzo 1912. - In alto: La partenza della corsa. - In basso: Il salvataggio dell'imbarcazione di Cambridge.

CICLISTI!
Le incomparabili
biciclette

PEUGEOT

sono riconosciute le prime del mondo.

Agenti Generali:
G. e C. Fratelli Picena
Torino - Corso Principe Amedeo, 17
Per Torino: Ditta PASCHETTA
Via S. Teresa, ang. Via Genova



La squadra del Wiener Amateur Sportverein, vincitrice del Torneo di Torino.
(Fot. Ubertalli e Morsolin - Torino).

Alcune considerazioni dopo i matches pasquali di foot-ball

Una breve statistica sui risultati dei parecchi matches svoltisi nell'Italia settentrionale nelle due feste di Pasqua, fra i nostri maggiori Clubs e le squadre straniere invitate ai vari tornei, sarà la dimostrazione migliore dei progressi dei calciatori italiani. Lasciando fuori i due matches di Milano fra quei rosso neri ed i Wanderers inglesi, per una ragione che diremo in appresso, noi possiamo constatare come i 16 matches internazionali giocatisi nella domenica e

successivo lunedì di Pasqua ebbero segnate 10 vittorie italiane, 4 sconfitte e 2 matches pari.

Le vittorie sono le seguenti: *Andrea Doria* vinse 4-3 il *Rev Star Amical* di Parigi, ed il *Genoa Club* vinse la stessa squadra 4-1; la *Pro Vercelli* sconfisse con 1-0 l'*Etoile* di Chaux-de-Fonds; il *F. C. Casale* sconfisse 2-0 il *Montriond* di Losanna; il *Novara F. C.* vinse il *F. C. Lugano* 3-0; il *Luino F. C.* sconfisse il *White Star United F. C.* di Zurigo 1-0; l'*Associazione del calcio* di Vicenza e la *Mellas* di Verona battono la *Arbon F. C.* di Verain rispettivamente con 3-1, 5-0. L'*Unione Sportiva Milanese* sconfisse l'*Edera F. C.* di Trieste con 3 goals a zero, ed il *Torino F. C.* ebbe ragione sul suo campo, del *F. C. Chaux de-Fonds*, sconfiggendolo con 4 goals a zero.

Fecero match pari: a Milano l'*Internazionale* (3-3)

con l'*Etoile* di Chaux-de-Fonds, ed a Torino la *Juventus* ed il *Wiener Amateur Sportverein*.

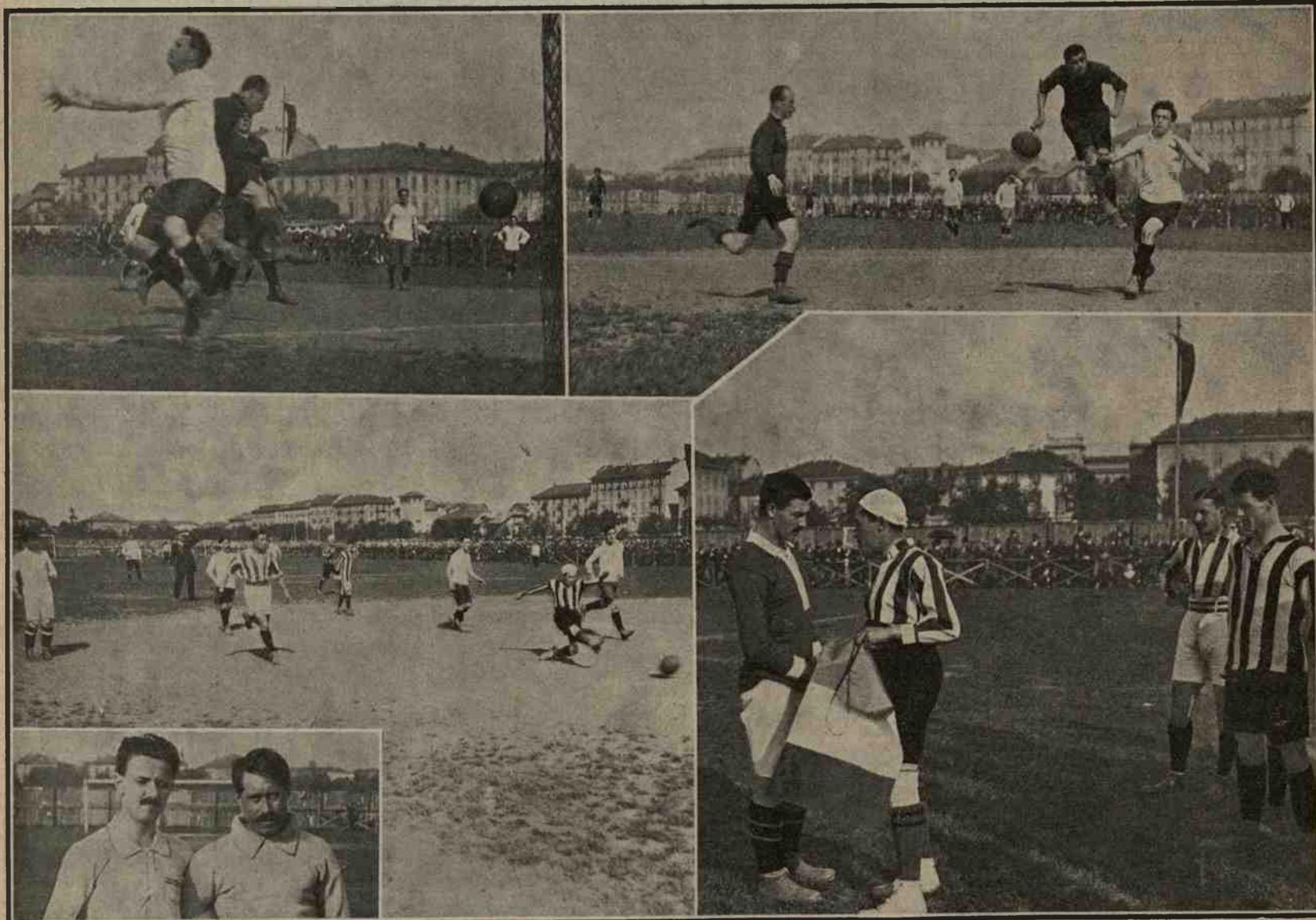
Le quattro sconfitte da noi rubite sono le seguenti: *Werner Amateur* vinse il *Torino F. C.* con 5-3; *Chaux-de-Fonds* vinse la *Juventus* con 5-2; a Genova il *F. C. Zurich* battè il *Genoa Club* 3-1 ed a Casale quel *F. C.* soccombette per un goal al *Montriond* nel match della prima giornata.

Il b lancio porta quindi una buona cifra di vittorie al nostro attivo, anzi un netto vantaggio di classifica.

Non abbiamo incluso nella nostra statistica i due matches di Milano perchè nessuno che di foot-ball comprenda qualcosa si permise mai di dubitare che quella dei *Wanderers* non fosse una squadra campione inbausi alla quale tutte quelle italiane dovranno ancora per un po' abbassare la bandiera.

L'esperienza del *Milan Club*, che si ripeterà con la *Pro Vercelli*, e poi a Torino e poi a Genova con la nostra squadra nazionale, non può per noi avere altro valore che quello d'una partita d'istruzione, dove più che a giocare è necessario che ci si impegni a trarre ammaestramento dal giuoco degli avversari. I quali, per vero dire, rotti a ben più dure battaglie, non si impegnarono soverchiamente per vincere i loro primi avversari italiani, e quando — come nella seconda giornata — si impegnarono un po', mostrarono di non essere punto quei corretti foot-ballers che noi ci raffiguravamo fossero i giocatori inglesi dopo il debutto del *West Auckland* negli anni scorsi. I *Wanderers* esplicano bensì un giuoco fatto di virtuosismo e di astuzie, ma pare non praticino punto quel classico giuoco leggero ed elegante che fu ammirato per esempio a Torino nei campioni viennesi. I *Wanderers* sono degli atleti e come tali vincono di forza. Sulle loro exhibition fra noi ritorneremo nel numero prossimo dopo che li avremo visti giocare a Torino ed a Genova contro l'«undici» nazionale italiano.

Dopo quella dei *Wanderers*, la squadra per cui maggiore era l'attesa nei nostri circoli calcistici, era la austriaca del *Wiener Amateur Sportverein*. Il non lieve sacrificio finanziario sopportato dalle società torinesi per assicurarsi al torneo patrocinato dal giornale *Il Guerriero Sportivo* i campioni viennesi fu certo ben compensato dalle due brillanti partite che gli atleti dalle maglie viola sostennero con la *Juventus* ed il *F. C. Torino*. Maestri di cortesia i nostri ospiti scesero in campo con la maglia fregiata d'un nastri tricolore italiano, offrendo ai capitani delle nostre due squadre



Il torneo pasquale di Torino. — In alto: Il match fra il *F. C. Torino* e lo svizzero *Chaux de Fonds*. — A sinistra, fin basso: I portieri della squadra viennese e di quella *Juventus*. — Una fase del match *Juventus-Chaux de Fonds*. — A destra: Il capitano della squadra Viennese, sig. *Hussach* offre al capitano della *Juventus* una bandiera.
(Fot. Ubertalli e Morsolin - Torino). (Itala-Photo-Reportage - Torino).

— 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 HUGENIN & C.

GENOVA

Via Orefici, 4 — Telefono 57 35



La partita fra il Red Star Amical Club di Parigi e l'Andrea Doria.

I matches pasquali di Genova.

La squadra parigina.

(Fot. L. Guarneri - Genova)

due ricchi orifammi che portavano nel bianco del tricolore italiano lo stemma sociale del *Wiener Sportverein*. La Federazione austriaca, con eguale gentile pensiero, inviò alla nostra F. I. G. C. un lungo telegramma bene augurante alle relazioni sportive fra gli atleti d'Italia e quelli dell'Austria. Una serie di omaggi insomma, che non solo ci giunsero graditi, ma valsero a farci conoscere un'Austria di un bel po' differente da quella che ci eravamo andati raffigurando in questi difficili ultimi tempi di politica internazionale. E fu più forte la reazione nei nostri sentimenti dopo che persino la nostra Questura aveva agitato lo spauracchio di possibili manifestazioni ostili da parte della folla, non permettendo che negli affissi murali venisse stampato: « Austria contro Italia ».

Dal resto, anche durante lo svolgimento del match si ebbe agio di constatare la grande *camaraderie* dei campioni viennesi coi nostri giocatori. Nel *Wiener* abbiamo osservato, oltreché una grande omogeneità di squadra, anche delle individualità *hors classe* come l'ala destra Hussak, ed il *goal keeper* aglissimo e molto affiatato coi suoi terzini.

La seconda linea svolse un gioco veramente classico nel servire i propri *avanti* e retrocedere a tempo, in difesa.

Quella che fu inferiore all'aspettativa fu la squadra svizzera del *F. C. Chaux-de-Fonds*, una buona squadra, ma non migliore delle nostre che van per la maggiore. Giocò con discreto assieme, ebbe nell'Hiller un elemento degno di far parte di qualunque squadra nazionale d'Europa, vinse la sua prima partita e soccombette nella seconda.

Veramente il capitano della squadra svizzera giudicò la sconfitta patita dalla sua squadra nella seconda giornata, come una conseguenza dell'incompetenza dell'arbitro. Noi non siamo del suo avviso, ma tuttavia *pour la bonne bouche* rendiamo nota la sua giustificazione.

Le due squadre torinesi fecero del loro meglio nell'assolvere il difficile compito di affrontare le avversarie di valore, loro ospiti.

Tanto *Juventus* che *Torino* giocarono due partite onorevolissime, specie nella seconda giornata dove apparvero in assai maggiore freschezza che non le squadre estere. Entrambe si può dire che disputavano i loro migliori *matches* della stagione. La *Juventus* poi ci fece tornare col pensiero ai bei tempi quando s'era caratterizzata per il suo brio indavolato, per la sua instancabile foga di attaccare e agominare le più serrate difese avversarie. Ebbe degli ottimi giocatori nell'Arioni, nel Maffetti, nel Besozzi, giovani che danno affidamento d'una carriera rapida e brillante.

Dal *Torino* non sapremmo di chi meglio dire. I granata, nelle due giornate del Torneo, raggiunsero un'omogeneità di squadra, che stupì gli stessi diri-

genti dell'attivissimo sodalizio sportivo cittadino. Il portiere Morando fu applauditissimo per le sue prese classiche, per la sua vigile attenzione ad ogni insidia avversaria.

Il *F. C. Torino* ebbe nel suo centro di prima linea, Mosso, una recluta fino a ieri di 3ª categoria, un giocatore di grandi mezzi, efficacissimo, e solo forse peccante di soverchia robustezza di ginoco.

Un complesso di giocatori però che se avessero disputato il campionato con maggiore *entrain* e più entusiasmo, si sarebbero portati molto avanti nella classifica.

Il Torneo di Torino si chiuse con la vittoria del *Wiener Amateur Sportverein* cui fu assegnata l'artistica Coppa messa in palio del nostro Municipio. Il secondo premio — la grande medaglia di *vermeille* offerta dal « Gaerlin Sportivo » — spettò al *F. C. Torino* il cui capitano la cedette però, cavallerescamente, al collega capitano della squadra svizzera.

V'è da augurarsi che l'anno venturo le due massime società torinesi riescano ad accaparrarsi nuovamente una squadra austriaca, che abbiamo apprezzato come ottima — tecnicamente parlando — e veramente simpatica per la delicatezza di sentimenti che informò ogni suo atto.

E... andare a Canossa, non è cortesia d'ogni giorno.

reporter.

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



I portieri del F. C. Firenze (a sinistra) e della Spess di Livorno.

La squadra del F. C. Firenze, per il quarto anno campione toscano. In alto, l'arbitro sig. Goostolf. (Fot. Alemani - Firenze).

I capitani del F. C. Firenze (a sinistra) e della Spess di Livorno.

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

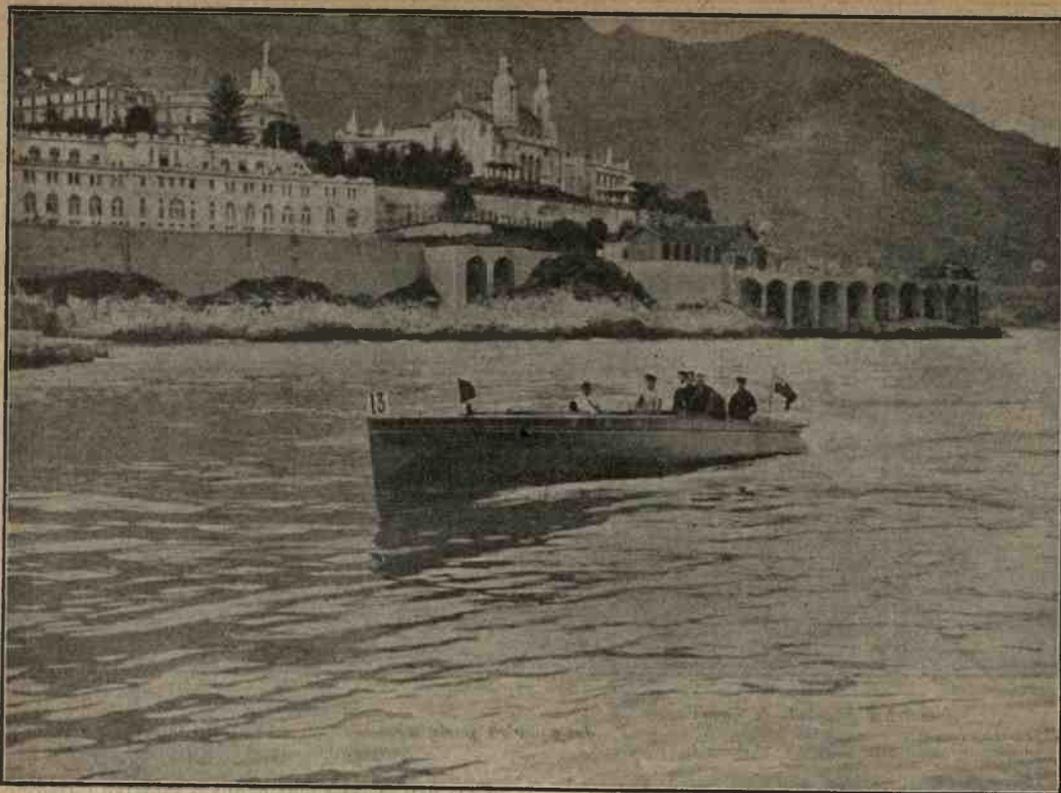
Domandate Catalogo alla:

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

BIANCHI

montate con gomme

PIRELLI



Il canotto Ispano Suiza, vincitore delle maggiori prove motonautiche disputatesi finora a Montecarlo. (Fot. Rol).

I cimenti sportivi sulla Costa Azzurra

Nessuna riviera al mondo può come quella della Costa Azzurra vantare di richiamare ogni anno tutti i più famosi *sportsmens* d'Europa e d'America, i quali da Cannes a San Remo, per la durata di cinque o sei mesi occasionano le più importanti, le più grandiose, le più simpatiche e riuscite feste sportive del Continente.

Lungo la spiaggia costeggiante l'azzurro Mediterraneo, i campioni mondiali del tennis, della pelota basca, del *teuff teuff*, della flotta, del ciclismo, del *foot-ball*, ecc. si danno convegno, mentre altri *sportsmens* solcano su canotti le acque azzurre richiamando al tempo stesso presso Nizza, Cannes, San Remo e Montecarlo, una folla elegante d'ambo i sessi, una folla competente, entusiasta, che in mille modi diversi, con accento pure diverso, ammira, incoraggia, saluta gli attori di questi grandi cimenti dello sport.

Abbiamo nel numero scorso accennato ai risultati dell'interessante concorso di idroplani. Ancora una nota sportiva al riguardo dobbiamo aggiungere e cioè la bella prova dell'aviatore Renaux.

L'aviatore Renaux, che vinse il premio di 100.000 lire per il suo volo da Parigi al Puy de Dôme e che ha ottenuto il secondo posto nella gara di idro-aeroplani a Montecarlo, ha guadagnato una strana scommessa fatta con uno *sportsman* inglese.

Egli doveva partire col suo idro-aeroplano dal porto di Monaco con due passeggeri. Doveva passare il Capo Martin, posarsi nel porto di Mentone, ripartire e andare a posarsi nel porto di Nizza e poi nella rada di Villafranca e tornare finalmente a Monaco in meno di due ore.

Renaux ha preso sul suo apparecchio un giornalista e un meccanico e ha compiuto stamane prima di mezzogiorno i salti da un porto all'altro in meno di 45 minuti, guadagnandosi così la scommessa di 2000 lire.

Sono da due giorni incominciate le gare dei canotti-automobili.

La prova più importante è stata la corsa dei *cruisers* con motori ad un cilindro e ad un minimo di peso di 650 chilogrammi.

La gara, che si è svolta sopra un percorso di circa 50 chilometri, è stata vinta dal *cruiser* Ispano-Suiza che è arrivato primo compiendo il percorso in un'ora 16' 3" e 25; secondo è arrivato Excelsior XV e terzo Mistringuette, poi Xamarilis II e Aurora.

Il canotto automobile

La trasmissione — I propulsori.

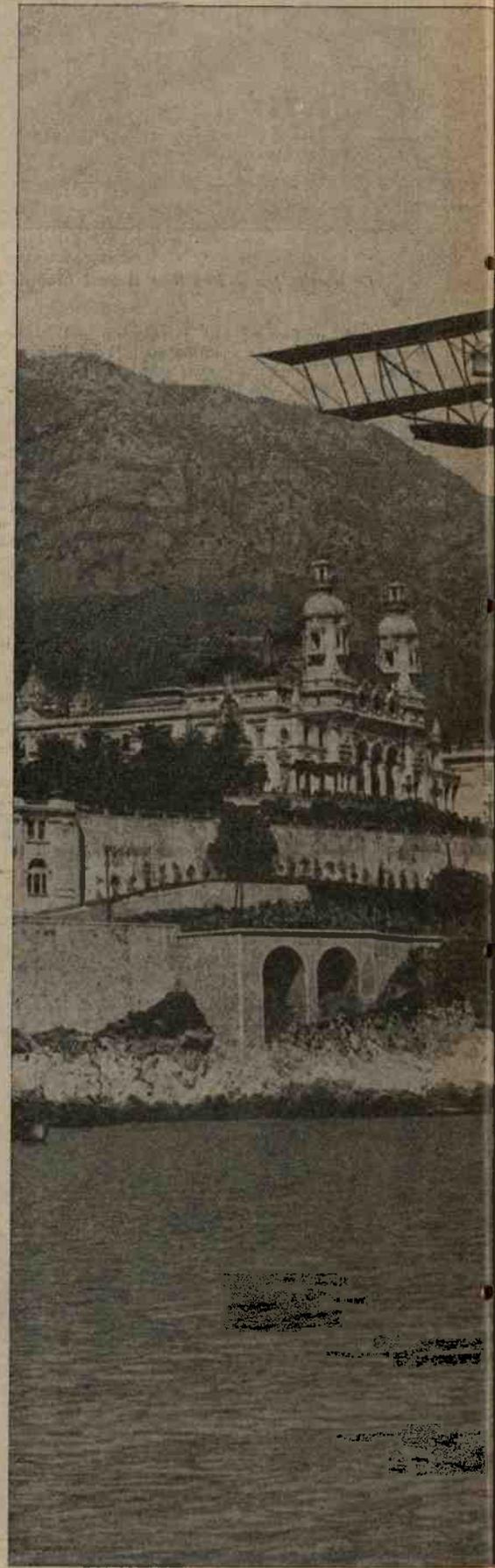
La costanza del momento resistente rende superfluo sui canotti il cambiamento di velocità, per cui la trasmissione del movimento si fa dall'albero motore all'elica senza interposizione di ingranaggi, e il motore e l'elica compiono lo stesso numero di giri. Siccome l'asse dell'elica è inclinato rispetto all'orizzontale, si usava interporre fra l'albero a gomito e l'albero dell'elica uno o due giunti a cardano in modo da poter disporre il motore col suo asse orizzontale per renderne più facile e sicura la lubrificazione. Ora, però, dalla maggior parte dei costruttori si rinuncia al vantaggio di avere in piano il motore e si dispongono i due alberi con gli assi sul prolungamento l'uno dall'altro: e sebbene la direzione della trasmissione sia rettilinea, si conservano uno o due giunti snodati in modo da rendere meno delicato e preciso il montaggio dell'insieme, e di sgravare la trasmissione stessa dagli sforzi secondari che nascono quando lo scafo si dà forma e quindi il supporto dell'elica ed i sostegni del motore si spostano dalla loro posizione primitiva.

Anche sul canotto sono necessari gli organi per disinnestare dall'albero motore dalla trasmissione e per la marcia indietro. Gli stessi tipi di innesti usati sulle vetture automobili servono anche per gli autocanotti; conviene però osservare che a maggior ragione sono qui preferibili quelli metallici oltre che per la loro maggior durata anche per fatto del contatto quasi continuo con l'acqua che stagna, più sovente di quanto non lo si vorrebbe, al fondo dello scafo, e che rovina rapidamente il cuoio degli innesti a cono: sono dunque preferibili gli innesti a dischi, ad espansione, a spirale metallica. Per la marcia indietro sono usati diversi tipi di meccanismi che hanno vantaggi ed inconvenienti gli uni rispetto agli altri, e per quali la pratica non ha ancora ben indicati i preferibili, e neppure la moda ha fatto la sua selezione; per cui sono correntemente usate le marcie indietro a ingranaggi cilindrici (Fiat) come per le vetture, le marcie indietro a differenziale (Volpi), e quelle con eliche a pale reversibili che sono indubbiamente le più semplici, ma a cui si fanno appunti di fragilità, che io però non condivido.

Altro organo importante della parte meccanica di un canotto automobile è il cuscinetto di spinta, che riceve la spinta impressa dall'elica e la trasmette all'insieme dello scafo. Erano molto usati fino a poco tempo fa i cuscinetti a scannellature, ma oggi sono stati sostituiti dai cuscinetti di sintonia a sfere che assorbono minor quantità di forza e per i quali non è a temere che si riscaldino anche se la lubrificazione non è meticolosamente curata. Siccome la spinta può avere due direzioni (una per la marcia avanti, l'altra per la

marcia indietro) così si hanno due serie di sfere, ciascuna delle quali sopporta la spinta in una delle direzioni del movimento. Se l'albero di trasmissione è lungo e ha quindi bisogno di essere sostenuto in parecchi punti, si usano cuscinetti lisci in bronzo rivestito di metallo bianco *antifrizione*, oppure sopporti con movimenti a sfere. L'albero dell'elica entra nello scafo attraversando un premistoppa (simile agli usuali premistoppa che servono di guarnizione allo stelo dello stantuffo delle macchine a vapore e delle pompe) per impedire l'entrata dell'acqua nello scafo stesso.

E veniamo al *propulsore*, accennando che oggi per i canotti automobili il solo propulsore usato è quello che comunemente ed impropriamente si chiama *elica* (mentre dovrebbe essere chiamato *propulsore a superficie elicoidale*) essendo



Renaux, in idroplano, vola

L'abbonamento alla

Stampa Sportiva

costa L. 5

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
bicycle

DEI

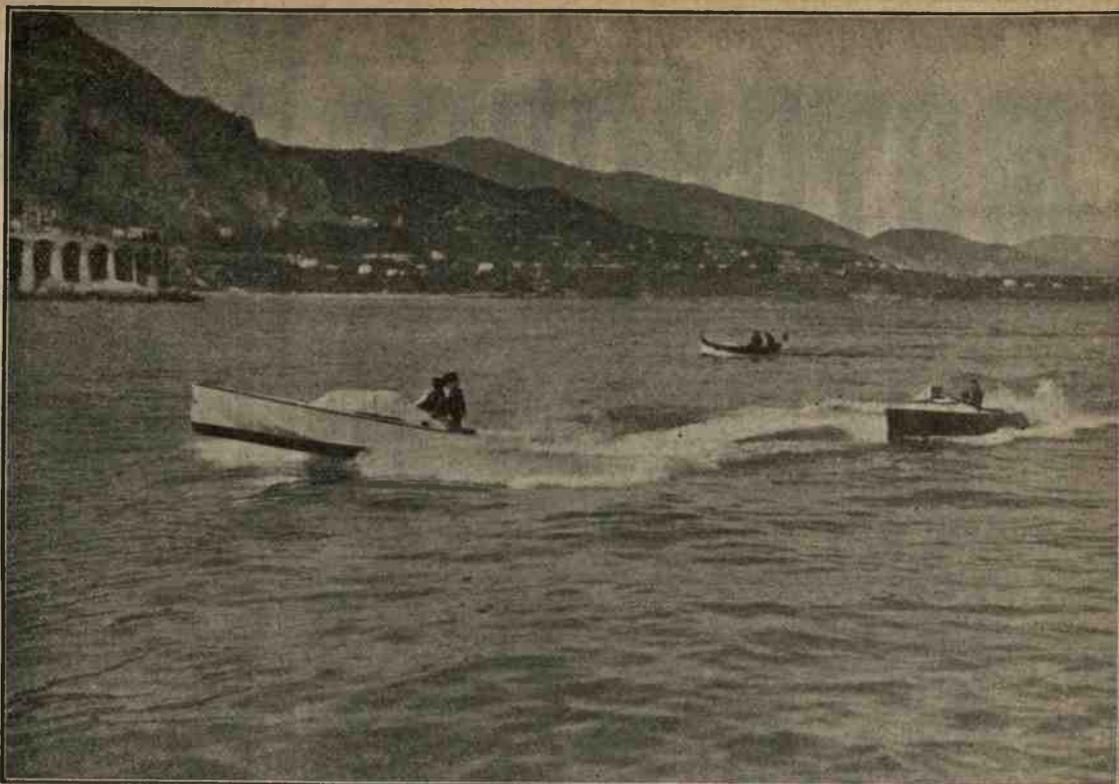
pneus TEDESCHI

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

ancora nella fase degli esperimenti lo studio per l'applicazione dei nuovi propulsori pompe, ed essendo oramai da tempo cadute in disuso le ruote a palette.

L'elica è una curva geometrica generata da un punto che si sposta sopra una superficie cilindrica innalzandosi di quantità direttamente proporzionali agli archi da esso descritti.

Ora, se internamente a questo cilindro noi consideriamo un altro cilindro di diametro minore e coassiale col precedente e su di esso un'ala elica ed immaginiamo che una retta si sposti appoggiandosi alle due eliche considerate, la successione delle posizioni occupate da questa retta darà origine ad una superficie curva che si chiama *elicoidale*. Una porzione qualunque di questa superficie è una porzione di *superficie elicoidale*; da una tale



Le gare di canotti a Montecarlo. — La partenza dei concorrenti alla gara « Omnimium ». (Fot. Rol - Parigi).

superficie è costituita la faccia attiva delle pale delle nostre eliche propulsive. Queste pale sono disposte attorno al mezzo in numero di due, tre o quattro: nella maggior parte dei casi sono preferite le 3 pale.

Quando l'elica, mossa dall'albero di trasmissione, gira nell'acqua, essa elica tende ad avanzare (come fa una vite che gira dentro al suo dado, quando questo è tenuto fisso) e tende a far progredire l'imbarcazione di una quantità uguale al passo, per ogni giro dell'albero motore. In pratica però le cose non si svolgono così semplicemente e rigorosamente, perchè il propulsore non agisce come una vite entro il suo dado, cioè in un mezzo rigido, ma bensì in un fluido cedevole che sfugge in parte davanti a lui e nel quale esso non trova un punto d'appoggio perfettamente fisso. Risulta da ciò una certa differenza fra lo spazio realmente percorso dall'imbarcazione ad ogni giro dell'albero motore ed il passo del propulsore elicoidale. Questa differenza fra il passo dell'elica e l'avanzamento dello scafo per ogni giro dell'elica stessa si chiama *regresso*.

Il buon rendimento d'un'elica dipende da molti elementi, fra i quali i più importanti sono: il suo *diametro*, il suo *passo*, la sua *superficie*, la sua *velocità*.

Se l'area della proiezione delle pale su un piano perpendicolare all'asse di rotazione è troppo piccola rispetto all'area del cerchio, sezione del cilindro generatore, e quindi insufficiente rispetto alla sezione maestra dello scafo e per conseguenza alla spinta, si produce il fenomeno della *cavitazione* che ha per effetto di provocare dietro l'elica dei vuoti che aumentano in notevole misura il *regresso* e diminuiscono il rendimento. In modo particolare è da temere la cavitazione con le eliche rapide dei motori per canotti, a regime di rotazione molto elevato.

Le ali delle eliche sono assottigliate ai bordi e terminano con spigoli vivi, in modo da tagliare più facilmente la massa del liquido, e le loro superfici sono ben pulite in modo da offrire il minimo attrito possibile col loro spostamento; la loro forma è varia e diversa da costruttore a costruttore.

Sul numero delle ali e sulla loro forma si è molto discusso, e si sono stabilite numerose teorie, quantunque, in generale, questi fattori abbiano un'influenza relativa. Si sono costruite eliche con passo diverso nei diversi punti lungo un raggio; alle ali si sono date forme curve per cercare di opporsi agli effetti della forza centrifuga; si sono modificati in vario modo la forma e l'inclinazione della *generatrice* (la linea cioè che col suo movimento genera l'elicoidale). Si è però dovuto riconoscere che tutte queste complicazioni spesso non rendevano quello che costavano e si è tornato all'elica a passo costante, con generatrice leggermente inclinata all'indietro.

Ing. Alfredo Dainotti.

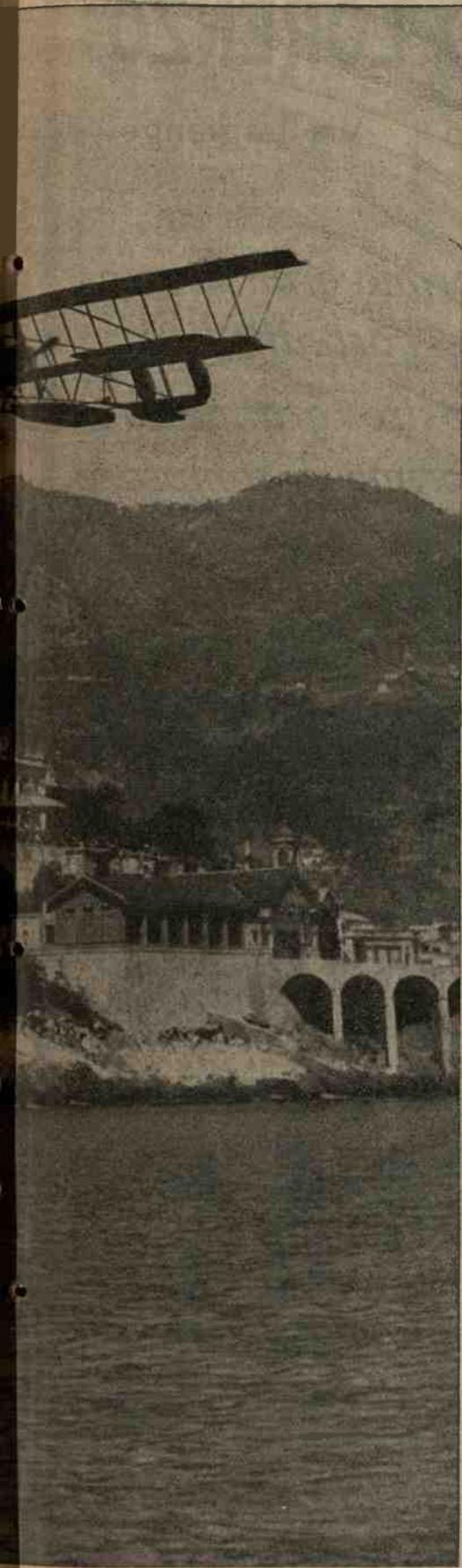
LO SPORT IN GIRO

Contro la distruzione degli uccelli e degli animali da caccia un tempo c'era il patibolo! altro che le nostre noiose società zoofile. In Francia l'uccisione di una lepore bastava a far impiccare un uomo; l'uccidere una beccaccia lo stesso. Si infliggeva la morte a coloro che tendevano reti onde prendere piccioni; i malcauti che avessero tirato l'arco contro un cervo dovevano essere legati sull'animale vivo. I feudatari erano terribili esecutori di questi editti. Al tempo di Luigi IX tre giovanetti nobili, nativi delle Fiandre, soggiornando nell'abbazia di San Nicola del Bosco, andando nella foresta coi loro archi e le loro frecce per tirare sulle lepri, inseguirono la selvaggina, che avevano levata nel bosco, entro la foresta di Enguerrando, signore di Concy, e vennero arrestati dalle sue guardie. Quando ciò fu noto allo spietato signore fece impiccare sull'istante i giovanetti. Processato, se la cavò con 10 000 lire di multa e coll'obbligo di erigere due cappelle a suffragio dei due ragazzi impiccati! Enrico IV firmò sentenza di morte per alcuni contadini colpevoli di aver difeso i loro campi contro le devastazioni degli animali selvatici, poichè la selvaggina era sacra anche quando usciva dai nativi recinti per devastare i campi dei contadini. Ma questo rigore infernale fece talmente aumentare la selvaggina da impoverire i prodotti agricoli, cosicchè si dovettero abolire le leggi del passato ed allora non solo si distrusse la selvaggina, ma anche i boschi...

Sur tout pas trop de zèle!

La rivista *Our Dumb Animals* passa in rassegna la longevità degli animali più noti, e così apprendiamo che senza dubbio quella bestia di una balena può toccare il millesimo anno senza essere chiamata decrepita, come un povero diavolo di uomo a ottant'anni.

L'elefante, anche lui, poverino, può vivere fino a 400 anni. A questo proposito vien ricordato che quando Alessandro il Grande ebbe sconfitto Poros, re dell'India, scelse un elefante che s'era battuto arditamente fra le schiere indiane, gli impose il nome di Aiace e, dedicatolo al Sole, gli fece saldare intorno al collo un cerchio di metallo colla scritta: Alessandro, figlio di Giove, ha dedicato Aiace al Sole. Ebbene, quello stesso elefante fu trovato vivo e sano 350 anni più tardi, mentre Alessandro... poveretto, quantunque *figlio di Giove* era già fuor di memoria d'uomo... La longevità diminuisce col decrescere della statura degli animali. Così, mentre il leone vive fino a 60 anni, il cavallo fino a 25 o 30, e l'orso fino a vent'anni, il lupo eccede di rado il terzo lustro, e la volpe muore fra i 14 e i 16 anni, come il gatto; lo scoiattolo e il coniglio non vivono che sei o sette



Casino di Montecarlo.

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

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

La finitezza squisita della

MOTOBORGO

la pone al disopra di tutte le altre.

Meccanici e Negozianti assicuratevene 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 completa The Bamsal n. 8 L.	7,50
» » » » n. 5 »	9,50
» The Duke per Match »	18,50
Scarpe speciali The Bamsal »	10,75
» Mo. Greger »	12,50
Camisole nei colori delle società »	3,75
Calzoncini speciali »	4,-
Calze lana con colori delle società »	4,25

SCONTI SPECIALI PER SOCIETA'.

AGENZIA DEGLI SPORT - Milano - Corso C Colombo, 10



PODISTI!!!

Se volete essere sicari della vittoria
dovete vestire e calzare indumenti
tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori assortiti a piacere	L. 8,50
Scarpe per corsa di 100 metri	» 9,50
» » resistenza	» 10,50
» » per Maratone	» 10,50

NB. Per le scarpe indicare la lunghezza del
piede in centimetri - per i costumi la lar-
ghezza delle spalle.

Ciclo LEGNANO

Rappresentante per Torino:

BAIARDO LORENZO

Via Carlo Alberto |
N. 22.

Via Lagrange
N. 16.

*Materiali di primo ordine com-
pletamente garantiti.*

*Visitare il nostro grande as-
sortimento prima di comprare
altrove.*

Ciclo LEGNANO, Baiardo Lorenzo

LA VERA E MIGLIORE MORALE DELLA CORSA

MILANO = SANREMO

L'Equipe **GLOBO** con Gomme

CONTINENTAL

arriva COMPLETA al traguardo con

GARAVAGLIA, MASSIRONI, GCJ, SPINELLI e SANTAGOSTINO

Continental Caoutchouc

MILANO



& Gutta Percha C^{ie}

Via Bersaglio, 36.

Telefono 20-45.

anni. Fra gli uccelli, le aquile e i falchi sorpassano sovente un secolo d'esistenza, e non v'è dubbio che un cigno può vivere fino a 300 anni. Tutti sanno, e se non lo sanno glielo dico ora, che la lenta tartaruga vive, come il coccodrillo, almeno un secolo... senza far nulla, nemmeno... lo sport in giro.

La storia del turismo. Per i collezionisti di archeologia. Charles Simaran accerta con nuovi documenti... vecchi nel *Jurnal des Débats* una piccola verità storica; contestata; l'idea degli omnibus si deve realmente a Biagio Pascal, matematico e filosofo. Prima del 18 marzo 1662, chi non aveva carrozza propria e doveva fare a Parigi una corsa troppo lunga per le sue gambe, andava a noleggiare da Nicola Sauvage, in via San Martino, all'insegna di *Saint-Pierre*, una di quelle vetture che presero il nome, e rimase e rimane, del protettore della rimessa. Ora, nel 1661 venne a Pascal, già inventore di due tipi di carrozza o di carretta leggeri, l'idea di costruire dei veicoli capaci di otto persone, ciascuna delle quali potesse, pagando la modica somma di cinque soldi, farsi condurre attraverso Parigi dalla porta S. Antonio al Lussemburgo, seguendo un itinerario fissato.

L'idea maturò, grazie alla collaborazione del duca di Roanar, amico di Pascal, il quale ottenne la necessaria patente reale, e grazie alla pecunia del marchese di Crenan e del signor de Pomonne, l'amico della signora di Sévigné.

E il 18 marzo 1662, un sabato, la prima linea d'omnibus fu inaugurata con sette vetture: quattro partenti dalla porta S. Antonio e tre dal Lussemburgo. Due commissari dichiararono aperto il servizio in nome del Re, distribuirono ai cocchieri delle casacche azzurre con le armi del Re e quelle della città di Parigi, e ordinarono: *avanti!* Le vetture si mossero scortate ciascuna da una guardia per imporre rispetto al popolino. In poche ore le vetture eran prese d'assalto e l'abitudine a Parigi non è ancor cessata.

Mors tua vita mea e, per quelli che non sanno il latino: levati di lì che mi ci metto io. Così è successo in aeronautica; l'aereo ha scacciato il pallone sferico tra le robe fuori d'uso...

E questo lo afferma un giornale per ragazzi che invitò i propri piccoli lettori a disegnare ognuno di loro un mezzo di trasporto aereo senza restrizione alcuna.

Ebbene, su circa 500 disegni si ebbero 490 monopiani e biplani e una diecina di dirigibili. Apparatissimi senza motori zero! Ed è una constatazione molto profonda questa, perchè noi ce ne andiamo ed i ragazzi restano!

Eccovi un *boxeur*... futuro che non si saprà in quale categoria di pesi ammettere.

Lo hanno festeggiato in Inghilterra in questi ultimi giorni, e ne valeva la pena. Si chiama Charles Sydnor Watts. Un pezzettino di un uomo che alla età di 15 anni pesava già la benedetta cifra di 108 chilogrammi, ed oggi, che ne ha compiuti 21, pesa (aprite gli occhi ben bene che ve lo dirò in caratteri) centoottantuno chilogrammi... e qualche grammetto in più...

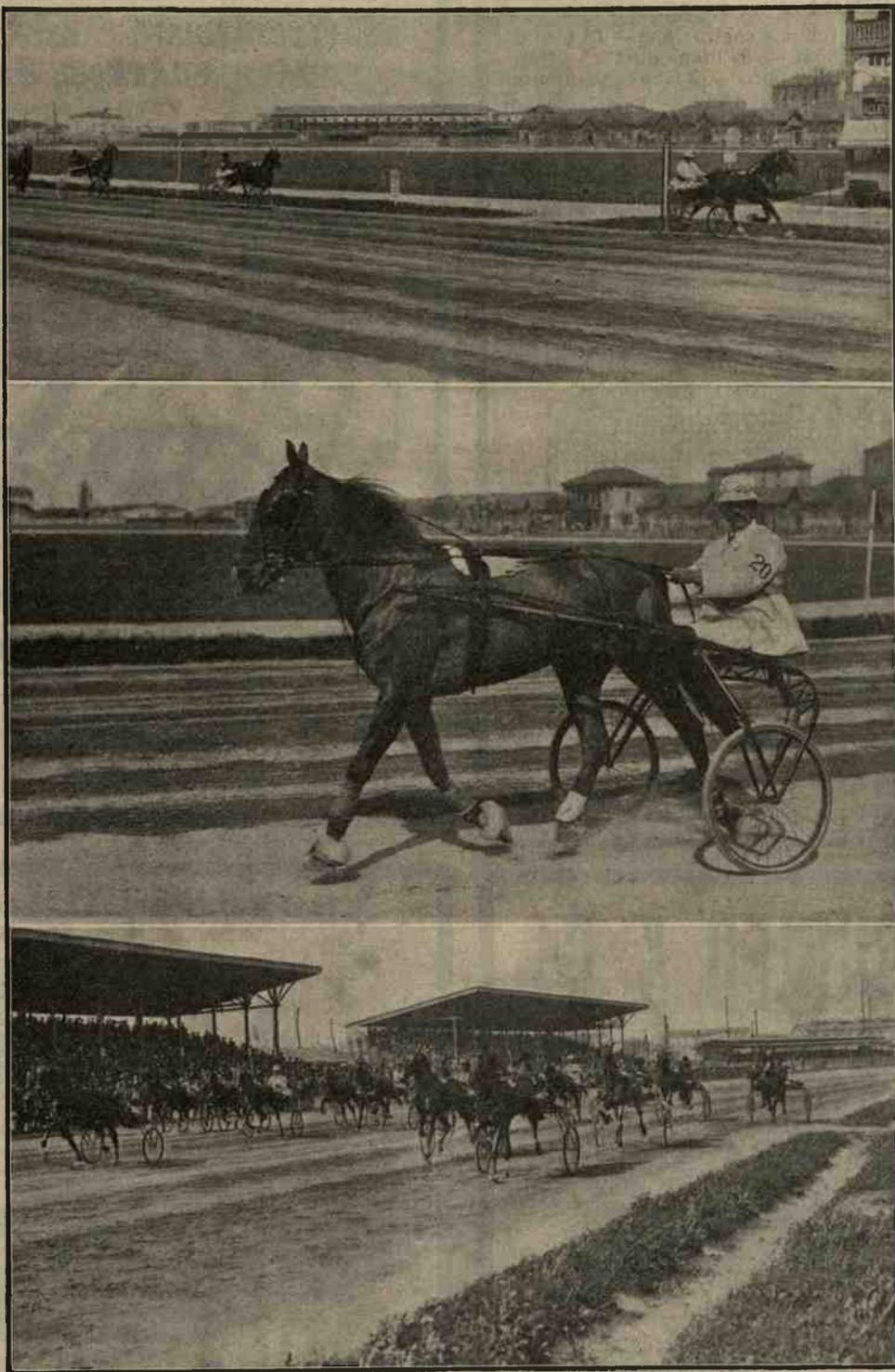
Dicono (dicono eh!) che sia di una sveltezza singolare, e che lavori come un mulo da mane a sera, e che si sia dedicato al *foot ball* con patto espresso di non cadere mai addosso a nessuno.

Un consulto di parecchie delle solite celebrità mediche ha solennemente dichiarato, e lo potevamo fare anche noi, che il caro piccino potrebbe anche aumentare...

E che il cielo lo protegga!

In cui si narra come le balene amino il progresso e i mezzi da esso adoperati.

Un ufficiale della marina americano ha narrato ad un redattore del *Morning Telegraph* una straordinaria avventura che gli accadde mentre navigava, giorni addietro, in un sottomarino, a poche miglia dall'isola di Bock. Il sottomarino filava



Al Trotter Milanese. — Il Gran Premio Allevamento, L. 25.000, m. 1609, vinto da Primulavilkes. (Fot. A. Foli - Milano).

senza incidenti a una ventina di metri di profondità, quando l'ufficiale ebbe l'impressione di essere circondato da una intera squadriglia di sottomarini, poichè sullo scafo si abbatterono ondate gigantesche provenienti da varie direzioni. Tornò subito allo superficie dove s'avvide di essersi ingannato. Allora s'immerse nuovamente e scoprì che la pretesa squadriglia non era altro che un branco di balene che scortavano l'agile navicella. I colossali mostri parevano seguire col più grande interesse le evoluzioni del sottomarino; ma si tennero sempre a una rispettabile distanza e non tentarono mai di tagliargli la via a prora...

Pierre.

La corsa al trotto a Turro Milanese

Il Premio d'Allevamento L. 25.000. distanza m. 1609, vincere tre prove.

La ricorrenza pasquale e la giornata magnifica ha riversato oggi all'ippodromo di Turro un pubblico numeroso. Cosicché la massima prova italiana trottistica ha avuto uno svolgimento dei più attraenti. Dopo le solite due *poules d'essai* divise per sesso e disputate nelle due domeniche precedenti, oggi si trattava di decidere maschi e femmine riuniti della superiorità incondizionata. Le due separate gare avevano posto in luce, in modo speciale tra le femmine, Eva B., Primola Wilkes, Irlanda, e tra i maschi Amaranto, Tiziano, Gladiatore Medium. Però è a dirsi che le prime avevano di gran lunga più soddisfatto l'occhio dell'intendente e non solo per la velocità, ma eziandio per la serietà del trotto.

Un dubbio però permaneva per Eva B., la quale, di velocità superiore a tutti i molti concorrenti, era incorsa il giorno della sua prova speciale, nella non ingiusta squalifica per una pecca d'andatura non facilmente correggibile. Ed oggi fu altrettanto.

La cavalla che è una armonica e ben costruita figlia di B. B. P. ed Eva Burns e che ricorda molto nella struttura e nel portamento (sebbene nessuna affinità di sangue li accomuni) la strenua compagna di studeria Pia. fu nuovamente distanziata dal primo e secondo posto perchè peccante d'ambio.

Di ciò ne avvantaggiò Primola Wilkes che più sicura nel trotto, per quanto meno veloce di qualche secondo, ebbe assegnate una dopo l'altra le tre gare residue per aversi le L. 12.000 di sua parte del premio, qual'è appunto la prima moneta.

La sua più tenace competitorice fu Irlanda, una cavalla onesta e garantita, da Hamward, che però non poté che giungerle poco dietro, come sempre; mentre dei maschi Tiziano, che fu il terzo qualificato, tenne un contegno poco persuasivo, e Gladiatore Medium, il quarto, non è cavallo, almeno per ora, da stare al paragone dei primi in fatto di velocità. In quanto ad Amaranto, il vincitore della prova maschile, qui non comparve affatto e non poté mai entrare nel giuoco svenuto dalle prime parti, forse perchè il cavallo si trovò eccessivamente affaticato dallo sforzo sostenuto nelle passate giornate di corse alle quali partecipò senza interruzione.

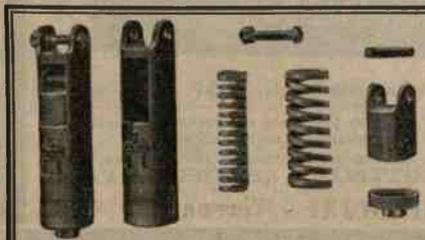
Così è la prima volta, crediamo, dacchè si corre la gara, che venne definita in tre sole prove senza bisogno di altra ripetizione; lo stesso Babau, l'anno scorso trovò la sua Gattamelata che lo batté in una, e di Babau, diciamo pure, negli allevamenti italiani non se ne incontrano che uno.

L'attuale vincitrice, trotta sul piede di 2,274/5; è una figlia di Fiumalbo e Martica Wilkes, di proprietà dei signori Bonadimani-Gobetti che ne sono pure gli allevatori.

Questo, dopo una serie lunghissima ininterrotta di anni, è l'ultimo « Premio Allevamento » che si correrà a Milano; doveva essere, diremo meglio, l'ultimo, ma verrà invece ripreso fra due anni. Si è potuto così, con recentissima deliberazione, neutralizzare il malefico effetto che avrebbe portato alla società questa volontaria rinuncia a far correre il classico premio sulla pista di Turro, votata or non ha guari intempestivamente.

Milano, dopo la corsa.

Bruno Braga.



Sospensioni L'AS per Automobili e Camions

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

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

Le più durature (garanzia un anno).

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

FORTI SOCNTI AI RIVENDITORI

La novità del Giorno.

Motocicletta con Motore a DUE tempi (Brevettata)

Ideale per il Turismo:

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

Si vende anche solo il motore

Chiedere alla Ditta costruttrice

Ingg. CIGALA, RAYB'RIS e RU'A - TORINO - Via Ballini, 3 - Telefono 30-04

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

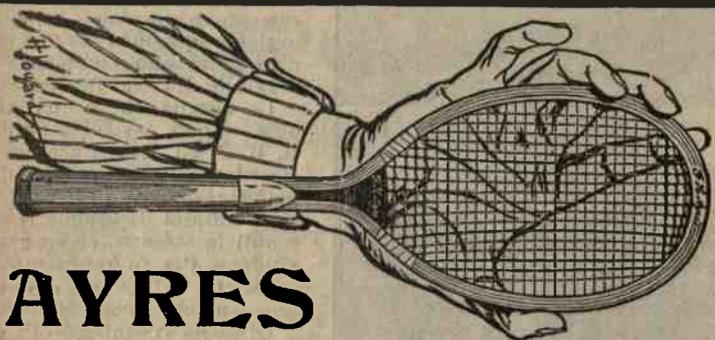
FABBRICA DI RADIATORI
ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.



← RIPARAZIONI →

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

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

Catalogo franco dietro richiesta.

F. H. AYRES L.td - LONDON

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

CICLI Rambler

Insuperabili
Scorrevoli - Eleganti - Rigidi

Rappresentante Generale per l'Italia

R. MONNEY - Via Ballini, n. 2 TORINO

Si eseguono riparazioni garantite a qualunque bicicletta.

EDOUARD DUBIED & C^{ie} COUVET, 21 (Svizzera)

Fabbrica di pezzi staccati per Velocipedi, Motocicli e Automobili



La Candela "PRESTA", gode dappertutto la miglior reputazione, per l'accensione di Magneti ed Accumulatori, per Motociclette ed Automobili.



Valvole Tipo "DUNLOP",

"PRESTA", per Biciclette

Mozzo a ruota libera "EDCO",
(Tre velocità)

Valvole per Automobili, Bulloni, Viti, Dadi, Chiavelle, Perni per mozzi, Coni, Montatoi, Rivets, Nipples, ecc.

Rappresentante Generale per l'Italia:

RICCARDO CHENTRENS

Via Vincenzo Monti, 14 - MILANO - Telefono 62-74.

Nuove Munizioni Muller

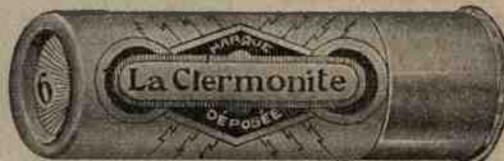
Marca SOLEIL Originale Mullerite.



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

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.

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

BALLISTOL KLEWER - Armeesi - Unico preparato che garantisce realmente le armi da fuoco contro la ruggine e l'ossidazione determinata da molti esplosivi.
ZBITOLINE KLEWER - Meraviglioso, nuovissimo lubrificante per Ciclismo, Meccanica, Aviazione.

LISTINI A RICHIESTA

Agente Generale: A. MARCONCINI - Verona

La settimana degli aviatori

La traversata del Lago Maggiore.

Dopo di avere battuto il record di velocità tenuto da Tabuteau su pista di 5 km., percorrendo il 28 marzo u. s. una distanza di 330 km. in ore 3.57", l'aviatore Enrico Cobioni si è accinto con lo stesso apparecchio — un monoplano Caproni con motore Anzani di 50 cavalli — alla prima traversata del Lago Maggiore con mèta a Locarno, partendo dalla scuola-stabilimento di aviazione Caproni, che sorge in quella brughiera.

Il Cobioni, partito da Vizzola Ticino è arrivato con un unico volo a Locarno, atterrando sull'aerodromo, costruito per l'occasione. Egli ha impiegato per la traversata ore 0.42'44".

L'aviatore da Somma Lombardo si è spinto sopra Laveno, da Laveno ha tagliato in linea retta lungo la sponda destra del Lago Maggiore abbassandosi fino a 400 metri per le correnti d'aria incontrate specialmente di fronte a Luino e scendendo infine da quell'altezza sopra Locarno che circondò tutta con un giro a cerchio per discendere con magnifico volo *plané*.

Il Cobioni fu accolto dagli applausi di una gran folla. Primo a corrergli incontro fu il consigliere nazionale Francesco Balli, sindaco della città. Era presente anche l'aviatore Legagneux.

Coll'arrivo di Cobioni sono cominciate a Locarno le feste aviatorie.

Sabato sera, davanti ad un numeroso pubblico, Beaumont tenne un'applaudita conferenza dimostrativa sull'aviazione.

Domenica poi, magnifica giornata di voli con Legagneux, Cobioni ed il luganese Attilio Maffei.

Legagneux fece voli molto audaci, portandosi fino alla quota di 1400 metri. Cobioni pure, faceva evoluzioni replicate sulla città.

I voli del tenente Roberti a Bengasi.

I turchi avevano nei giorni scorsi diramata la notizia che il 1° aprile il tenente Roberti mentre volteggiava sul loro campo presso Bengasi fosse stato ucciso a fucilate.

Il collega Fraccaroli del *Corriere della Sera* con la descrizione di nuove prodezze aeree compiute il 5 aprile dallo stesso tenente Roberti viene a smentire categoricamente la fantasia turca. Egli così telegrafa in data 5 corrente:

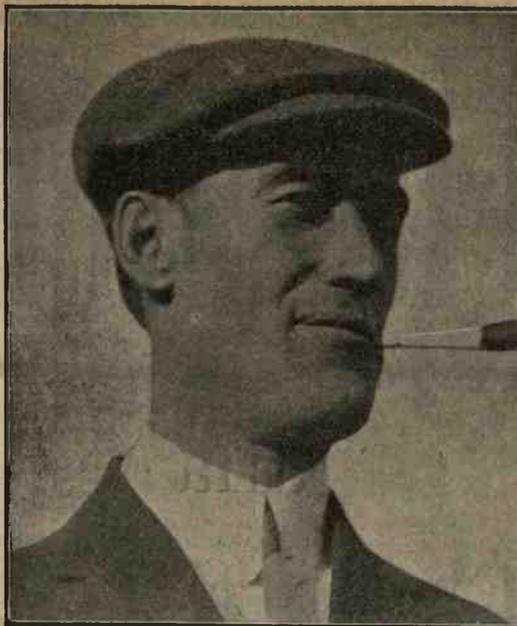
« Stamattina il tenente aviatore Roberti ha lasciato verso le sette l'*hangar* di Sabri e sul suo monoplano si è drizzato verso il campo nemico alle gole di Elabiah a una ventina di chilometri da Bengasi. Vi era un discreto vento; ma il tenente Roberti signoreggiava ugualmente l'apparecchio in modo perfetto.

« Giunto a un'altezza di settecento metri sopra il campo nemico, egli lasciò cadere una delle sei grosse bombe da dirigibili del peso di circa un chilogrammo e mezzo ciascuna che egli aveva voluto portare con sé, poi fece un largo giro per ammirarne dall'alto l'effetto. Egli racconta che l'esplosivo appena toccò terra scoppiò lanciando intorno i suoi proiettili in una nube infuocata.

« La bomba era caduta vicino a un gruppo di tende scure, le caratteristiche tende beduine che si accoccolano intorno alle poche bianche tende come dei turchi.

« Visto il buon esito della sua operazione, il tenente lasciò tranquillamente cadere le altre cinque bombe, concedendosi perfino il lusso di mirare — cosa che adesso è facilitata dalla comodità della nuova cassetta portabombe — evitando di colpire le tende che fanno parte del gruppo della Mezzaluna Rossa.

« Le bombe scoppiarono tutte regolarmente,



Il celebre aviatore Americano Rodgers, che, cadendo dall'altezza di 100 metri, è scomparso nelle acque dell'Oceano. - Rodgers, l'autunno scorso, aveva attraversato l'America da New York a San Francisco. (Fot. Brocherel - Aosta).

tanto che sparsero l'allarme nel campo, dove in un attimo fu un formicolare di piccola gente oscura che puntava in aria il viso e non soltanto il viso. Infatti, parecchie fucilate vennero, come al solito, sparate contro l'aviatore, senza però mai raggiungerlo. Cosicché, sembrandogli di avere sufficientemente richiamata l'attenzione dei beduini, egli — che continuava a volteggiare tranquillamente — lasciò cadere anche degli altri proiettili molto meno micidiali, cioè dei proclami incitanti gli arabi a desistere da una inutile e pericolosa resistenza. Poi, sembrandogli di avere spesa abbastanza bene la sua mattinata, fece ritorno all'*hangar* di Sabri, atterrando felicemente ».

L'offerta di areoplani all'esercito.

In pochi giorni in Italia, per offrire all'esercito degli areoplani, si sono aperte delle sottoscrizioni le quali fanno capo a due enti aeronautici che ci sembrano sorti per farsi la concorrenza e nullo l'altro.

L'Aereo Club d'Italia, il vero ente riconosciuto ufficiale e come tale affigliato alle consorelle estere, per il primo ha lanciato la sottoscrizione col seguente proclama:

« Nell'attuale guerra di Libia, l'Italia ha conquistato a sé il vanto di avere per la prima impiegato in servizio delle osservazioni militari i mezzi recentemente eretti dalla tecnica odierna per la navigazione aerea: dirigibili ed areoplani. Le principali altre nazioni, che stanno apprendendo da noi il valore di questi mezzi, hanno compreso la necessità di costruirsi delle flotte ed hanno proceduto con ingenti sacrifici nei bilanci militari e con l'aiuto di pubbliche sottoscrizioni. Urge anche da noi creare la flotta aerea per non perdere il posto che l'Italia ha saputo dimostrare di avere in aeronautica nella guerra presente. Or sono più di cinquant'anni, quando la nostra patria ancora divisa, fremeva anelando la propria indipendenza, per s'ontano slancio di tutti gli italiani venivano offerti, mediante sottoscrizione nazionale, 100 cannoni all'esercito.

« L'Italia, ora risorta a nuova vita e nel campo politico e nel campo economico, sente aumentato il suo affetto per l'esercito, che ora afferma nuovamente in Libia la potenza della nazione, e lo attesta con l'offerta che sintetizza tutto il nostro rapido progresso, di cento areoplani all'esercito.

« L'Aereo Club d'Italia, convinto dell'importanza e della necessità di questo movimento nazionale, offre l'opera propria all'organizzazione di questa pubblica sottoscrizione e invita quanti ne sentono l'alto significato che essa ha nel momento presente, a portare il proprio contributo alla costruzione della flotta aerea d'Italia ».

Il proclama è firmato dal presidente dell'Aereo Club d'Italia, principe Potenziani.

Contemporaneamente, e per il momento con scopo uguale al Comitato Nazionale iniziato dall'Aereo Club d'Italia, abbiamo la formazione della Lega Aerea Nazionale, che sorge a Milano sotto gli auspici del Touring e della Società d'Aviazione.

Questa Lega, di cui il comm. L. V. Bertarelli ha dato il primo annuncio nell'ultima assemblea del Touring, si è iniziata sotto la presidenza del senatore Celoria, per opera di un gruppo di cittadini, i quali hanno sentito l'utilità di una associazione che abbia lo scopo di favorire l'aeronavigazione, diffondere il concetto della sua importanza dal punto di vista nazionale, e di svegliare sui grandi problemi delle vie aeree l'interesse generale. Dovrà essere e sarà un'associazione veramente popolare, a piccole quote, e, dati gli scopi che si si pigge e gli auspici sotto i quali nasce, avrà indubbiamente un largo successo.

Gli aviatori militari a Derna.

La sera del 30 marzo, approfittando dell'inusitata calma atmosferica, ambedue gli aviatori militari che si trovavano a Derna, il capitano di cavalleria Bolla e il tenente di cavalleria Cesaroni, eseguirono voli sul mare e sul ciglio dell'altipiano.

Il capitano Bolla, pilotando un monoplano *Blériot*, si accorse che il motore funzionava male ed atterrò poco dopo, ma nell'atterrare l'apparecchio sobbalzò sopra le grosse pietre del terreno, messe allo scoperto dalle recenti piogge, e si capovolsse. L'aviatore restò illeso e l'areoplano quasi interamente distrutto.

Il 1° aprile il tenente Cesaroni, pilotando un monoplano *Deperdussin*, eseguì un magnifico volo.

Illuminato dal chiarore della luna, l'aviatore passò sopra gli accampamenti e le ridotte, mentre nella serena notte salivano a lui scrosci di applausi dai soldati e dagli ufficiali usciti dalle baracche per ammirare quell'aereo viaggio notturno.



Al campo di Mirafiori (Torino). — Gli allievi della scuola Ohiribiri.

In alto a destra: il tenente Kerbaker. — In basso: il maestro pilota Ramassotto con l'allievo Paolucci (al volante).

Agenzia Generale
dei Motori
per Aviazione

L. U. C. T.

TORINO

Via dei Mille, 14
Telefono 39-04.

Le più classiche corse

alla

DUNLOP!

Anche nella 17^a Parigi-Roubaix

(km. 260 - 7 Aprile 1912),

la grande marca di pneumatici trionfa con

1° Cruppelandt = 4° Lapize

(montati su bicicletta La Française).

Nelle Corse veramente importanti è

DUNLOP

che fa la parte del leone!

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

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



Il tenente Roberti, che, secondo la fantasia dei turchi, sarebbe stato ucciso presso Bengasi. Egli continua i suoi voli con un grande successo. La fotografia lo ricorda dopo il raid Bologna-Venezia-Bologna, mentre fa la relazione al colonnello Moris.

Ciò non ostante, e con un coraggio ed un'audacia che alcuni tacciarono di temerarietà, il valoroso *sportmen* italiano si accinse alla meravigliosa *randonnée*, che egli solo, fra i molti concorrenti presentatisi allo *starter*, riuscì a compiere interamente e felicemente.

Tutto il mondo seguì con trepidante animo la prova audacissima, e, a mano a mano che la schiera dei concorrenti si andava lungo la via assottigliando, con maggiore interesse seguiva le sorti dei pochi e poi dell'unico campione rimasto sulla breccia.

Per strade impossibili — ove fac-simile di strada pur vi era — attraverso deserti e fiamme, boscaglie e steppe, in Borghese varcò i dodicimila chilometri che separano la capitale della repubblica cinese dalla consorella di Francia. E al giovane patrizio italiano, giunto a Parigi dopo sì lungo e periglioso viaggio, furono tributati meritatissimi onori.

Ora, sul percorso istesso, che la giovane automobile italiana copì coraggiosamente, un altro *raid* è stato indetto. La locomozione del cielo vuole la sua grande prova e l'avrà con la corsa indetta dal *Matin* Pechino-Parigi. Estremo Oriente ed Estremo Occidente, che furono collegati dal faticoso andare sbuffante di una macchina pesante, saranno ora riuniti dalle aquile umane.

I dodicimila chilometri che sono fra Parigi e Pechino rappresentano, ancora, un passo insormontabile per le navi del cielo?

Noi ci auguriamo che no, ed i nostri voti accompagnino gli audaci che tenteranno la bellissima prova.

Tra essi, a quanto si assicura, vi sarà anche un aviatore italiano, uno tra coloro che furono, ultimamente, militarizzati in Libia.

Un voto dai costruttori italiani di aeroplani

Martedì a Milano ebbe luogo un'adunanza del Sindacato dell'industria italiana dell'aviazione, alla quale presero parte quasi tutti i costruttori italiani di aeroplani. Essi, a proposito della sottoscrizione nazionale per la flotta aerea votarono un ordine del giorno, col quale si augurano che questa possa contribuire a dare vita fiorente all'industria aviatoria italiana, che senza l'aiuto del paese non potrà mai riuscire a far fronte alle gravi difficoltà finanziarie che sono la conseguenza delle enormi difficoltà tecniche che si presentano ogni giorno ai costruttori che mirano al progresso rapido della nuova industria, emancipando in pari tempo completamente la nazione che fino ad oggi ha dovuto dipendere dai costruttori stranieri, con grave pericolo di chiusura della frontiera. I costruttori stessi dichiarano di essere disposti ad accettare condizioni di collaudo tali da garantire che gli apparecchi da essi costruiti posseggano almeno le stesse doti dei migliori prodotti dell'industria straniera. In conseguenza di ciò fanno voti affinché gli aeroplani offerti all'esercito siano, a parità di requisiti tecnici, ordinati all'industria nazionale. Fu nominata una Commissione e con l'incarico di presentare l'ordine del giorno all'on. Pavia, vice-presidente del Comitato centrale per la sottoscrizione nazionale per la flotta aerea. L'on. Pavia, dopo aver riconosciuta la legittimità del desiderio, si è impegnato di presentare e d'appoggiare presso il Comitato centrale l'ordine del giorno suesposto.

Il dirigibile P 1 a Bengasi.

Il Ministero ha ordinato che il dirigibile *P. 1*, che eseguirà a Boscomantico audaci voli ed esperimenti di lancio di bombe incendiarie, sia trasportato a Bengasi. Sotto gli ordini del comandante Penco, del capitano Siamati e dei tenenti Bergni e Paternò sono stati iniziati subito i lavori di sgonfiamento, che procedono sollecitamente. La navicella e il motore vengono smontati e rinchiusi in apposite casse. Entro pochi giorni l'aeronave sarà pronta per il trasporto.

Un match internazionale di rugby a Vercelli

Sul campo della *Pro Vercelli*, a Vercelli, il 14 corr. alle ore 16 avrà luogo un *match* di rugby fra lo *Sport Athlétique du Lycée* di Chambery e l'*U. S. Milanese*. La squadra francese è composta di soli studenti, ma è tuttavia una squadra capicissima e forte.

Il loro club venne fondato nel 1897, e nel 1900 divenne campione studenti delle Alpi. Quest'anno ha giuocato 16 *matches* e ne ha vinti 14. Fa ce *match* nullo contro il *Servette* di Ginevra e perdette contro il *F. C.* di Lione misto (già campione di Francia). Segnò 227 punti contro 45.

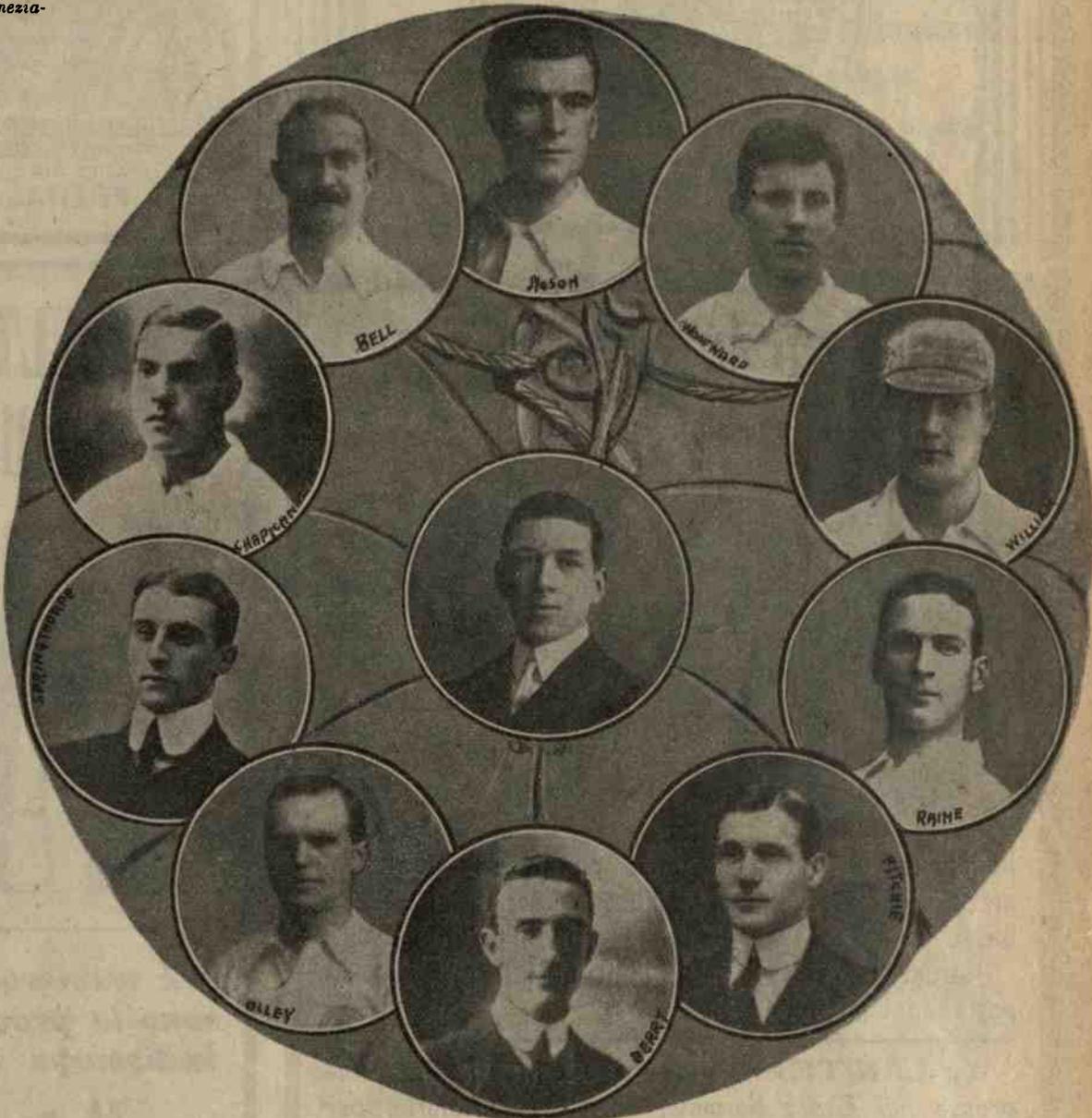
I colori della sua divisa sono: nero e rosso. La squadra è così composta, *Arrière*: Combes; $\frac{3}{4}$: Moellinger, Biguet, Regairaz (cap.), Feige; $\frac{1}{2}$: Lapat, Lambert; *Avanti*: Auxionnaz, Lachenal, Bizel, Rey, Silvestre, Duclos, Paoli, Motel.

L'*U. S. M.*, sezione rugby, venne fondata due anni fa. Giuocò il suo primo *match* in aprile nel 1911 contro il *V. A. Virron* all'Arena, soccombendo di 15 punti a zero. La sconfitta non fu però sorprendente se si pensa che il *Virron* giuoca in prima categoria e l'*U. S. M.* non aveva mai giuocato un *match* con squadre estere.

La squadra dell'*U. S. M.* si presenta quest'anno in forma assai migliore dell'anno scorso, con elementi ottimi ed abbastanza allenata. La squadra sarà probabilmente così formata, *Arrière*: Belandri;

$\frac{3}{4}$: Dalbeaux, Veronesi, Guerin, Raimondi; $\frac{1}{2}$: Gibert (cap.), Zoppini; *Avanti*: Brioschi, Tadini, Ambrosini, Trinchero, Caimi, Bonfanti, Calderara, Piazza.

Colori: bianco e nero. La *Pro Vercelli*, che si è assunto l'organizzazione di questo incontro, merita il nostro elogio per il bel gesto sportivo.



La squadra dei giocatori inglesi di foot-ball che ha iniziato domenica a Milano la sua tournée in Italia. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

Il grande Raid aviatorio Pechino-Parigi

E' ancor vivo il ricordo del *raid* automobilistico compiuto alcuni anni or sono dal principe Scipione Borghese sul percorso Pechino-Parigi.

L'automobilismo era, allora, ancor meno entrato nel campo pratico, di quel che non sia già, adesso, l'aviazione.

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, Leggo Italia: Raffaele Defendi - Vladana (Mantova).

Biciclette di lusso e Motociclette

ABINGDON

di Tyseley - 3 1/2 HP

con o senza cambio di velocità e motore indipendente

BICICLETTE

S. GIORGIO

ultima creazione

dell'Industria Italiana

AGENTI GENERALI

MILANO

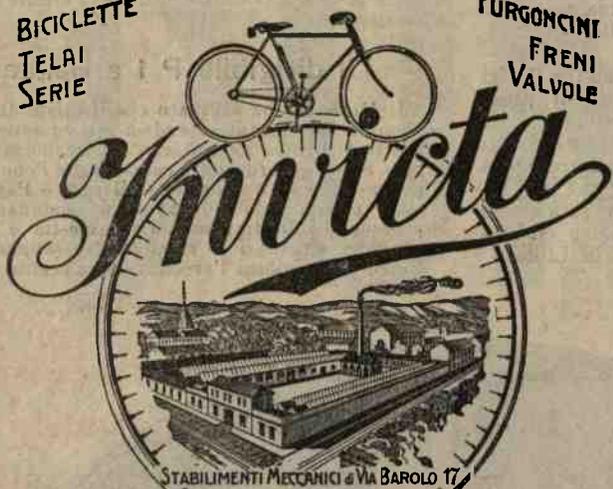
Uffici: Via Ausonio, 6 - Magazz.: Via Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI e C.

Grande Deposito di Accessori, Serie, Gomme, ecc.

TORINO

8 - Via Silvio Pellico - 8

BICICLETTE
TELAJ
SERIEFURGONCINI
FRENI
VALVOLE**C. MANTOVANI & C.**

UFFICI e MAGAZZINI - TORINO - VIA MARIA VITTORIA 6



MOTOLEGGERA "FRERA 2 1/4 HP
= TIPO REGIO ESERCITO =
PNEUMATICI PIRELLI
SOCIETÀ ANONIMA FRERA MILANO-TRADATE

Ale matasi **VITTORIOSA**
nelle più importanti manifestazioni sportive
(turismo e velocità).

Autunno 1911:

Campionato Italiano di velocità:
Milano Lecco-Colico-Sondrio-Aprica Edolo
- Lovere-Bergamo-Milano - Km. 340.

Gran Premio Esposizione di Torino:
Circuito Km. 100 in ore 1,36.

11 Febbraio 1912:

Coppa d'Inverno - Km. 120 in continua
salita sul percorso:
Brescia-Breno Iseo-Edolo-Pontedilegno.

Categoria Motoleggere: 1° Merlo - 2° A.
cerboni.

Sempre con **Moto FRERA 2 1/4 HP**
(da turismo).

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**

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 Mengone, 101-109 - TORINO

Agenti Esclusivi per Piemonte: **Boschi & Bertolino** - Via S. Quintino, 23 - Torino

MAGNETI U. H.

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

In cielo come in terra dimostrano la loro superiorità.

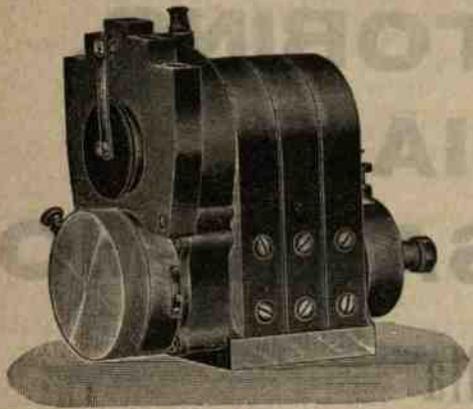
Gli **Aeroplani OHIRIBIRI e O.** che quotidianamente volano a Mirafiori e Torino, portano

Magnete U. H. a lancenr

Sicurezza — Perfezione — Pronta partenza — Francoe riprese
regime di velocità da 40 giri al minuto a 5000.

Tipi normall - Avance automatico - Doppia solntlla. — CANDELE U. H.
Esposizione Internazionale di Torino 1911 - 2 MEDAGLIE D'ORO.

Agenzia per l'Italia: Ditta **L. FERRARIS & C.** - Via Andrea Doria, 17 - TORINO.



Agenzia Generale ed esclusiva

Automobili

delle Officine

BECCARIA

Concessionari:

G. G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

Telefono 42-58.

AEROPLANI

Società d'Aviazione
VIZZOLA TICINO

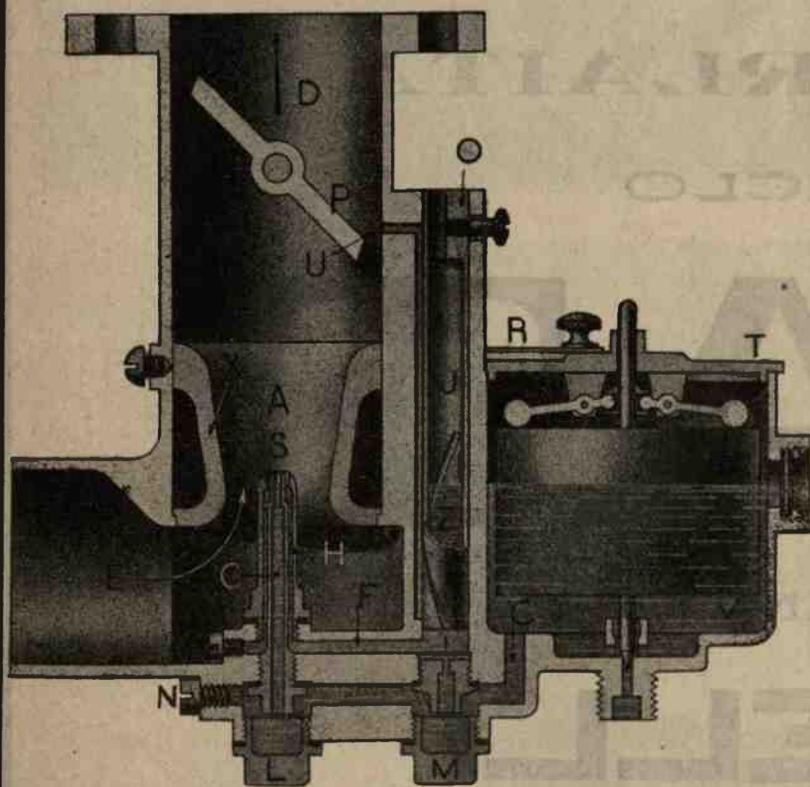
Costruttori **SOMMA LOMBARDO**

L'officina di costruzione meglio organizzata.

La migliore scuola di pilotaggio.

Il più bell'aerodromo. — Il clima unico.

CHIEDETE INFORMAZIONI



Carburatori "ZENITH"

G. BUSSOLOTI & C.

Via Silvio Pellico, 5

TORINO

G. VIGO & C^{IA}

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

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

GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

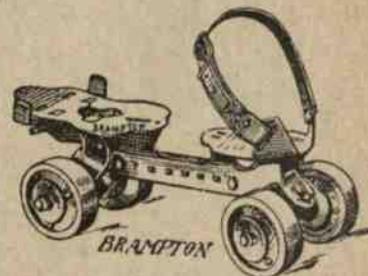
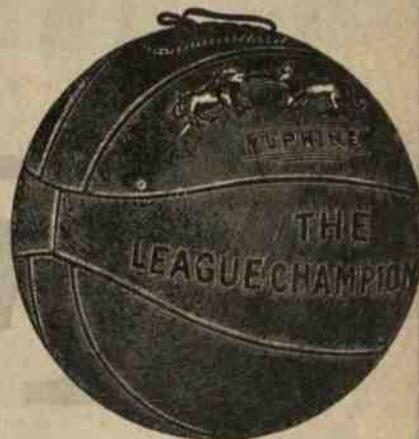
Novità Manubrii graduabili



"ROBUR",
a molla

Tascabili L. 10 al palo
a 7 molle ,, 12 ,,
a 11 ,, ,, 18,50 ,,

Abb.gliamenti completi
per turlati e ciclisti.



MAGLIE - CALZE
BERRETTI - SPORT

Accessori per Automobili

Prezzi miti

Catalogo gratis.



Dalla corsa delle **TRE CAPITALI**
 alla **MILANO-TORINO**,
 dal **GIRO DI LOMBARDIA**
 alla **MILANO-SANREMO**
 sempre seguono i trionfi della

FIAT e di **PIRELLI**

NELLA
MILANO-SANREMO

EZIO CORLAITA

SU CICLO

FIAT

GOMME

PIRELLI

porta al traguardo la

PRIMA MARCA ITALIANA

Per Torino: Ditta **PASCHETTA** - Via Santa Teresa, angolo Via Genova.