

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aereostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

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

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

I GRANDI "MATCHES", INTERNAZIONALI DI "FOOT-BALL RUGBY",



IL MATCH DI RUGBY FRANCO-INGLESE

Cinque minuti prima della fine dell'incontro in cui riportarono la vittoria gli inglesi.



POLACK

I soli Pneumatici per CICLI e MOTOCICLI che riuniscono

SCORREVOLEZZA - ELASTICITA' E DURATA

**AGENZIA ITALIANA GOMME POLACK MILANO VIA CIMAROSA .7
TORINO CORSO DANTE .34**

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 Reale Casa di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.
Premiato con Medaglia d'Oro
dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

Motociclette FRERA 1913

universalmente riconosciute le Migliori!

Tipo da GRANDE TURISMO

3 1/2 HP



Cambio
Velocità
e
Debrayage

Vincitrice della Corsa Roma-Napoli-Roma - Km. 500.

Tipo MOTOLEGGERA

2 1/4 HP



Ufficial-
mente ad-
dottata dal
R Esercito
Italiano.

Vincitrice delle più importanti Gare su Strada e Pista.

A richiesta si spediscono gratis e franco di porto:

Cataloghi illustrati con Certificati ed offerte.

Società Anonima FRERA

Officine di TRADATE (Como).

Capitale L. 2.000.000 - inter. versato.

**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 Menginovo, 101-109 - TORINO

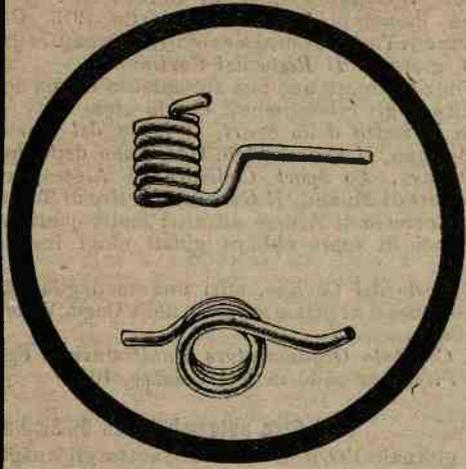
Agenti Esclus. nel Piemonte: Bochia e Bertolino - Via S. Quintino, 28 - Torino

Società Italiana Molle Acciaio

Sede: Via Pisacane, 55
MILANO

Prima Fabbrica Nazionale
di Molle e Spirali in Acciaio temperato

Molle aperte, chiuse e coniche di qualsiasi forma e dimensione per Aeroplani. — Automobili. — Moto. — Bicyclette. — Motori. — Pompe. — Telai per Tessitura. — Apparecchi Elettrici, Cinematografici e per qualsiasi ramo di industria.



"REDUCINE"

Il meraviglioso rimedio per cavalli zoppi fabbricato a DUBLINO - Irlanda.

Depositi: H. Roberts e C.: Milano, Via Giulini, 7 — Roma, Corso Umberto, 417-418 - Firenze, Via Tornabuoni, 17 — Napoli, Via Vittoria, 21-22. Giuseppe Lamma: Bologna, Via Saffi, 52.

Centinaia di certificati dei più conosciuti e rinomati veterinari, maniscalchi, ufficiali dell'esercito, proprietari di cavalli da corsa, negozianti di cavalli e proprietari di vetture. Libretto con spiegazioni a richiesta.

Prezzo L. 20 al vasetto.

Il Reducine guarisce i più disperati casi di tendini ingrossati, spavegni, ingrossamenti, soprossi, vesciconi, cappellotti, mollette, scarti, sforzi, zoppie alla spalla e qualunque distorsione.

Il Reducine non apporta alcun dolore, non lascia alcuna traccia, guarisce rassodando.

Il Reducine restringe qualunque ingrossamento, mentre potete fare lavorare ugualmente il cavallo in qualunque momento.

Agenzia Gen.: ARMIN BERGER
Vienna II, Kaiser Josefstrasse, 36.

Sferisterio Spagnuolo

GIUOCO DELLA PELOTA

TORINO - Via Madama Cristina, 73 - TORINO

Elegante ritrovo sportivo completamente rimesso a nuovo.

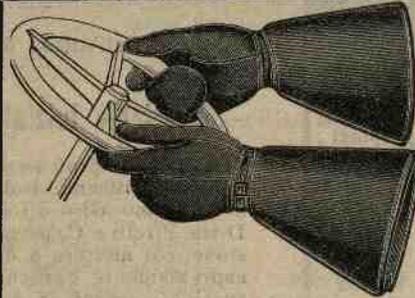
Vi agisce una compagnia di giocatori scelti fra i migliori campioni mondiali.

Tutte le sere, dalle 21 alle 24, interessantissime partite.

Funziona il Totalizzatore (puntata di L. 2 sul 1° o 2° vincitore).

Durante il giorno la pista è a disposizione dei Sigg. Dilettanti che desiderano esercitarsi, sotto la Direzione del celebre campione mondiale, Francisco Illana.

Linee Tramviarie: Porta Palazzo-Barr. Nizza, Cavalcavia, Ponte Isabella-Barr. Milano.



Guanti e Muffole
speciali per automobilisti
in pelle di cavallo.

Eleganti come il capretto. - Fini come la seta. - Forti come l'acciaio. - Durata straordinaria. - Impermeabili.

Dopo essere stati completamente inzuppati dalla pioggia e lavati con acqua e sapone, si asciugano senza che si guastano e ritornano morbidi come nuovi.

Chiedere listino prezzi illustrato agli Agenti esclusivi per l'Italia:

G. VIGO e C. - TORINO - Via Roma, 31.

"SVIC"

SOCIETA' VINICOLA ITALIANA CASTEGGIO

GRAN SPUMANTE ITALIANO
Vini bianchi e rossi

VERMOUTH - ACETI

Stabilimenti: CASTEGGIO.

» CODEVILLA.

» LUGO (già F.lli Gagliardi e C.)

» NOVARA (Cantine Porazzi).

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



Giov. Hensemberger

Monza - Milano - Vienna - Odessa

Esportazione in tutto il Mondo

Opuscoli. Istruzioni e listini in sei lingue.

Fabbrica di Radiatori per Automobili

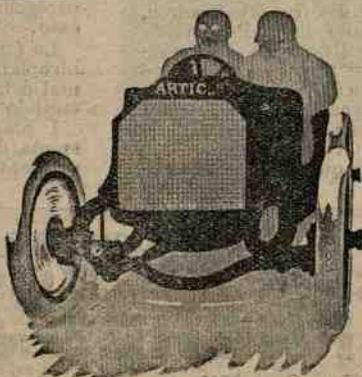
TORINO - Via Moncalieri, 12 - TORINO

FABBRICA DI RADIATORI

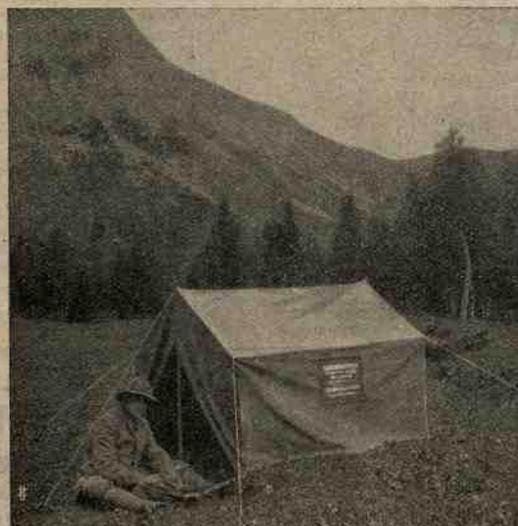
COFANI, GREMBIALI,
PARAFANGHI,
SERBATOI, SILENZIOSI,
ecc.

RIPARAZIONI

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo o marca.



BAUMANN & LEDERER - Milano - Foro Bonaparte, 12
Telefono 62-11



FABBRICA
TENDE da CAMPO
e da SPORT

Tenda Colomiti N. 106

Misura a terra m. 1,30 x 1,80; alta ai lati m. 0,80; alta in mezzo m. 1,25; pesa Kg. 5,500.

Tenda completa
d'ogni accessorio

L. 32,50

Catalogo a richiesta.

CACAO TALMONE



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

Esecuzione Superiore di
MEDAGLIE - DISTINTIVI
COPPE - TARGHE - DIPLOMI
per Gare - Feste - Premiazioni - Concorsi - Esposizioni
Domandate il Catalogo con cartolina doppia alla Ditta
ROTA G. B. - Genova.
Via Orsini, 26
Telefono 57 55

BUSTI

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

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 MILANO

MEDAGLIE - DISTINTIVI

Targhe, Coppe, Diplomi

PIETRO LANDI - MILANO

VIA BERGAMO, 44 - Telefono 11-705

Catalogo Gratis a richiesta



VALORE L. 10 PER SOLE L. 2,95

Ditta fondata nel 1902, sempre imitata e mai eguagliata.
Il vero orologio scappamento ancora in nichel, garantito
10 anni, lo riceverete solo dalla Ditta

ORLANDO CELADA

MILANO - Corso Vitt. Emanuele, 12 - 2° piano

inviando vaglia di Lire 2,95.

Affrettare le richieste e diffidare dei concorrenti sleali.



COPPE PER PREMI

In vero argento

e di metallo bianco argentato.

Grande deposito sempre pronto

ARGENTERIE DA REGALO

GAETANO BOGGIALI

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

Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.



Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA

L. 5 all'anno

Dal carnet dello Sportman

A 6000 metri in monoplano.

Al momento di andare in macchina (11 notte) ricevevamo da Parigi:

Mandano da Le Buc che l'aviatore Perreyon su monoplano Bleriot, è partito stamane, alle 11,25, per battere il record dell'altezza.

Cronometrato ufficialmente, egli è pienamente riuscito nel tentativo, raggiungendo l'altezza di seimila metri. Il volo è durato un'ora e sette minuti.

Il record era tenuto da Garros, che aveva raggiunto a Tunisi, l'11 dicembre 1912, m. 5610.

L'aviatore Perreyon è il capitano della Casa Blériot ed il volo è stato compiuto su un monoplano della Casa. L'aviatore partì martedì alle ore 11,25, dall'aerodromo di Le Buc. Il volo è durato un'ora e 7 minuti.

L'aviatore Perreyon è nato nel 1882 ed ha ottenuto il brevetto di pilota dall'Aereo-Club il dicembre 1910.

Come si vede dai dati sopra esposti, il record è stato detenuto da Garros tre mesi precisi.

Nell'attesa del V Giro d'Italia

Importante iniziativa della Ditta Pirelli

Ai Ciclisti professionisti *Juniors* e non classificati che, essendo isolati, vogliono prender parte al prossimo Giro d'Italia, con un fido gestito dalla Ditta Pirelli e C. porge loro una eccellente occasione, col mettere a disposizione di un Comitato espressamente costituitosi una « Coppa Pirelli », sussidi e premi in denaro, tubolari da corsa e, quel che è più, il suo validissimo patrocinio.

I corridori che dovranno partecipare al Giro d'Italia saran scelti tra quelli di tutta Italia, mediante Gare Interregionali, poste sotto il patrocinio degli Enti indicati in appresso e rispettiva-

Gli Idroareoplani

(Continuazione e fine).

Nel precedente articolo l'ing. Dainotti, dopo aver spiegata la differenza che passa fra l'idroareoplano e l'idroplano e fra questo e lo scafo slittante, ha considerato le parti costitutive degli idroareoplani ed ha esposto le caratteristiche dei loro galleggianti e le difficoltà di costruzione relative.

N. d. D.

Consideriamo ora i differenti tipi di galleggianti finora applicati agli idroareoplani: ed i sistemi di costruzione escogitati ed usati dagli specialisti per ottenere organi robusti ed allo stesso tempo leggeri ed a perfetta tenuta d'acqua.

Possiamo raggruppare gli organi galleggianti degli idroareoplani in tre grandi famiglie:

1. — tipo *Fabre*
2. — tipo a *catamaran*
3. — tipo *scafo fusoliera*.

Fino dal 1908 il marsigliese Fabre aveva costruito un apparecchio (sperimentato senza successo nel 1909 e che solo nel 1910 è riuscito a fare qualche piccolo volo e sfasciarsi nell'ultimo volo cadendo in acqua dall'altezza di una quarantina di metri), apparecchio completamente originale — originalità che fu causa degli insuccessi — munito di galleggianti di forma completamente piatta al di sotto ed arcuata di sopra. Una tale struttura offre il vantaggio di permettere un rapido sollevamento dall'acqua — una volta raggiunta la velocità necessaria — mercè il piano inclinato che costituisce il fondo di tali galleggianti: e questo stesso piano costituisce una superficie portante in aria quando l'apparecchio è in volo, senza tuttavia nuocere in modo sensibile alla penetrazione dell'idroareoplano poiché il galleggiante è sensibilmente schiacciato ed ha uno spigolo vivo nella parte anteriore.

Di più i galleggianti *Fabre* hanno il pregio di agire bene al sollevamento dell'apparecchio anche quando restano accidentalmente sommersi da un'ondata.

Più innanzi, parlando della costruzione dei galleggianti, dirò quali sono gli inconvenienti presentati da questo tipo.

I galleggianti *Fabre* sono stati applicati — oltre che all'areoplano marino dal Fabre stesso costruito — agli idroareoplani *Voisin*, ai biplani dei fratelli *Caudron*, ai *Train* agli apparecchi *Rep* di *Esnault-Pelterie*.

Alla seconda categoria di galleggianti appartengono quelli che generalmente si usano a coppie e prendono il loro nome *catamaran* dalla rassomiglianza loro con un tipo di barca indiana di forma stretta ed allungata imitante la *silhouette* dei sandolini, delle *perissoires* e degli *schiff* dei nostri canottieri.

Come vantaggio principale di questo tipo di gal-

mente denominate: *Corsa Toscana* (24 marzo 1913, Club Sportivo Firenze); *Corsa Lombardia* (6 aprile 1913, Sport Club Milano); *Corsa Roma-Napoli* (13 aprile 1913, Audace Club Sportivo di Roma e Circolo Sportivo « Giovanni Gerbi » di Napoli); *Corsa Piemonte-Liguria* (20 aprile 1913, Club Astrapédi Torino); *Corsa Veneto-Emiliana* (27 aprile 1913, giornale *Il Resto del Carlino*).

L'iniziativa ottenne una accoglienza degna della nobiltà degli intendimenti che la crearono.

La *Gazzetta dello Sport*, *Il Resto del Carlino* di Bologna, *Il Pedrocchino*, *Gazzettino dello Sport* di Padova, *Lo Sport Ciclistico* di Alessandria, *Lo Sport* di Milano; *Il Guerin Sportivo* di Torino, *La Provincia* di Arezzo, ed altri molti quotidiani e Riviste di sport ebbero giusti elogi incondizionati.

Il Resto del Carlino, offrì una medaglia d'oro da assegnarsi al primo arrivato nella *Corsa Veneto-Emiliana*.

Il Comitato Organizzatore Manifestazioni Sportive Pirelli ha sede in Via Caiazzo, 10.

Il Giro automobilistico di Sicilia.

Il giornale *l'Ora* di Palermo, sotto gli auspici del Comitato Panormitano indice per il giorno 11 e 12 del mese di maggio una corsa turistica in automobile, da svolgersi sul percorso: Palermo-Messina-Siracusa-Terranova-Girgenti-Marsala-Trapani-Palermo km. 1000 circa, nella quale verranno attribuite alla coppia di guidatori vincente la Targa Florio e le due grandi coppe in argento del giornale *l'Ora*.

Il percorso diviso in due tappe, la prima Palermo-Girgenti e la seconda Girgenti-Palermo, verrà effettuato in due giorni consecutivi. La coppia di guidatori vittoriosa della I Coppa dello Sport Club di Palermo e la coppa del giorno 1° maggio.

La tassa d'iscrizione è fissata in L. 100 per vettura.

Alla vigilia della corsa si procederà dai Commissari alla punzonatura della macchina (motore *chassis* e asse posteriore).

I concorrenti partiranno dal Palazzo Villarosa, dove ha sede la direzione de *l'Ora*.

leggiate conviene ricordare la minima resistenza che essi offrono alla penetrazione e la facilità di sollevamento, vantaggi che lo hanno fatto preferire finora agli altri sistemi.

Sono applicati agli idroareoplani *Blériot*, *Nieuport*, *H. Farman*, *M. Farman*, *Guppy*, *Wright*, *Sanchez Besa*, *Graham White*, *Astra*, *Savary*, *Deperdussin*, *Besson*, *Borel*.

La loro prua prende forme diverse a seconda dei costruttori, così nei *Borel* questa è a fondo arcuato verso l'alto, nei *Nieuport* assomiglia ad un becco di anitra, nei *H. Farman* è a cuneo disposto con lo spigolo orizzontale.

La loro sezione è quadrata, rettangolare, oppure curvilinea, ed il loro fondo in alcuni è costituito da una sola superficie; in altri uno o più gradini (*redan* dei francesi) frazionano la superficie del fondo, come già era stato fatto per i canotti automobili, *glisseurs*, a grande velocità.

Nei galleggianti *Nieuport* 1912 vi era un solo *redan*, nei *Burgess* due gradini e nei *Wright* tre.

La terza categoria di galleggianti, comprendente gli ultimi tipi costruiti da *Gleen Curtiss*, da *Donnet-Lévêque* e da *Breguet* nel 1913, è quella verso la quale sembra orientarsi oggigiorno la costruzione degli idroareoplani, come quella che dà origine ad apparecchi compatti, armonici e veramente marini, quali sono ora richiesti per i servizi militari.

Tutti gli organi principali, l'aviatore ed il motore stesso possono essere contenuti nello scafo in modo da essere al riparo e da non offrire resistenza all'avanzamento, cosicchè l'apparecchio non perde nessuna delle sue qualità aeree diventando marino.

Generalmente gli apparecchi a scafo sono come i biplani soliti nei quali però la fusoliera, che di solito si trova dietro i piani e fra questi, è stata invece abbassata sotto il piano inferiore e resa completamente stagna in modo da poter galleggiare e navigare.

Le difficoltà che si presentano al costruttore circa la scelta del tipo di galleggiante sono numerose, innanzi tutto perchè lo studio dell'equilibrio dell'apparecchio sui suoi galleggianti è abbastanza complicato.

Le forze poi che entrano in azione quando l'areo idroplano si mette in movimento sono certamente mal definite tanto in valore assoluto che in direzione essendo dovute agli effetti dei fluidi acqua ed aria.

I piani portanti dell'idrovelivolo generano una spinta diretta dal basso verso l'alto ed una resistenza orizzontale, l'elica fornisce una spinta orizzontale,

Per la Fotografia Sportiva, Documentaria od Artistica, adoperate esclusivamente le
LASTRE E CARTE " MARCA TRIFOGLIO ",
della Società **GRIESHABER FRÈRES & C. di Parigi.**

Deposito in Milano: ACHILLE ROBBIATI e C. - Milano - Via Ausonio, 8.

ed i galleggianti alla loro volta agiscono nel senso verticale e nel senso orizzontale.

E queste azioni e reazioni subiscono numerosi cambiamenti durante il periodo del sollevamento, cambiamenti dovuti all'aumentata velocità: i galleggianti emergono dall'acqua fino ad uscirne, la spinta totale aumenta, di modo che i dati del problema sono molto indeterminati, e conseguentemente lo studio dinamico dei nuovi apparecchi si presenta complesso.

Basterà qui avere accennate alle difficoltà tecniche di tale studio, non potendosi nel ristretto ambito di un articolo, che non deve essere esclusivamente scientifico ma di comprensione generale, sviscerare la questione e sminuzzarla nei suoi elementi: con maggiore diffusione e più completamente sarà trattato l'argomento in un volumetto che sto preparando sulla stessa materia di questo articolo: *gli idroareoplani*.

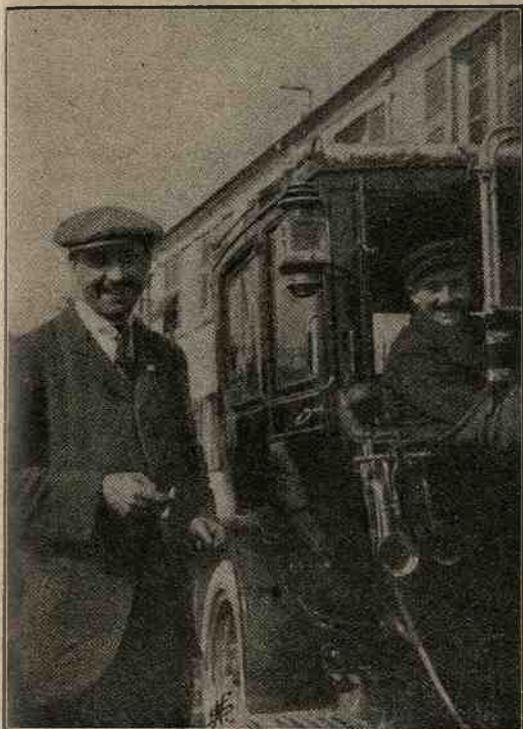
E veniamo ora a considerare un poco la parte pratica costruttiva degli organi caratteristici degli areoplani marini, cioè i galleggianti, esaminandoli sotto tre punti di vista essenziali perché essi corrispondano ai loro scopi: *leggerezza, robustezza, tenuta d'acqua*.

La necessità della leggerezza dei galleggianti è posta in evidenza dal fatto che non soltanto il sovraccarico imposto all'apparecchio da galleggianti troppo pesanti sarebbe nocivo per sé stesso, ma la posizione bassa che si deve dare ad essi rispetto al velivolo porterebbe a dover modificare sensibilmente la centatura dell'apparecchio per poco che tale sovraccarico fosse eccessivo.

Dunque leggerezza innanzi tutto; e per ottenerla



L'idro-areoplano di Laurens e Schneider nel raid Beaulieu-Roma. (Fot. G. E. Monevi - Genova).



Il conte Schneider che sta compiendo coll'aviatore Laurens il raid Beaulieu-Genova-Roma. (Fot. Nino Secondi - Mortara).

bisognerà cercare forme convenienti delle sezioni dei galleggianti.

Teoricamente le forme che s'avvicinassero alla sfera od almeno che fossero molto arrotondate sarebbero le più convenienti, come quelle che presentano la maggior capacità col minimo di superficie e quindi col minimo di peso.

Ma gli inconvenienti e le difficoltà che implicherebbe l'impiego di questi galleggianti sono tali che nessun costruttore verrebbe l'idea di adottarli.

Se si considera poi che una delle qualità essenziali di un galleggiante per un idroareoplano è quella di avere una forma che favorisca il suo sollevamento dall'acqua, si comprende facilmente come si sia venuti ai fondi piatti, o press'a poco, i quali meglio di tutti si prestano all'aumento della pressione di sollevamento.

Per questo sono favorite le sezioni quadrate o rettangolari, offrenti un fondo piatto come piano d'appoggio, alle forme circolari o perlomeno arrotondate.

Riguardo alla resistenza conviene osservare che in tutte le costruzioni essa è sempre legata alla forma dell'oggetto, e che nel nostro caso particolare bisogna considerare la resistenza complessiva dell'armatura del galleggiante alla pressione dell'acqua, ai colpi delle onde, agli sforzi secondari di tensione, e la resistenza locale del fasciame contro l'urto di corpi galleggianti, resistenza quest'ultima che è piuttosto in relazione con la tenuta d'acqua e della quale parlerò più avanti.

L'armatura interna deve costituire come una trave armata, rigida, costituita da lungherine, montanti e diagonali, di solito in legno, e varie di tipo e di forma a seconda dei costruttori: ad essa si attaccano i pezzi che collegano i galleggianti al velivolo.

Il rivestimento esterno, il fasciame, può essere fatto in lamierino, oppure a doppia bordata, come si

usa per i canotti automobili, oppure in legno sottile controplaccato; si è tentato l'impiego della tela, ma senza risultato, come era prevedibile.

Le costruzioni in lamierino offrono l'inconveniente che dopo un certo tempo le chiodature, continuamente sottoposte a vibrazioni ed urti, non resistono più e si tagliano; il legno controplaccato costituisce una buona risorsa quando i galleggianti non debbono soggiornare molto tempo in acqua e si adopera disponendo l'uno sull'altro due o più fogli sottili di legno inclinandone le fibre a 90 gradi, interponendo fra ogni strato di legno uno strato di colla insolubile e rivestendo il tutto con una tela verniciata impermeabile dopo aver pressati fra loro gli strati sovrapposti.

La facilità però con cui si scollano questi fasciami non milita in loro favore, per cui vanno sempre più prendendo piede i fasciami multipli, ottenuti inchiodando fra loro con ribattini di rame strisce di cedro o mogano disposte, come nel caso precedente, con le fibre perpendicolari, ed interponendo tela o seta verniciata fra l'uno e l'altro fasciame.

E non devono destare meraviglia i buoni risultati forniti da questo tipo di costruzione quando si pensi che esso è il preferito nei cantieri più noti per la fabbricazione dei *racers*, che pure sono sottoposti a sforzi terribili quando scivolano spumeggiando sul mare ondosso, arrabbiato, prepotente, sotto l'impulso vigoroso dei loro strapotenti motori.

Ing. Alfredo Dainotti.

ORIZZONTE AMERICANO !...

Il metodo Taylor fa furori in America in questo momento. Il metodo Taylor è una ginnastica operaia razionale, vale a dire è un metodo di lavoro che ha lo scopo di risparmiare all'operaio tutti i movimenti inutili e di non fargli fare che i movimenti indispensabili. Questa economia di sforzi, questa soppressione di movimenti inutili ha avuto in America, si assicura, degli effetti straordinari. Per esempio gli operai che fabbricano mattoni, facevano solitamente 18 movimenti o gesti per mattone. Con l'applicazione del metodo razionale, con la semplificazione dei movimenti la produzione media di ciascun operaio si è elevata da 120 a 350 mattoni al minuto e l'operaio produce meglio e guadagna di più lavorando meno.

Ora, in America, si pensa di organizzare questa semplificazione di movimenti in tutte le industrie che ne sono suscettibili. Lo studio verrebbe fatto da ingegneri muniti di cronometro, i quali dovrebbero seguire e cronometrare tutti i movimenti che fa l'operaio e cercare poi scientificamente di sopprimere in questi movimenti tutto quello che è sforzo inutile.



Gli aviatori Laurens e Schneider osservano la direzione del vento.

(Fot. G. E. Monevi - Genova).

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anonima E. BIANCHI - Viale Abruzzi, 18 - Milano

BIANCHI

montate con gomme

PIRELLI



Il raid in idroplano Nizza-Genova-Roma. — L'aviatore Laurens col passeggero sig. Schneider. (Fot. Argus Milano).

La Settimana Aviatoria

Il raid Venezia-Roma.

L'aviatore triestino Widmer, che dopo la proibizione fattagli dalle autorità austriache di partire a volo da Trieste per Roma, aveva deciso di scegliere come punto di partenza del suo *raid*, Venezia, ha dovuto dapprima rinunciare per una bufera che imperversava sull'Appennino e sulla costa dell'Adriatico.

Martedì ha spiccato il volo. Giunto presso Fano in seguito ad una *panne* del motore ha dovuto arrestarsi.

L'aviatore Laurens, che col passeggero signor Schneider era partito in idroplano da Nizza per Roma, ha dovuto fermarsi a Genova causa pure del cattivo tempo.

Tre milioni per la flotta aerea.

Nella sala del ministro delle finanze Facta, si è riunito il Comitato centrale per la sottoscrizione

nazionale per la flotta aerea. Erano presenti il ministro Facta, i sottosegretari on. Di Scalea, Pavia, il senatore De Martino, l'on. Maraini, l'on. Montù, il principe Potenziani, Leonino Da Zara, l'ing. Origoni, il barone Ferrero, il capitano Mina ed il cav. Peruzi.

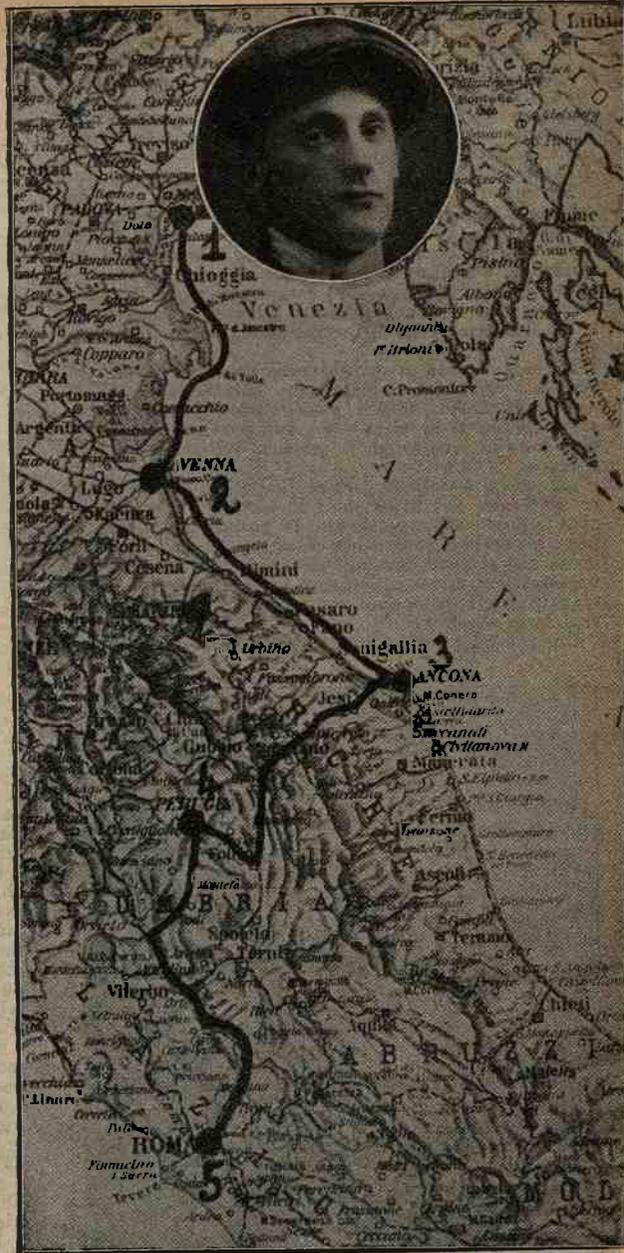
La Commissione esecutiva, dichiarando di aver completamente ultimato il suo compito, presentò una relazione morale e finanziaria del lavoro compiuto e delle sottoscrizioni raccolte a tutt'oggi. Nell'ampia relazione, la Commissione dopo aver ricordato i precedenti della patriottica sottoscrizione ed il contributo ad essa dato dai Sovrani, dal Governo, dalle Province, dai Comuni, dagli Istituti di credito e dalle Camere di commercio, dai Comitati provinciali e di classe, dalle Società sportive, dalle colonie e dagli italiani all'estero, nonché i proventi dovuti a feste, conferenze e spettacoli, ed il contributo di denaro e di propaganda della stampa tutta, conclude che la lode maggiore deve essere per il popolo italiano, che nell'ora della guerra si palesò ringiovan-

rito in una novella primavera, piena di gagliardia e di fede.

La sottoscrizione iniziata nell'a. 1912, si chiuse dopo dieci mesi col seguente bilancio:

Somme versate L. 3.007.011; somme da versare L. 263.657,37; interessi L. 52.716,20; totale lire 3.323.385,48, da cui, detratte L. 15.000 di spese, si ha un totale netto di sottoscrizione di lire 3.308.385,48.

La somma versata al Ministero della Guerra, anche detratte le spese, riesce quindi maggiore di quella effettivamente sottoscritta. Il Comitato centrale, prendendo atto dei lavori della Commissione esecutiva, mentre plaude all'opera solerte di essa, delibera che il presidente on. Facta notifici al Ministero della guerra la disponibilità oggi versata alla Banca d'Italia e sopraccennata e che quindi, sciolta la Commissione esecutiva, venga creata una Commissione nelle persone dell'on. Pavia, dell'on. Maraini e del capitano Mina,



L'aviatore Widmer ed il suo raid Venezia-Roma.

per provvedere alla raccolta delle somme già sottoscritte e che ancora debbono essere versate, dando poi a suo tempo relazione al Comitato centrale.

Gli 88 aeroplani donati all'esercito

1. Alessandria — 2. Ammiraglio Aubry — 3. Aquila Romana — 4. Asteria — 5. Astrea — 6. Balilla — 7. Bari — 8. Basilicata — 9. Bersagliere — 10. Bella — 11. Bologna — 12. Cadore — 13. Cairoli — 14. Carroccio — 15. Catanzaro — 16. Chiari — 17. Città di Bergamo — 18. Città di Chiavari — 19. Città di Torino — 20. Colonia Italiana di Rio de Janeiro — 21. Commercio Genovese — 22. Como — 23. Cremona — 24. Eritrea — 25. Ferrara — 26. Ferroviere — 27. Finanziere I — 28. Finanziere II — 29. Francesco Crispi — 30. Francesco Zambecari — 31. Francia — 32. Friuli — 33. Irpinia — 34. Italia Rosario — 35. Livorno — 36. Lomellina — 37. Mendoza — 38. Messico — 39. Messina — 40. Milano I — 41. Milano II — 42. Molise — 43. Napoli — 44. Nettuno — 45. Novara — 46. Padova I — 47. Padova II — 48. Paraguay — 49. Paulista — 50. Pesaro — 51. Pinerolo — 52. Provincia di Ancona — 53. Provincia di Ascoli — 54. Provincia di Cagliari — 55. Provincia di Caltanissetta — 56. Provincia di Catania — 57. Provincia di Catanzaro — 58. Provincia di Chieti — 59. Provincia di Cuneo — 60. Provincia di Foggia — 61. Provincia di Lecce — 62. Provincia di Macerata — 63. Provincia di Milano — 64. Provincia di Roma — 65. Provincia di Torino — 66. Provincia di Treviso — 67. Provincia di Sassari — 68. Roma — 69. Reggio Calabria — 70. Sicilia — 71. Siena — 72. San Giorgio — 73. San Remo — 74. San Paolo I — 75. San Paolo II — 76. Terni — 77. Terra di Lavoro — 78. Torino — 79. Tripoli — 80. Tunisi — 81. Um-



La direzione dell'Aero Club attende l'arrivo degli aviatori. — Da destra a sinistra: 1. Ing. Caproni - 2. Colonn. Moris - Dott. Herbus - Duca di Gallese - On. Montù. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

Modelli Europei 1913. — La più grande fabbrica del mondo.

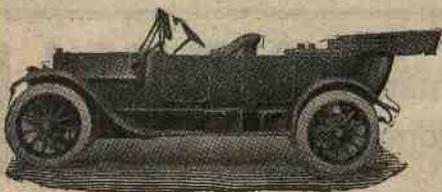
STUDEBAKER Flanders di Londra

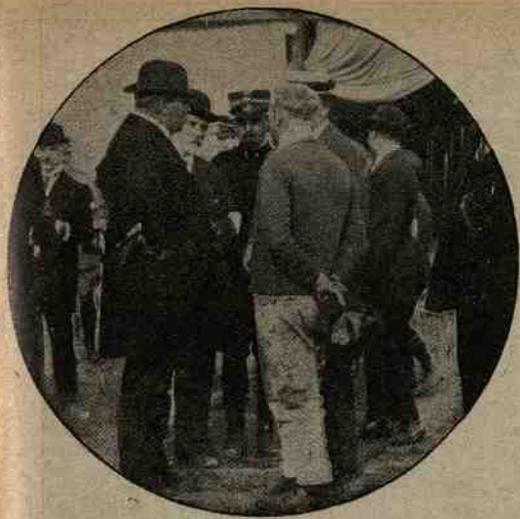
Tipo A 15-25 HP (87 x 130), Torpedo di lusso 5 posti ed accessori d'uso L. 5500.

Tipo B 25-35 HP (105 x 130) 6-7 posti di gran lusso. — Tipo C 30-40 HP, 6 cilindri, Torpedo e Limousine.

Motori Monobloc a lunga corsa, Valvole racchiuse, Magneto BOSCH, Pneus MICHELIN, raffreddamento a pompa, lubrificazione forzata, ecc.

Agenzia Gen. per l'Italia: P. PORRO - Via XX Settembre, 42 - Genova. - Per Torino: Ing. B. BOVI - Corpo Oporto, 21.





Il ministro della guerra on. Spingardi fra un gruppo di aviatori.

La scherma è stata, è, e sarà sempre una, con qualunque arma si faccia.

Schermidori intendono coloro che schermiscono con abilità e sapienza con qualsiasi arma, e non altri.

Sappiamo che il meccanismo schermistico è lo stesso sia per il fioretto che per la spada e che è uno dei maggiori fattori che formano il vero schermidore. Sappiamo pure che la tecnica della spada è quella stessa del fioretto, spogliata però di quelle azioni complesse che per misura di prudenza è bene non arrischiare in duello. Difatti, la botta semplice, l'arresto, il controtempo, la contro azione, ecc. (sia pure con nomi diversi), non sono forse le azioni che i maggiori spadisti, prima o dopo di me, hanno imparate col fioretto alla Scuola Magistrale di Roma o altrove? Queste azioni che per lo scopo artistico sportivo sono di rigore al petto col fioretto, per la spada invece

si preferiscono agli avancorpi. Come si vede, trattasi di una semplice sostituzione di bersaglio che non apporta alcuna modificazione né alla tecnica, né alla meccanica e meno ancora al concetto fondamentale della scherma. Di conseguenza, uno schermidore deve servirsi indifferentemente del fioretto e della spada senza che abbia bisogno di fare uno studio speciale per prepararsi ad un giuoco pratico per il terreno.

Non ammetto quindi che uno schermidore di fioretto e lo spadista, in caso di duello, debbano trovarsi in condizioni impari dappoichè ritengo anche che sul terreno vero tre siano i fattori principali che possono portare alla vittoria: 1° il coraggio; 2° la cieca fortuna; 3° la scherma, la quale, anche praticata in tutta la sua purezza colla spada da terreno, non porta al successo se chi si batte non è coraggioso.

Colla spada da terreno si sono volute eliminare,



L'aviatore Brindejone des Moulinais che ha compiuto un raid di 1000 chilometri volando da Parigi a Londra in 3 ore e 30", da Londra a Calais; quindi da Calais a Bruxelles ed a Parigi in 4 ore.

bria — 82. Velatri — 83. Vicenza — 84. Zoagli — 85. Pietro Manzini — 86, 87, 88. Idro-aeroplani del Comitato di Venezia.

Per l'aviazione e l'aeronautica militare.

La Commissione di ufficiali tecnici nominata tempo fa dal ministro della guerra per studiare le questioni riguardanti l'aviazione e aeronautica militare ha terminato i suoi lavori. Essa avrebbe riconosciuta la necessità della formazione di un Corpo unico autonomo. Però, essendo cosa difficile crearlo subito, avrebbe proposto la formazione di un Corpo aeronautico con ufficiali di tutte le Armi e Corpi dichiarati fuori quadro e con numeroso personale civile tra cui molti volontari aviatori.

Per sopperire infine all'organizzazione di questo Corpo aeronautico la Commissione avrebbe insistito perchè venisse decretata la formazione di un Istituto centrale aeronautico. Per provvedere a « questa imprescindibile necessità » si trova allo studio presso il Ministero della guerra un concreto progetto di legge.

Queste conclusioni della Commissione sono assai vivamente commentate nei circoli militari della Capitale perchè verrebbero a togliere numerosi ufficiali anziani ai reggimenti, che ora ne avrebbero molto bisogno essendo in gran parte formati con sottotenenti appena promossi o di complemento, e perchè nuovi impiegati civili verrebbero a gravare enormemente, coi loro lauti stipendi, il già troppo esiguo bilancio della guerra.

Delle squadriglie di areoplani, che verranno assegnate ai Corpi d'armata, ciascuna avrà sette apparecchi con quattro ufficiali piloti e quattro ufficiali osservatori, oltre a 25 uomini di truppa ed a tutto il materiale sussidiario. Le squadriglie di biplani, chiamate di posizione, verranno assegnate ai parchi d'assedio ed alle piazzeforti, quelle di monoplani saranno poste a disposizione, una ciascuna, dei 12 Corpi d'armata.

Essendo però la difesa delle coste affidata all'aviazione navale, era naturale che all'aviazione terrestre si pensasse di affidare specialmente la difesa delle frontiere alpine, e cioè che le squadriglie venissero dislocate in zone donde fosse più facile e più rapido il mobilitarle verso quegli obbiettivi. Per questi motivi le squadriglie saranno quasi tutte dislocate nell'Alta Italia. Però, la regola generale dovrà ammettere qualche eccezione e probabilmente, per esempio, una equadriglia verrà mandata in Sicilia ed è certo che due, una di monoplani ed una di biplani, verrà assegnata all'aerodromo di Cento Celle presso Roma.

NOTE SCHERMISTICHE

In difesa del povero fioretto!

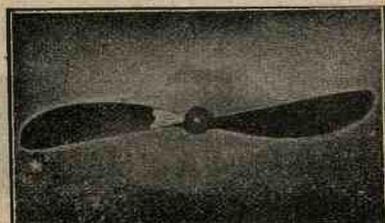
Di tutto quello che si è detto e scritto sulla spada da terreno in rapporto al fioretto non mi occupo particolarmente, poichè non ho lo scopo di creare polemiche, ma voglio solo vale mi della libertà di pensiero, a tutti concessa, per confermare pubblicamente la mia opinione, e all'uopo mi servirò dei paragoni di carattere tecnici o meccanici ma assolutamente obbiettivi.

MOTORI "GNOME" - ELICHE "INTEGRALI",
ACCESSORI per AVIAZIONE

TORINO
Via Sacchi, 28 bis

Telefono 15-18.
Telegrafo: Tecnical.

Ing. G. A. MAFFEI & C.



dicono, le assurde convenzioni del fioretto e nessuno spadista si è accorto, pare, che se ne sono create delle altre ancora più assurde e che non hanno neppure il merito di una giustificazione artistica. Giudicare, *a priori*, l'effetto di una ferita per affermare se vi sarebbe stato o no l'incontro; la valutazione del tempo e dello spazio, in proporzioni minime, per assodare, sempre, *a priori*, se l'incontro sarebbe stato o no possibile, senza poter tener conto del grado d'impressionabilità con conseguente incertezza o decisione del duellante, mi paiono cose che raggiungono l'apice dell'assurdità...

Ritengo che la propaganda della spada non sia neppure giustificata dal tempo che richiede lo studio del fioretto inquantochè, essendo il maneggio delle due armi imperniato sullo stesso meccanismo, e sapendo che questo meccanismo si acquista solo con lunghe, pazienti e faticose esercitazioni, ne viene per logica che per tutte e due le armi ci vuole molto tempo per imparare a far bene, e poco tempo per far male. La spada da terreno mette, è vero, in breve tempo l'uomo in condizioni di battersi in duello, ma, al pari di me, molti maestri, prima ancora che si inventasse la nuova spada, preparavano, e preparano tuttora, l'uomo al duello in ventiquattro o quarantotto



Il match Genoa-Juventus.

(Fot. Guarnieri - Genova).

rovinano la scherma più di quanto potessero fare i più scadenti fioretisti.

Quanto innanzi è detto, tratta alla pari fioretto e spada nelle mani di schermidori: tento ora a dimostrare il vantaggio del fioretto per chi vuole imparare a schermire.

**

Più volte ho accennato al meccanismo schermistico e alla sua importanza, ed ora soggiungo: esso consiste nella facilità e prontezza di cambiare la punta dell'arma e dirigerla là dove la convenienza lo richiede, e si acquista in forza di lunghe esercitazioni; mi pare logico quindi che il pugno di un aspirante schermidore, più agile e robusto diventi se nel periodo preparatorio lo si abitui a sviluppare azioni complesse che per la loro natura obbligano il pugno stesso a cambiare più volte la punta in diverse direzioni sino a raggiungere la massima prontezza e precisione possibili.

Ottenuto questo risultato, lo schermidore può dirsi fatto; la forza ed il successo ai quali esso può aspirare, si sviluppano, poi, in ragione diretta dell'esercizio costante e delle cognizioni teoriche che l'insegnante volta per volta saprà inculcargli.

Fatta quindi qualche rara eccezione attribuita a *disposizioni speciali*, come può essere possibile col giuoco di spada da terreno e nel periodo preparatorio sviluppare nell'allievo il ripetuto meccanismo, se per lo stesso concetto dell'arma non si fanno eseguire al suo pugno che movimenti limitatissimi, i quali potranno uscire dallo stato di rachitismo solo con un periodo di esercitazioni assai più lungo di quello richiesto per il fioretto? Per gli stessi motivi, la velocità, che è conseguenza dello slancio, sarà massima e relativa a seconda che l'allievo schermidore si prepari col fioretto o con la spada. Mi par chiaro quindi che chi vuole diventare schermidore deve studiare il fioretto; dopo, poi, che impugni pure la spada che non sarò certo io che griderò al sacrilegio!

Mi fa pena vedere tanti schermidori ripudiare il fioretto senza neppure accordargli quel senso di riconoscenza che l'uomo deve al suo benefattore. Sono degli ingrati! Poichè ritengo che in merito del fioretto hanno raggiunto la gloria e che *solamente* per esso si distinguono pure colla spada da terreno... Perchè tanta ingratitudine? Non mi arrischio certo a scandagliare nel cervello degli uomini, mentre m'impongo il massimo rispetto per le opinioni altrui; ma solamente esorto i propagandisti (convinti o no) della spada da terreno, a ponderare bene quanto affermano per far sì che il loro amore all'arte non si converta in danno.

Studiamo la vera scherma, quella che s'impara col fioretto, facciamo dell'arte per l'arte, così, mentre coltiviamo uno sport eminentemente salutare e accessibile, pure nelle opinioni avverse al duello, prepariamo anche l'uomo ad un pericolo che la vita di ogni giorno ci insegna essere ancora molto frequente.

Alfonso Mormile.

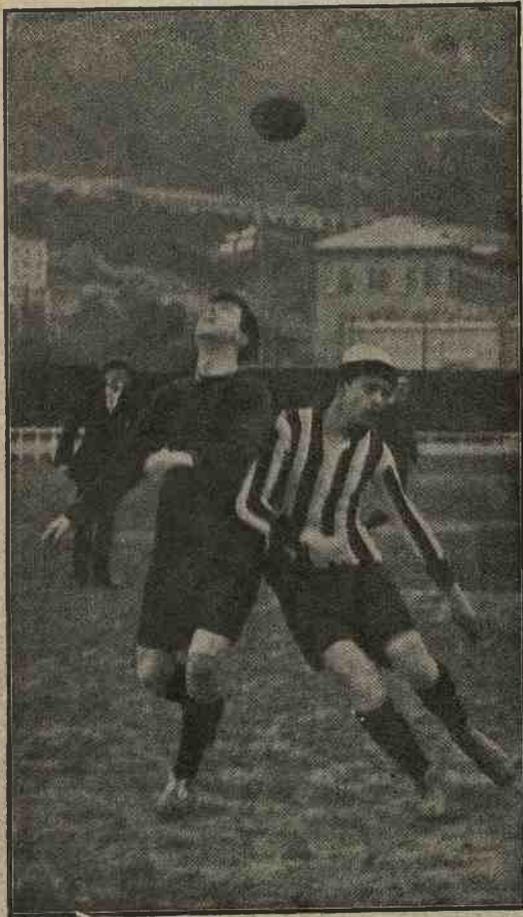
Trofei moderni !...

Un tempo i cercatori d'oro si lanciavano alla scoperta delle miniere montando focosi destrieri. Attualmente essi usano l'automobile, e fra non molto voleranno in aeroplano.

Ma se quelli di un tempo si spingevano alla ricerca dell'oro, i nostri, più in ribasso nelle ricerche, si accontentano dei depositi di potassio.

Un automobile, carico di uomini armati, ha lasciato Los Angeles (California) dirigendosi al lago Searle, nel deserto di Mojave. Questa carovana spera di raggiungere sulla strada due altri automobili che son partiti prima per la stessa via e per lo stesso scopo.

Una corsa questa che se non ha per premio un trofeo, ha quello di parecchie tonnellate di potassio!



Il match Genoa-Juventus.

(Fot. Guarnieri - Genova).

ore, mettendolo in condizione da non invidiar nulla, sul terreno, ai moderni spadisti di pochi mesi. Quale è dunque il vantaggio di questa spada? E, soprattutto, che cosa si è inventato? Confesso francamente che io debbo ancora capirlo... a meno che le cose inventate non siano quelle che io sapevo già senza studiare nè poco, nè molto, non profondamente e neppure superficialmente la spada da terreno.

Neanche ammetto che lo schermidore di fioretto si trovi a disagio sul terreno per l'abitudine di considerarsi nulli i colpi fuori del tronco, perchè un vero schermidore, con quella prontezza d'intuito e d'azione che lo fa tale, deve sapere agire dove il pericolo minaccia; se vi è deficienza da una parte o preponderanza di mezzi fisici dall'altra, non vi è da discutere... ma il risultato sarebbe sempre da attribuirsi alle doti personali e mai al metodo o all'arma.

Stabilito così, come a me pare, il rapporto tra le due armi, credo dimostrato che non è affatto vero che uno schermidore di spada si trovi in condizioni vantaggiose dinanzi allo schermidore di fioretto, come non è vero che colla spada si faccia una scherma diversa; ma quello che è certo è che molti sedicenti spadisti, mancando loro proprio il senso pratico dell'arma che impugnano,



Il match Genoa-Juventus.

(Fot. Guarnieri - Genova).

PNEUMATICI

TEDESCHI

SONO
i
MIGLIORI

L'inizio del girone finale

Finalmente siamo entrati nel momento più saliente del Campionato italiano.

Dopo aver eliminato dodici delle 18 squadre partecipanti a questo Campionato, le sei squadre rimaste s'incontrano ora per la disputa del girone finale; e sono esse le due migliori classificate nelle loro singole tre Sezioni che rappresentando la forza — diciamo — regionale, combattono con le consorelle aspirando ognuna al titolo di Campione d'Italia.

E domenica scorsa sui campi di Vercelli e di Casale ebbe inizio questo girone, che, se nulla verrà a turbare l'orizzonte footballistico, avrà il suo epilogo verso la metà del mese di maggio.

Due soli furono infatti gl'incontri avvenuti, poiché quello che avrebbe dovuto mettere di fronte il *Genoa* e l'*Hellas* di Verona, dovette essere sospeso in attesa del verdetto federale per l'ormai già noto caso del giocatore Grant, contro il quale venne sporto reclamo dal *F. C. Internazionale*, per aver questo partecipato, nel mese di gennaio, al Campionato della *Central League*, in Inghilterra.

La *Pro Vercelli*, l'ex Campione d'Italia, riceveva i rosso-neri del *Milan Club*, e questo match era forse quello che si presentava più emozionante, dato l'antagonismo delle due Società. Trionfò infatti il più forte; ed il *Milan* guardato a vista dai bianchi vercellesi, non seppe resistere al giuoco di forza degli avversari e piegò poco alla volta cedendo e scemando continuamente di energia fino a non raccogliere più gli splendidi centri che il loro compagno Croom portava magistralmente davanti la rete di Innocenti, al quale però va fatta una speciale lode per il giuoco suo, svolto con una sicurezza impressionante.

La *Pro Vercelli*, forse troppo emozionata dell'importante incontro col *Milan*, si occupò un po' eccessivamente di guardare più l'uomo che la palla, cosicché in certi momenti si guastarono certe combinazioni che si presentavano bellissime, ed il giuoco andò precipitando, perdendo anche tutto quell'interesse che ci ripromettevamo.

I simpatici vicentini, pur giuocando con agilità e velocità, non seppero resistere alla continua azione penetrante svolta dal *Casale*, il quale minacciando costantemente ed insi-



Il Re d'Inghilterra tra i giocatori del football. (Fot. Argus - Milano).

diosamente la rete di Zanon, specialmente nel secondo tempo, trovava la vittoria sui campioni veneti.

Il *Vicenza*, pur giuocando con molto brio e vivacità, è apparso deficiente abbastanza nella tecnica del giuoco, e soprattutto ad esso manca la precisione del passaggio e del *dribbling*.

Si è osservato chiaramente come questa squadra vicentina, pur annoverando dei giocatori pieni di buona volontà, manchi assolutamente di ammaestramento; cosa che purtroppo non può avere questo Club, il quale trovandosi troppo lontano dai maggiori centri footballistici, non può prendere esempio dalle consorelle e raffinarsi in tutte le astuzie di questo bellissimo sport.

Giuseppe Varetto.

Gli altri « matches ».

Risultati di domenica, 9 marzo.

<i>Genova</i> — <i>Genoa II</i> b. Liguria	1-0
<i>Venezia</i> — <i>Venezia I</i> b. Udine F. C.	4-1
<i>Milano</i> — <i>Ansonia II</i> b. <i>Unitas II</i>	3-1
<i>Gallarate</i> — <i>Vigor I</i> b. <i>Gallarate I</i>	3-1
<i>Genova</i> — <i>Doria III</i> b. <i>Fiorentine</i>	3-2
<i>Genova</i> — <i>Rubattino</i> b. <i>Genoa III</i>	1-0
<i>Alessandria</i> — <i>Casteggio I</i> b. <i>Alessandria II</i>	3-1
<i>Acqui</i> — <i>Alessandria Boys</i> b. <i>Acqui II</i>	6-0
<i>Acqui</i> — <i>Acqui mista</i> b. <i>Bertoletti I</i>	3-0
<i>Lugano</i> — <i>Lugano</i> b. <i>Internazionale II</i>	5-2
<i>Genova</i> — <i>Genova</i> b. <i>Juventus</i>	9-1
<i>Milano</i> — <i>U. S. M.</i> b. <i>Internazionale</i>	2-0

Il Campionato di Promozione.

Sezione lombarda.

<i>Milano</i> — <i>Juventus Italia</i> b. <i>Ansonia Nazionale</i> b. <i>Savoia</i>	4-0
<i>Brescia</i> — <i>Brescia</i> b. <i>Unitas</i>	2-1
<i>Como</i> — <i>Como</i> b. <i>Luino</i>	3-1

Sezione piemontese.

<i>Torino</i> — <i>Alessandria</i> b. <i>Veloces</i>	2-0
--	-----

Il « girone finale ».

La classifica

	G.	V.	N.	P.	F.	P.	P.
<i>Pro Vercelli</i>	3	2	1	0	3	0	5
<i>Casale</i>	3	1	1	1	5	2	3
<i>Hellas</i>	2	1	0	1	4	2	2
<i>Milano</i>	3	1	0	2	5	4	2
<i>Vicenza</i>	3	1	0	2	3	9	2
<i>Genoa</i>	2	1	0	1	4	5	2



Durante il match di football Association disputatosi a Colomnes fra inglesi e francesi (squadra nazionale) e vinto dagli inglesi con 4 goals ad 1.

I FARI e FANALI

per Automobili

CARELLO

sono universalmente celebrati per la loro superiorità su tutti! Costruttori del proiettore ad anelli parabolici, brevettato, il più potente fra i potenti. Premiato a tutte le Grandi Esposizioni Internazionali d'Italia e dell'Est ro.

FAUSTO e PIETRO CARELLO Fratelli - Torino - Via Petrarca, 30 - Telefono 27-53.



Il Campionato francese di Cross-Country. — La partenza.

L'ALPINOMETRO

La città di Genova, costruita in pendio sull'immenso anfiteatro dei suoi monti, la cui arena è il porto, costringe i suoi abitanti a salire e scendere continuamente, a fare un quasi alpinismo fin dai primi passi all'entrar nella vita. Nulla di straordinario dunque se i genovesi sono alpinisti nati e in continuo allenamento, resistentissimi, e se in questo rifiorir d'alpinismo classicamente eseguito un quasi alpinista domenicale propone l'«alpinometro», ossia un criterio di velocità e di resistenza che dia norma sicura e numerica per una classifica di registrazione su esperienze teorico-pratiche, una specie d'esame d'ammissione.

Si tratta di una marcia di montagna fra due

punti fissi con altri punti intermedi in una scala da zero a cento, in modo da conoscere a prima vista la gradazione dell'esperimentando. Giusto come il miglio misurato su cui si sperimenta la velocità delle navi prima di accettarne la consegna.

Il percorso che io propongo è uno dei più meravigliosi che si possano desiderare per bellezza di panorami: parte da Genova stessa, dalla passarella sul torrente Sturla, a San Rocco di Vernazza, sale per Apparizione sul monte Fascia (m. 840), segue la schiena della montagna, passa il Cordona (m. 802) e la punta del Becco dell'Aquila (m. 800) e scende per Cornia e Capreno



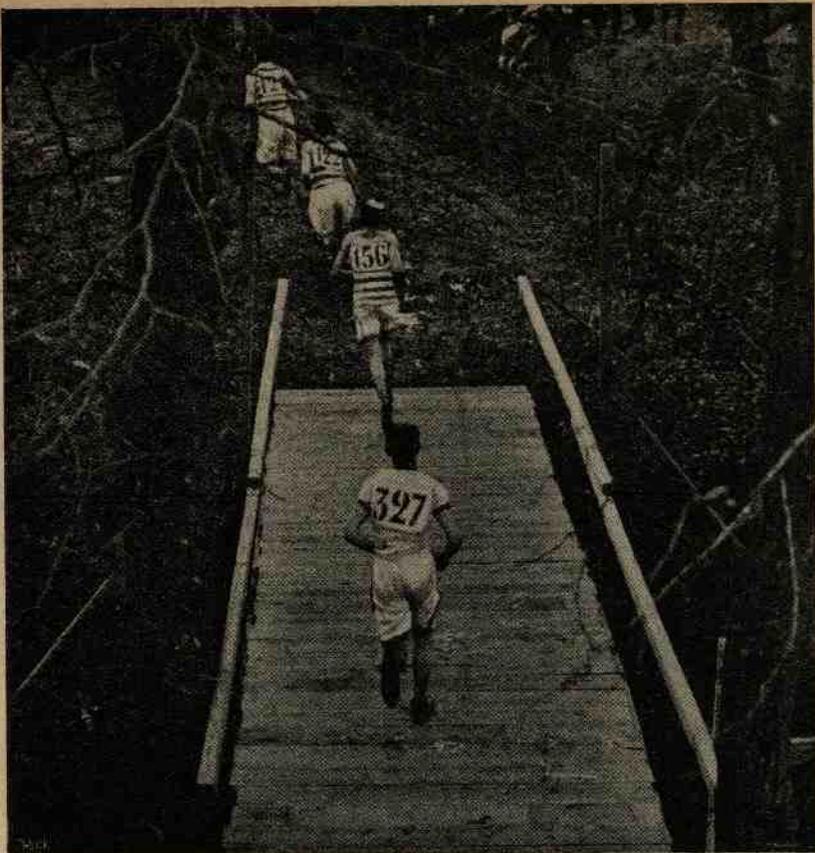
Sul percorso.

a Sori, l'antica Saulium. In luogo ben scelto, ad Apparizione, si potrà stabilire lo zero, che sarà dato dal tempo impiegato e dall'aumento delle pulsazioni; e mano a mano altri punti di cinque in cinque gradi fino a Sori, sulla spiaggia del mare, davanti alla casa che fu sede dell'antichissima capona del Saulium Pansa dove sarà segnato il massimo grado, il cento.

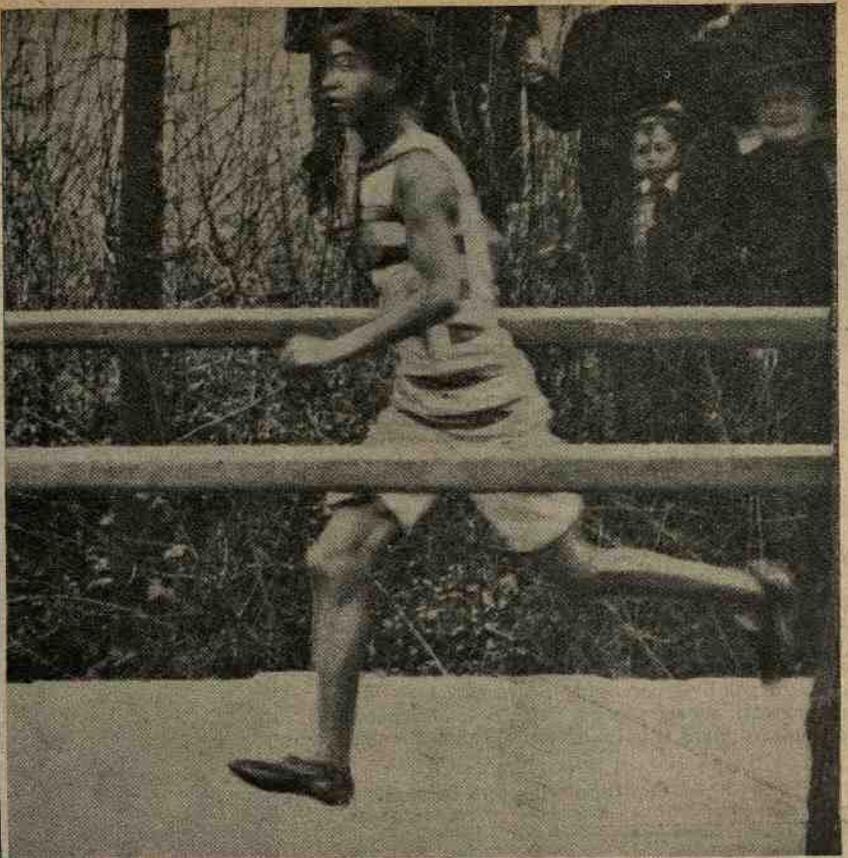
Per iniziare gli studi e fissare i dati, si partirà dalla marcia di un signore genovese, citta-



Il primo giro di pista.



Il passaggio su di un ponte.



L'algerino Arbidi, secondo arrivato.

dino senza allenamento, dell'età di anni settanta, che l'esegui in tre ore con l'aumento di sole cinque pulsazioni. I particolari saranno studiati e fissati dalla Commissione speciale, di ciò incaricata.

Sulla punta del Becco dell'Aquila, a cavallo della strada, proprio sul *divorsius aquarum*, tra il torrente Lentro ed il Saulium, sarà costruito un arco di trionfo sul quale, in apposite tabelle di marmo, saranno incisi man mano i nomi dei primi e più calorosi esecutori di ogni anno.

Questo percorso ha tutte le qualifiche della classicità perchè possiede tutte le bellezze e segue una delle più antiche strade maestre dell'Europa; maestra per quel tempo, s'intende, ora per noi è solo mulattiera. Essa fu costruita dai primi colonizzatori Fenici, un seimila anni fa; ne fanno fede i resti di un'ara di Giano vincitore, trovati anni or sono, sul colmo del Becco dell'Aquila insieme ad alcuni l'umai di terra cotta assai ben conservati.

■ E la fine del percorso a Sori, il punto che segnerà il numero cento della scala alpinometrica, possiede un carattere oltre ogni immaginazione

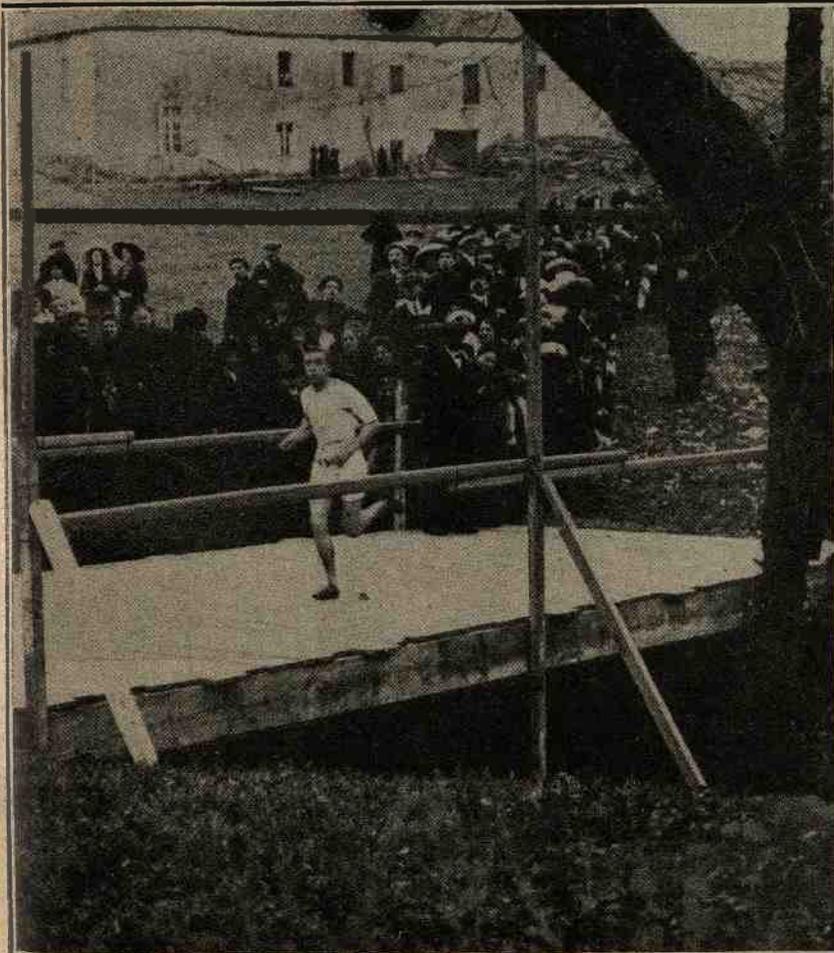
simpatico ed armonico, perchè la città di Sori è nata dal diporto quasi direi alpinistico.

Appena conclusa la pace fra i liguri ed i romani, nell'anno 120 dell'era attuale, un tale Saulium Pansa di Pannesci scese alla spiaggia del mare, allora disabitata, ed ivi costruì una casetta, quindi si diede alla pesca dei pesci da scoglio fortemente profumati d'arziglio ed a preparare la famosa *buridda*, ora comune in tutta la Liguria marittima, ma allora una novità che attrasse gente dalle vallate circoscrivine costrette dall'orografia a scavalcare i monti e perciò a fare dell'alpinismo. In conseguenza trasformò la sua casetta in cappona all'insegna del proprio nome e prenome. Col tempo altre casette furono costruite e a poco a poco il nucleo diventò la piccola città. Andare ad *Saulium* era l'usata locuzione, onde il suo prenome divenne il nome della città, del torrente e della valle, mentre il suo nome Pansa rimase invece alla cappona; nome conservato tal quale a traverso i millennii e le dinastie che si succedettero nell'esercizio capponistico. Il Saulium si trasformò in Sori e da soli pochi anni, per l'eufonica italiana moderna, si scrive e si legge Sori.

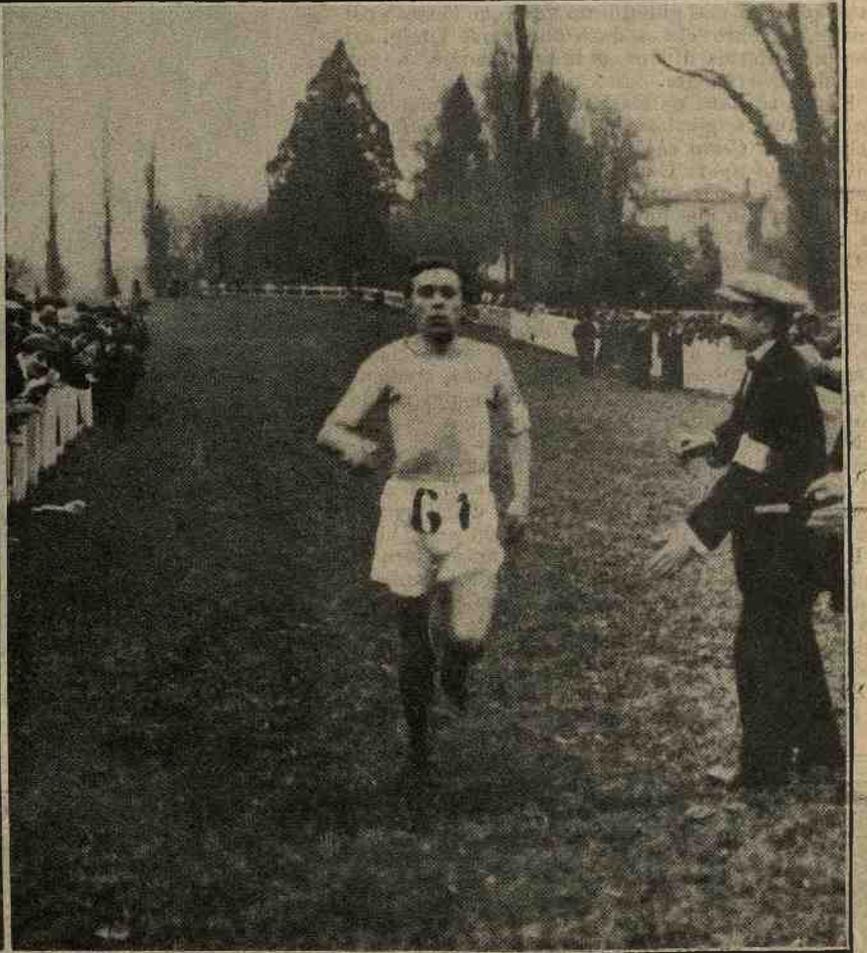
Alcuni anni fa la cappona del Pansa sulla spiaggia del mare esisteva ancora. Oltre alla famosa *buridda* vi mangiai varie volte la famosissima vitella all'uccelletto, bianca come carne di pollo, e vi bevetti il bianchetto di Capreno, superiore al tanto vantato pelino di Rumania ed a quello di Crimea. Ora è abbandonata: i gechi e gli scorpioni camminano sui muri viscosi della sala ed i pipistrelli vanno ad albergo sulle pareti scrostate appendendosi per le zampe posteriori, mentre l'alocco guata dal buco dove si nasconde.

Ma corre insistente la voce che anche qui persone intelligenti faranno presto costruire un grande albergo moderno per le bagnature di mare estive sulla bella spiaggia e per la vita tranquilla invernale di gente stanca e snervata dal troppo lavoro. Esso prenderà lo storico nome due volte millenario di Saulium Pansa e farà certamente fortuna, perchè le genti di Sori, città e vallata, si elevano sulle altre per un civismo spontaneo, intelligente bontà e dolcezza di carattere simpaticissima.

Gli alpinisti genovesi daranno in tale albergo l'istituenda festa annuale delle patenti alpinometriche.



Keiser sul percorso.



L'arrivo di Keiser.



Mario Vitali, vincitore della V^a Coppa d'Inverno.
(Fot. Argus - Milano).

metriche al principio della primavera, la festa di ricevimento delle nuove reclute dell'alpinismo regolare. Un ballo speciale sarà inventato per essa da un celebre coreografo, un composto di passi, passetti, mezzi passi e salti, e si chiamerà l'Alpinometro. Sarà il ballo d'inizio prammaticale.

Capitano Giuseppe Olivari.

La V^a Coppa d'Inverno

La vittoria al trionfatore della 100 chilometri
La Coppa all'Agamennone

Un nuovo grandioso avvenimento sportivo si è svolto domenica sul classico viale di Monza, per iniziativa della *Pro Gorla Sportiva*: la disputa per la V Coppa d'Inverno, che dal 1908, anno della prima istituzione ad oggi, ha ottenuto risultati di eccezionale interesse.

Dopo la splendida riuscita della Coppa Malvezzi, indetta la settimana precedente dal Club Sportivo Agamennone, nella quale più di cento podisti si allinearono allo *starter*, giungendo al traguardo con una percentuale oltremodo lusinghiera, nessuno dubita più dell'esito della nuova manifestazione. Nè per vero la gara ha smentito le ottimistiche previsioni, se si toglie l'increscioso contrattimo della mancata partecipazione del Pavese, il degno rivale di Vitali.

Ad accrescere importanza ed interessamento alla competizione di domenica stavano i risultati inattesi della Coppa Malvezzi, vinta, come è noto, da Cattaneo, mentre Pavese e Vitali si erano ritirati; più che mai giustificata adunque l'attesa per il nuovo cimento che vedeva alle prese i migliori per la conferma di una nota superiorità, o per una degna rivincita.

E si è trattato nel caso nostro propriamente di una degna e gloriosa rivincita del trionfatore dell'ultima *Cento chilometri*, il fortissimo Mario Vitali dello Sport Club d'Italia, il quale dominò nettamente e per tutto il percorso gli avversari, salvandosi più che onorevolmente dalla sconfitta subita nella Coppa Malvezzi.

Come condizioni climatiche la V Coppa d'Inverno si è svolta domenica in condizioni rispondenti perfettamente al titolo della grandiosa manifestazione di marcia, poichè l'abbondante pioggia della notte ed un vento gelato avevano fatto discendere enormemente il termometro, trasportandoci quasi d'incanto in una delle più rigide giornate di novembre.

Nonostante la citata caratteristica della giornata per nulla propizia ad una prova di marcia all'aperto, ben quarantadue concorrenti si allinearono allo *starter* che alle 14,5' dà il *via* al plotone dei marciatori.

I concorrenti che pur hanno davanti a loro la prospettiva di ventidue chilometri da compiere, tanto è lungo lo snervante percorso per questa classica prova, di nulla preoccupati attaccano subito una forte andatura per merito precipuo di Galli, Brunelli e Vitali.

Sino a tre chilometri, il plotone si mantiene egregiamente compatto, ma in seguito i migliori

impongono la loro classe ai minori, e possono aprirsi un varco fra il gruppo.

E' così che Vitali, Cattaneo, Brunelli e Galli possono staccarsi gradatamente dal plotone, il quale a sua volta, man mano ci avviciniamo a Sesto, va disgregandosi costituendo altrettanti gruppi di sette od otto marciatori, nettamente separati gli uni dagli altri.

Sono subito dietro ai primi: Dell'Era, Broggi e Chiesa.

Nè si creda che una volta riusciti i primi a staccare il gruppo essi di altro non si preoccupassero che di terminare la gara, chè anzi la lotta

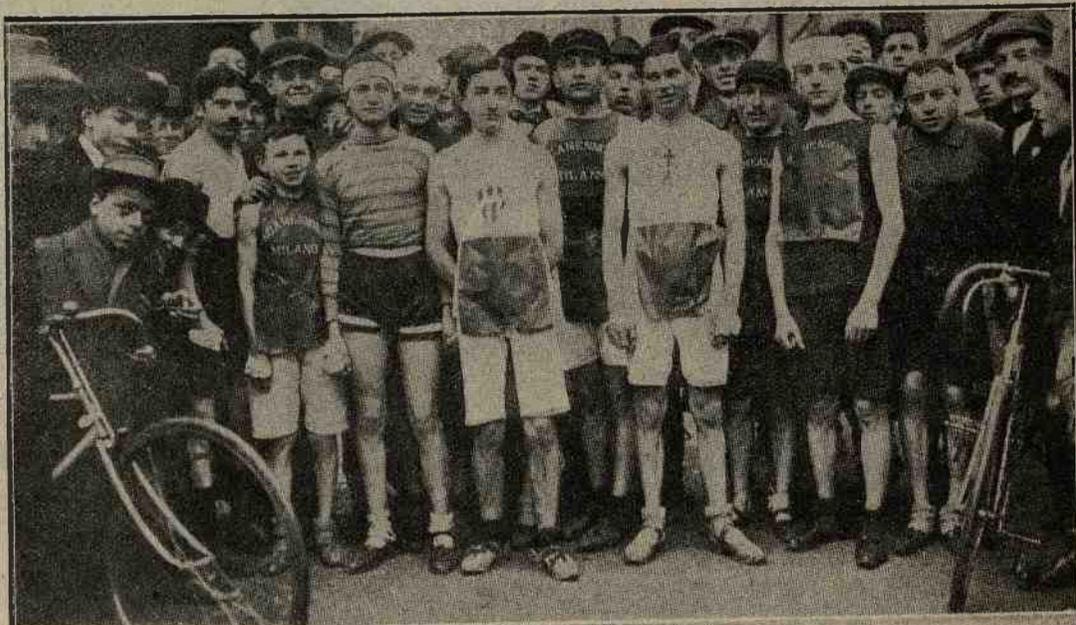
più strenua si è acuita fra i primi quattro, ciascuno di essi intendendo difendere strenuamente le proprie chances.

Soventi tentativi di fuga sono portati dal Galli e dal Cattaneo, ma tutti infruttuosi poichè Vitali, il quale trovasi in ottima forma, rende vano qualsiasi tentativo.

Nei pressi di Monza la gara diventa ancor più interessante e movimentata.

Cattaneo e Brunelli resistono meravigliosamente a Vitali, mentre Galli, esausto per gli sforzi iniziali, cede terreno.

Nel ritorno la lotta è ridotta fra Vitali e Cat-



La gara di marcia per la Coppa d'Inverno. — Dall'alto in basso: La squadra Agamennone vincitrice della coppa. — Sul percorso. — Vitali al ritorno verso il traguardo.
(Fot. Argus - Milano).



CICLI



MILANO



OFF. U. DEI & C. VIA P. PAOLI 4

PNEUS PIRELLI PIAZZA A. DORIA

taneo, ma nonostante la seria minaccia di questo ultimo, la vittoria non può sfuggire al fortissimo Vitali, il quale si rivela ancora una volta di classe superiore a tutti.

Come stile correttissimo la marcia del Vitali, discreta quella del Cattaneo e Galli, lo stile del Cattaneo, specialmente, lasciando adito a critiche, marciando pressochè sulla punta dei piedi.

Ecco l'ordine di classifica:

1. Vitali Mario, dello Sport Club d'Italia di Milano, in 1 ora 56'15".
2. Cattaneo Carlo, della Salus et Virtus, in 1 ora 57'5".
3. Brunelli Giovanni, dell'Agamennone in 1 ora 58'15".
4. Galli Giovanni, dello Sport Club Virtus, in ore 2'15".
5. Dell'Era Luigi, dell'Agamennone, in ore 2, 40".

6. Ferrario Rinaldo, id.,
7. Ghizzoni Cesare, id.,
8. Sala Antonio, id.,
9. Manganini Giovanni, dello Sport Club Virtus -
10. Erramonti Mario, id.
11. Pucicelli Mario, della U. S. Milanese -
12. Faccen Attilio, dell'Agamennone -
13. Banfi Arturo, della Velites di Monza -
14. Lanzani Attilio, id. -
15. Cassani Giulio, della Salus et Virtus -
16. Ceresa Ferdinando, della Forza e Concordia di Alessandria -
17. Pessina Carlo, dell'U. Sportiva Monzese -
18. Andreoni Gaetano, dello S. C. Virtus -
19. Donati Ugo, dell'Agamennone -
20. Faverio Carlo, della Salus et Virtus -
21. Navoni Antonio (Eros), dell'Agamennone -
22. Fumagalli Giosuè, id. -
23. Tagliaferri Romeo, id. -
24. Giani Alessandro, id.

La Coppa d'Inverno è aggiudicata definitivamente all'Agamennone, con 11 arrivati.

La Grande Medaglia d'argento con diploma, pure all'Agamennone, con 10 arrivati, e la Grande Medaglia di bronzo e diploma, allo Sport Club Virtus, con 5 arrivati.

La precedenti Coppe d'Inverno furono disputate:

- 1° anno: 5 gennaio 1908: 230 iscritti. 1° Claro - 2. Navoni - 3. Falchi - 4. Pavese. La Coppa alla Società Garibaldi.
- 2° anno: 10 gennaio 1909: 139 iscritti. 1° Claro - 2. Bersani - 3. Pavese - 4. Pasina - 5. Fontana - 6. Bacchini - 7. Locatelli. La Coppa alla Società Garibaldi.
- 3° anno: 27 febbraio 1910: 76 iscritti. 1° Pavese - 2. Falchi - 2. Tornai - 4. Morsino - 5. Uggeri. La Coppa alla Società Agamennone.
- 4° anno: 12 marzo 1911: 40 iscritti. 1° Pavese - 2. Tornai - 3. Bacchini - 4. Dell'Era - 5. Faverio. La Coppa alla Società Agamennone.

Nel 1912 la gara non venne effettuata.

il reporter da Milano.

il "cross-country", internazionale di Parigi

Zanti quinto

Due mila persone assistevano domenica nel pomeriggio a Juvisy allo svolgimento della gara di «cross-country» internazionale per professionisti, alla quale erano iscritti gli italiani Zanti e Fraschini.

Alle 15.30 in punto fu data la partenza nel vasto areodromo a 70 corridori.

Subito il plotone si disgrega, e al primo giro passano Dimming, Molmer, Zanti, Petit, Vermeulen, Tabuteau.

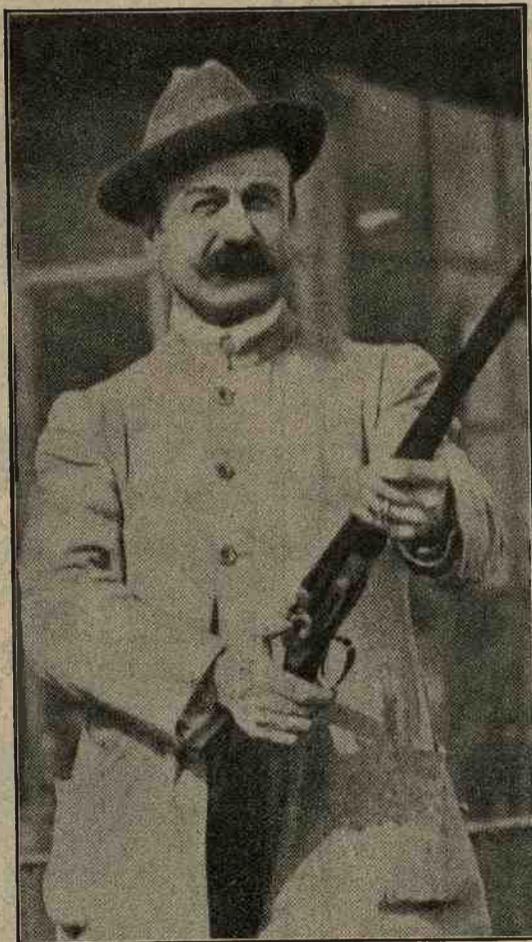
Al secondo giro Dimming ha 50 metri di vantaggio su Snouck che è seguito da Vermeulen, Petit, Zanti e Waltisurger. Finalmente Dimming guadagna la corsa, di 17 km., in 58'4" 4/5; 2. Vermeulen; 3. Snouck; 4. Petit; 5. Zanti; 6. Waltisurger; 7. Vignat; 8. Tabuteau; 9. Fouched; 10. Anneau.



Il cross-country internazionale di Parigi. — A sinistra: L'arrivo del vincitore Dimming. A destra: L'italiano Zanti, 5° arrivato. (Fot. Argus - Milano).

La Rappresentanza Italiana al Congresso per l'educazione fisica a Parigi

Il Governo italiano ha stabilito di farsi rappresentare ufficialmente al Congresso internazionale per l'educazione fisica che si inaugurerà il 20 corrente, e all'uopo ha stanziata in bilancio la somma di 12 mila franchi.



Vaccari, vincitore della Coppa nella gara di campionato sociale di tiro al piccione svoltasi all'Arena di Milano. (Fot. Argus - Milano).

E' così assicurata al Congresso la partecipazione di una squadra di 45 signorine, allieve maestre del Regio Istituto di magistero per l'educazione fisica, di Torino.

Questa squadra giungerà a Parigi il 14 sera e sarà guidata dal prof. Monti, preside dell'Istituto. Lo stesso giorno giungerà a Parigi un Comitato di industriali torinesi che si recano colà per prendere parte alla cerimonia inaugurale dell'Istituto italiano «Leonardo da Vinci», che coincide col Congresso.

L'inaugurazione avrà luogo il 16 mattina alle 10, alla Sorbona, sotto la presidenza onoraria di S. E. Tittoni e sotto la presidenza effettiva del ministro del commercio Gustau. Dopo la cerimonia inaugurale ci sarà un banchetto alle «Sociétés Savantes».

Il Comitato torinese ha come presidente onorario il senatore Teofilo Rossi, Sindaco di Torino, e per presidente effettivo il prof. ing. Benvenuto Bovi. Esso si era costituito dopo la chiusura della Esposizione del 1911 con lo scopo di dare ai maggiori cooperatori dello intervento francese una

testimonianza di gratitudine e di simpatia. Trasformatosi in Comitato italo-francese, un importante nucleo di industriali ha deciso di presentare in occasione della sua gita a Parigi al Ministro del commercio, uno stendardo d'onore con gli stemmi di Torino e di Francia, rinchiuso in un ricco cofano sbalzato in stile secolo xv; al comm. Stefano Dervillé, segretario generale della Francia all'Esposizione, una targa d'argento modellata dallo scultore comm. Belli; al signor Eugenio Raimon, Console generale di Francia a Torino, uno scudo di bronzo dorato modellato pure dallo scultore Belli.

Varietà sportive!

Passatempi di boxeurs inglesi.

Quando la boxe non va... per diverse ragioni, i suoi adepti si danno ad altri sports per campar la vita.

Il Digger Stanley, che è boxeur e jockey, ha vinto in questi giorni la sua seconda corsa piana, mentre il suo collega Bombardier Wells, iscritto in un grande handicap di 100 yards a Cardiff, riuscì a prendere il primo posto nella finale, guadagnando il premio di 5000 franchi.

Dice bene il proverbio: impara l'arte e mettila da parte...

A proposito del biliardo il Gaulois ricorda che questo giuoco ha avuto degli adepti celebri. Il grande filosofo inglese Erberto Spencer era divenuto di una certa forza al biliardo ed all'Athenaeum di Londra passava per un maestro, e teneva tanto a questa gloria come a quella che gli procuravano i suoi scritti. Un giorno gli presentarono un giovane molto amante dello stesso sport e subito Spencer gli propose una partita. Ma questa volta ebbe a fare con qualcuno più forte di lui e il giovane giuocatore, dopo qualche colpo di prova, prese la testa e guadagnò come volle, terminando con una serie meravigliosa di cinquantadue punti. Tutta la sua filosofia non permise allo Spencer di accettare questo scacco e mentre intorno a lui gli altri membri dell'Athenaeum non nascondevano la loro ammirazione per il suo giovane avversario, il grande psicologo dichiarò con fare seccatissimo: mio caro signore, un'abilità moderata al biliardo è indice di buona educazione, ma quando si è della vostra forza ciò indica che si è spesa male la propria gioventù... Parole di rabbia sì, ma giuste!

AUTOMOBILISTI! Occorre proviate la grande marca di pneumatici

PROVODNIK (Columb)

la trionfatrice delle principali Corse Internazionali di Resistenza del 1912.

PROVODNIK - Società Anonima Russo Francese (Capitale 55 milioni) - MILANO - Via F. Bellotti, 15. - TORINO - Via Montevecchio, 17.

DEPOSITO FORNITURE
per
AVIAZIONE

Strumenti speciali: **Barografi, Tachimetri, Bussole, Inclinometri, Dinamometri, Porta Carte, ecc. ecc.**

Ditta G. BORTOLOTTI & C. - Corso Oporto, 53 - Torino.

MEDAGLIE-DISTINTIVI

per Società

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

Stabilimento coniazione Monete

Fornitore della Casa Reale del Granducato di Sassonia.

NORIMBERGA, A. N. Kleinweidenmühle, 12.

Succursale BERLINO, A. N. Ritterstrasse, 46.

Rappresentante: Sig. Gioachino Bracchetto - GENOVA - Viro S. Marcellino, 10

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



Fondata nel 1790.

IDROAEROPLANI

Motoscafi = Yackts = Glisseurs

Hangars galleggianti.

Pegli - GIAN CARLO BRUZZONE.

Fabbrica — LA ANTIPNEUMATICA.

Proprietari, Automobilisti, Ciclisti!!! Volete il massimo Comfort?

Volete viaggiare sicuri, con un risparmio in denaro del 90/100?

Emancipatevi dai Pneumatici, e non esitate a sostituirli nei vostri veicoli con le **Ruote Elastiche Antipannes GALASSO**, che posseggono elasticità **angolare libera**, da un centimetro a otto, autoequilibrano il telaio della vettura, indipendentemente dalle ruote.

A qualunque velocità sferderete i più accidentati terreni senza temere insidie di sorta. Le **R.E.A.G.** affronteranno ogni tentativo di maldicenza e saranno vendute con le più ampie garanzie.

Vendita per l'Italia, dal mese di Marzo 1913 per le biciclette e per automobili ecc. a Giugno.

Schiarimenti a **GALASSO PIETRO - Sorrento.**

MIRACOLOSO BUON MERCATO! Cent. 80!

Porta Sigarette Pistola Browning

Costruito fortemente è tutto in metallo nero brunito. Questo splendido e nuovo portasigarette ha la forma perfettamente eguale alle celebri e terribili pistole automatiche **Browning**, per cui può servire per spaventare ladri, aggressori, ecc. Solo scattando il gilletto la pistola si apre automaticamente e invece delle cartucce appaiono le sigarette. Successo mondiale! Serve anche per sigari, come per portamonete segreto. Inferiormente al calcio della pistola trovasi anche un apposito serbatoio con accenditore metallico che sostituisce, ora e per sempre, l'uso delle scatole di fiammiferi. Si vende per réclame a soli **cent. 80**. Per spedizione raccomandata aggiungere Cent. 20. Inviare vaglia alla **Premiata Ditta FRA SCOGNA** - Via Orivolo, 35 - Firenze.



GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per
CARROZZERIE - AUTOMOBILI

AVIAZIONE

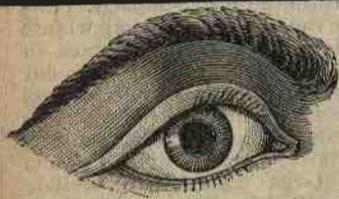
A. G. ROSSI & C.

TORINO Fornitori R. Governo **MILANO**

35, Corso Vinzaglio - Telef. 11-57.

Via Vittoria, 40 - Telef. 25-150.

Edizione Grande Catalogo contro invio di **L. 0,60.**



**NON PIÙ MIOPI-PRESBITI
E VISTE DEBOLI**

OIDEU

Unico e solo prodotto del Mondo, che leva la stanchezza degli occhi, evita il bisogno di portare gli occhiali. Dà una invidiabile vista anche a chi fosse settuagenario. **Un libro gratis a tutti.** V. LAGALA, Vico Secondo San Giacomo, n. 1. - Napoli. - Telefono 18-84.



**A. MARCONCINI
VERONA**

Polvere Müllerite - Munizioni da Tiro e da Caccia Muller. **Ballistol** armeol e Zeltolne Klever. **Proiettili** espansivi Brennek. Car-
tucce francesi T di Lien.

RECORD MONDIALE
3 Grands Prix consecutivi a Montecarlo.

Cacciatori, Tiratori! Consultate il nostro Catalogo illustrato. Si spedisce gratis franco a richiesta.

SCAT

Società Ceirano Automobili Torino

15=20 HP = 25=35 HP

L'unica marca Italiana le cui vetture siano dotate di avviamento automatico e di proprie ruote smontabili acciaio brevettate.

Leggiera - Silenziose - Robustissime

Premiate col **Grand Prix all'Esposizione di Torino**. — Vincitrici della **Targa Florio nel 1911 e nel 1912.**

Tutte le Vetture sono munite di Gomme "CONTINENTAL."

In **TORINO:**

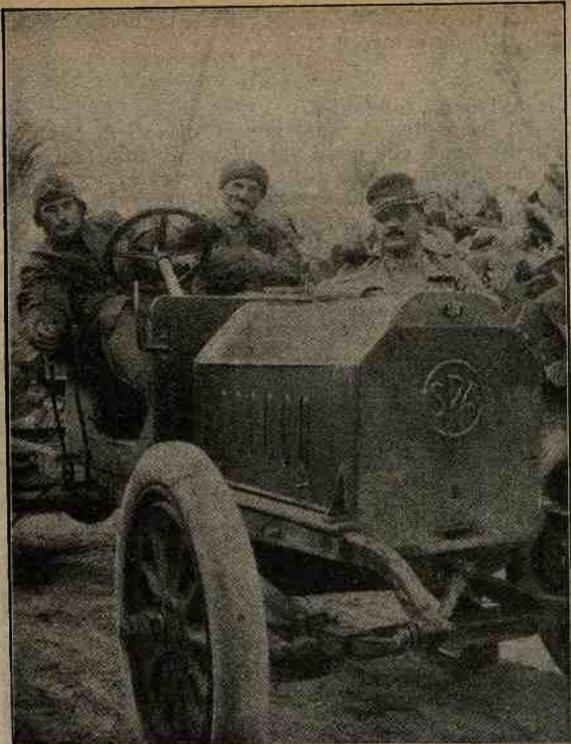
OFFICINE: Via Madama Cristina, 66. - Telef. 24-53.

Reparto vendita e Carrozzeria: Corso Massimo d'Azeglio, 58.

CINZANO
VERMOUTH



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



Gli automobilisti militari in Tripolitania.
(Fot. G. Raminzoni - Tripoli).

L'automobilismo in Libia

Abbiamo già altre volte accennato all'impiego degli automobili nei servizi dell'esercito in Libia. Diamo oggi alcune nuove illustrazioni aggiungendo la cronaca dell'ultimo raid compiutosi in automobile da Misurata a Sirte. Così scrive un inviato speciale della Stampa da Misurata.

« Questo percorso in automobile, di 250 chilometri, attraverso un territorio sconosciuto e inospitale, lungi dal costituire una semplice audacia sportiva, riveste l'importanza d'un notevolissimo avvenimento per la nostra colonia, inquantochè con esso si è praticamente affrontato per la prima volta l'arduo problema delle comunicazioni stradali fra Misurata e le Sirti. Come è noto, tale località sinora rimane accessibile solo per via di mare, mentre sarebbe conveniente per il servizio di rifornimento e per la corrispondenza, aprire un transito per via di terra. Così, se il tentativo fatto condurrà ad una soluzione positiva dell'interessante questione, le nostre imponenti automobili, che da mesi fanno regolare servizio tra questo presidio, Siten e Taorga, transitando sulle carovaniere del deserto collo stesso impeto con cui volano sulle comode rotabili italiane, tra breve avranno pure come loro mèta le lontane Sirti, riconfermando con questa nuova prova i preziosi servizi che questo superbo meccanismo moderno rende in colonia.

I tre ufficiali, cui accennai dianzi e ai quali era stato affidato il compito di riconoscere il terreno, sono il capitano Rasaval, aiutante di campo del generale Mambretti, di questo presidio, il tenente Giribaldi, del Parco automobilisti, e il sottotenente Stefanonis, del genio telegrafisti. La via scelta si svolge per intero in zona desertica e procede quasi costantemente parallela alla costa del mare, da cui dista un chilometro circa.

La partenza avvenne in condizioni tutt'altro che favorevoli. Dal cielo denso di nubi cadeva una fitta pioggia, che in breve rese pesante il terreno, su cui le vetture procedevano lente e con gravi stenti. Spesso queste dovettero interrompere la corsa di fronte a vaste pozzanghere, che per essere insuperabili imponevano alla colonna larghe deviazioni dall'itinerario prefisso.

Se dei molteplici ostacoli ebbero, a volta a volta, ragione la tenacia dei soldati e la perizia del direttore di marcia, tenente Giribaldi, ciò nulla meno l'ardua situazione costò grande perdita di tempo. Mancavano ancora oltre cento chilometri dalla mèta, quando le prime ombre crepuscolari oscurarono l'orizzonte. Che fare?... Le pessime condizioni del terreno non avevano fatto desistere i coraggiosi viaggiatori dalla loro impresa, così essi, con bella audacia, vcllero sf-

dare le insidie della notte attraverso il deserto incontro all'ignoto.

L'improvviso bagliore dei fanali squarciò le tenebre, e le potenti macchine, in fila indiana, s'inabissarono nella cupa solitudine della notte caliginosa, come mostri dagli occhi incandescenti. Si immagina la suggestività dell'inadito spettacolo! In tali temerarie condizioni la marcia proseguì sino alla mezzanotte. A tale punto, dopo ben diciotto ore di perenni disagi, avvertendo ognuno l'improrogabile necessità del riposo, venne deciso di sostare in pieno deserto, sino alla comparsa del nuovo giorno.

La pioggia, che si era mostrata implacabile in tutta la giornata, non accennava a cessare. Riposare in siffatte condizioni non era facile, anche per il pungente freddo della notte. Però la spensatezza degli organismi trionfò presto sui disagi dell'ora e del luogo, e in breve il sonno s'impossessò di tutti gli uomini della carovana, che dormirono sino al mattino, appoggiati ai sedili delle vetture e avvolti negli impermeabili.

All'apparire dell'alba ognuno si trovò ricco di energie, al proprio posto di combattimento, mentre i potenti ordigni d'acciaio, con formidabile ansamento ripresero la lotta contro gli elementi ostili. Verso le ore 7, l'imponente colonna faceva il suo ingresso a Sirte, ove il capitano Ercolani, il residente italiano del luogo, in compagnia dei suoi ufficiali, attendeva i coraggiosi colleghi di Misurata.

Il mio cortese informatore volle descrivermi l'impressione di profondo stupore che gli indigeni provarono all'apparire delle automobili. Avvenne una fuga disordinata e generale, che in pochi istanti rese deserto il paese. Però questo senso di sgomento fu di breve durata, e uomini e bambini presto si accalcarono attorno alle vetture frementi, esaminandole con evidente curiosità.

Il viaggio di ritorno a Misurata si compì felicemente, sabato scorso, in dodici ore.

L'ufficiale che mi favorì la descrizione di questo mirabile raid automobilistico, interrogato da me sulle condizioni del territorio esplorato, mi dichiarò che il suolo della vastissima plaga esistente fra Misurata e il golfo sirtico, quantunque desertica, presenta tuttavia i caratteri del terreno che, sottoposto ad una razionale opera di coltura, si presta ad un eccellente sfruttamento.

Così, grazie all'impiego dell'automobile, mezzo veramente prezioso di comunicazioni in questi paesi pianeggianti, un nuovo lembo dell'immenso velo, che ancora copre gran parte della Libia, è riazato per lasciarci intravedere larghi territori, che il fecondo lavoro italiano saprà redimere all'agricoltura».

F. O.

IX Esposizione internazionale di automobili ed areonautica

(26 APRILE - 1° GIUGNO)

E' stato pubblicato il regolamento della III Esposizione internazionale di locomozione aerea, la quale si terrà in Torino dal 17 maggio al 1° giugno prossimi nel Palazzo stabile al Valentino e promossa dalla locale Società di aviazione.

L'Esposizione comprende i seguenti gruppi: areostati, apparecchi più pesanti dell'aria, motori e propulsori, materiali di costruzione, accessori ed affini, trasporti e hangars, materiale scientifico, industrie diverse. Questi nove gruppi comprendono 23 classi.

Le iscrizioni si chiuderanno il 6 aprile prossimo e dovranno, come ogni altra richiesta, essere indirizzate alla Società Aviazione Torino (via Roma, n. 28) oppure all'Automobile Club di Torino (via Bogino, 13).

Intanto ferve il lavoro per la preparazione della Mostra Automobilistica che sarà inaugurata il 26 aprile p. v. La Direzione dell'A. C. T. ha in questi giorni ricevuto ancora numerose ed importanti richieste di stands, ma con tutta probabilità non ne potrà tener conto, data la deficienza di locale.

A proposito dell'ampliamento del Palazzo stabile diremo che in questi giorni l'ing. Geresa ha presentato un progetto che ha ottenuto l'unanime approvazione. Ci auguriamo quindi, che mercede l'appoggio delle autorità ed il concorso degli enti interessati e di quanti si interessano alla prosperità ed al decoro di Torino, la importante questione possa presto entrare nella sua fase risolutiva.

Una massima del passato

In un libro di medicina stampato qualche anno addietro, cioè nel 1764, a Ginevra, si legge una massima che molti nostri medici dovrebbero conoscere e far mettere in pratica:

Un uomo che abitui il proprio corpo a movimenti (cioè a dire praticando un qualsiasi sport) non sarà mai afflitto da debolezza mentale o da follia.

A buon intenditor...



Come si tracciano le vie automobilistiche sui monti del Tahrana (Tripolitania).
(Fot. G. Raminzoni - Tripoli).

Ovunque primeggiano i velocipedi vincitori dei 3 Giri d'Italia 1909-1910-1912

Soc. An. GUIDO GATTI - Milano

I velocipedi Alala (Gomme Dunlop) raggiungono l'eleganza aristocratica e la perfezione.

ATALA

LO SPORT IN GIRO

I meravigliosi progressi dell'aviazione hanno già resa necessaria la riunione di Congressi internazionali per regolare tante cose alle quali i viaggi aerei hanno apportato cambiamenti radicali. Ora in Inghilterra si è costituito uno speciale Comitato di giuristi per discutere la questione delle nascite, dei decessi e dei matrimoni che possono avvenire a bordo delle macchine volanti. Si tratta di una questione molto complicata. A che nazionalità apparterebbe per es. un

bambino nato da padre belga e da madre inglese a bordo di un dirigibile francese che si librasse su territorio tedesco? Il Comitato ha già redatto un codice provvisorio che verrà sottoposto all'esame di un prossimo Congresso internazionale. Eccone i punti principali: Un figlio legittimo nato a bordo di un'aeroneve durante un volo assume la nazionalità dei genitori o quella del padre se i genitori sono di nazionalità diversa. Un figlio illegittimo nato nelle medesime circostanze assume la nazionalità del padre o della madre, a seconda che l'uno o l'altra lo riconosca; altrimenti assume la nazionalità dell'aeroneve.

Per certe mie vedute particolari ho ragioni per

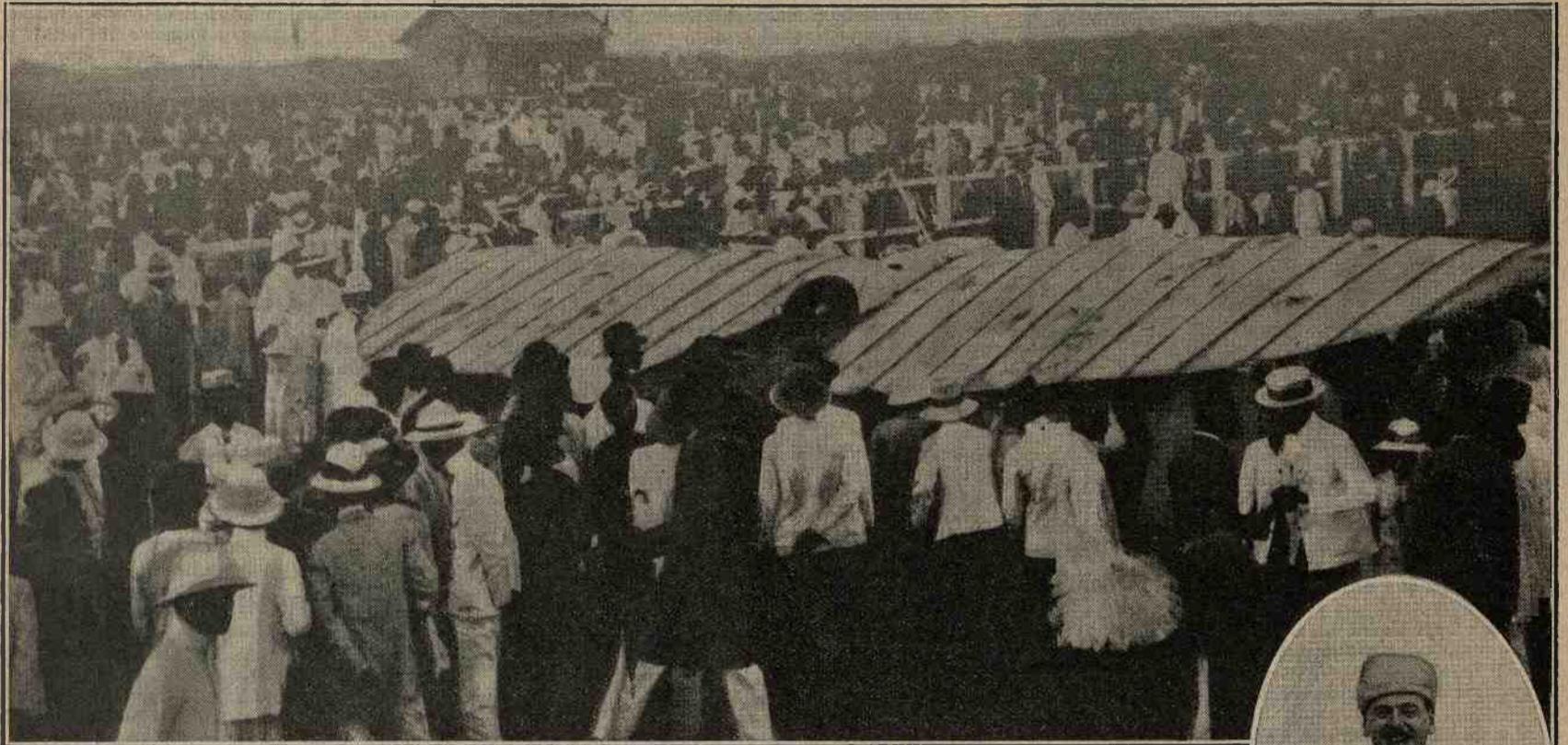
credere che se ne nasceranno, saranno solo della... seconda categoria!

Pesca... telefonica.

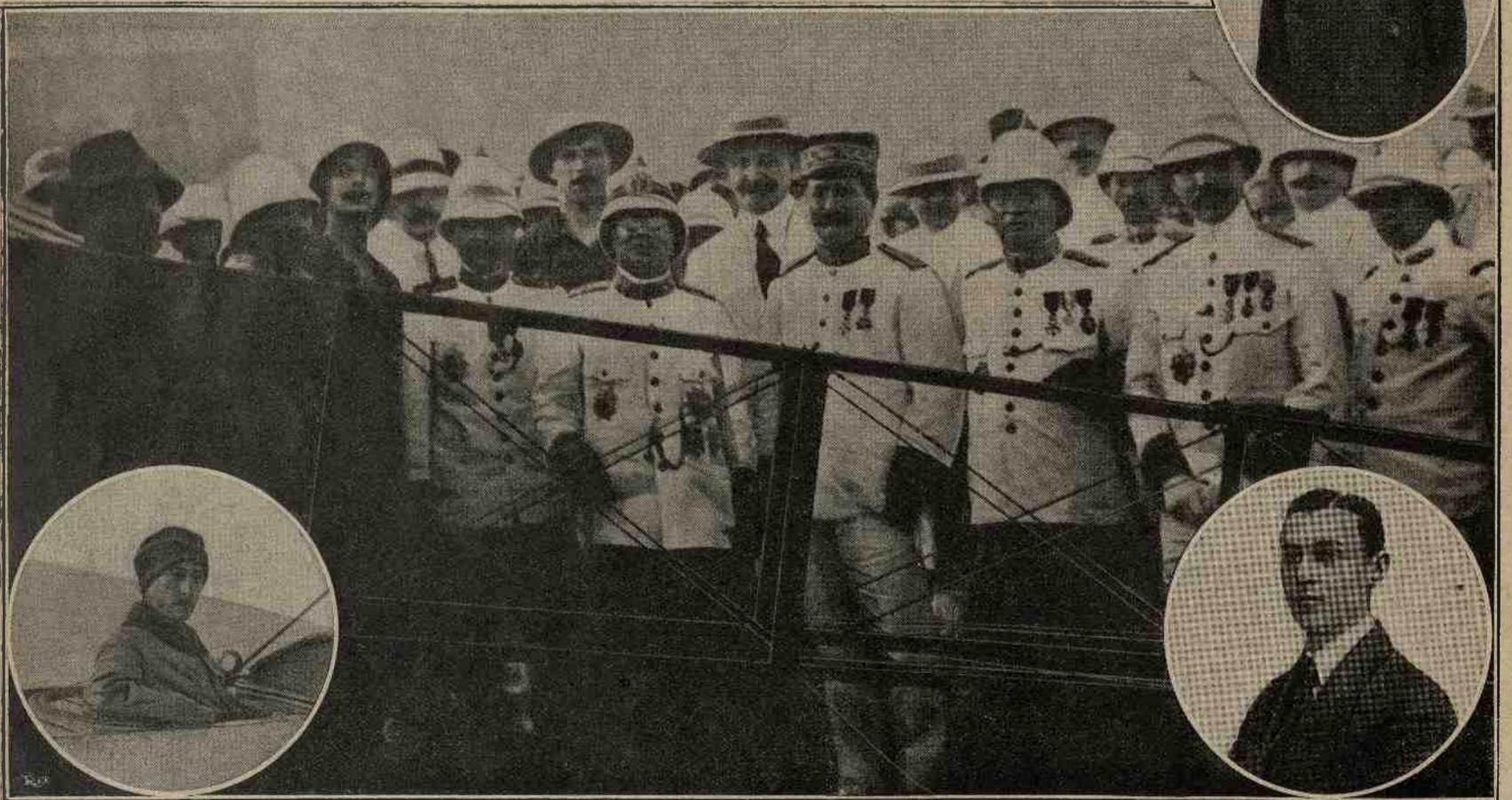
La dedico a quei poveri diavoli di pescatori dilettanti che dopo varie ore di imbecillimento si ritirano a casa colla cesta... vuota.

L'accademia delle scienze di Parigi ha avuto comunicazione di una scoperta pratica, quella cioè che i pesci nei loro movimenti fanno un rumore tale da poter essere sentito attraverso il telefono.

Un inventore, facendo tesoro di questo fatto,



L'aviazione nell'Indo-Cina. — L'aviatore russo Kousminsky a Saigon.



S. M. Sisowath, re di Cambodge, si interessa enormemente dell'aviazione. Egli si felicita col tenente Kousminsky che ha volato in sua presenza e rimette la croce di ufficiale a Giorgio Verminck che ha compiuto il raid Saigon-Pnom Penh (350 km. in 4 ore 5'), mentre Mac Pourpe compiva il viaggio Saigon-Cap. Saint-Jaques e ritorno, cioè 150 km.

A destra: Mac Pourpe. — A sinistra: Georges Verminck.

CICLISTI!
Le incomparabili
bici

PEUGEOT

PNEUMATICI TEDESCHI

sono riconosciute le migliori del mondo.

Agenti Generali:

G. e C. Fratelli PICENA

Torino - Corso Principe Oddone, 17.

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

ha costituito un apparecchio con il quale succede quanto segue:

Voi state comodamente a tavolino con un telefono all'orecchio, nei pressi del mare, del fiume o del lago. Passa una quantità di pesci. Il telefono ve ne dà avviso. Voi toccate un bottoncino, una scarica di dinamite coglie i poveri pesci, e voi con il vostro comodo ve li andate a raccogliere.

L'apparecchio è brevettato e perciò io non ho potuto maggiormente descrivervelo.

Altro che pesca miracolosa!

Non sono rare le scritte sui collari dei cani ad indicarne i proprietari e non solo con l'arida enunciazione del nome, come ordinariamente si usa. Gli scavi ne hanno rivelata una che certamente data da parecchi secoli prima di noi. Era sul collare del cane di tal Flavio, che abitava via Larga di Roma: acchiappami perchè fuggo e portami in via Larga da Flavio, il mio padrone. Il poeta Benserade detta per il collare del cagnolino favorito della marchesa di Rambouillet questa incipriata quartina:

Je ne puis offrir de largesse

A celui qui me trouvera.

Mais qu'il me porte à ma maîtresse:

Pour récompense il la verra.

E Victor Hugo a sua volta fa incidere sul collare del suo fido *Sénat*, mortogli ad Hauteville-Honse, il distico:

Io vorrei che qualcuno mi riportasse a casa. Il mio stato? Cane; il mio padrone? Hugo; il mio nome? *Sénat*.

Un agricoltore del Kansas, certo Heden, secondo un telegramma da New York al *Daily Telegraph*, ha avuto un'idea geniale: far portare i calzoni ai suoi cavalli. La gente può ridere fin che vuole, ha detto l'Heden, ma io farò portare d'ora in poi i calzoni ai miei cavalli: essi stanno meglio e lavorano con più lena. La mia invenzione parrà grottesca; ma servirà a impedire alle mosche di molestare le mie bestie. Si aggiunga che questi calzoni, fatti di tela grossolana, sono muniti di bretelle che passano sulla schiena dei cavalli.

Miss Ida Bulford, che montò senza alcun successo sul *turf* in Ungheria, ha fatto scuola. Miss Anna Flint ha chiesto in questi giorni la licenza di montare in corse piane e ad ostacoli al Yockey-Club di Vienna, ma questo, che vuol mostrarsi meno galante di quello di Budapest, non ha ancora dato risposta affermativa per molte riserve fatte.

Lasciatele fare, povere donnine, hanno tanto bisogno di farsi ammirare...

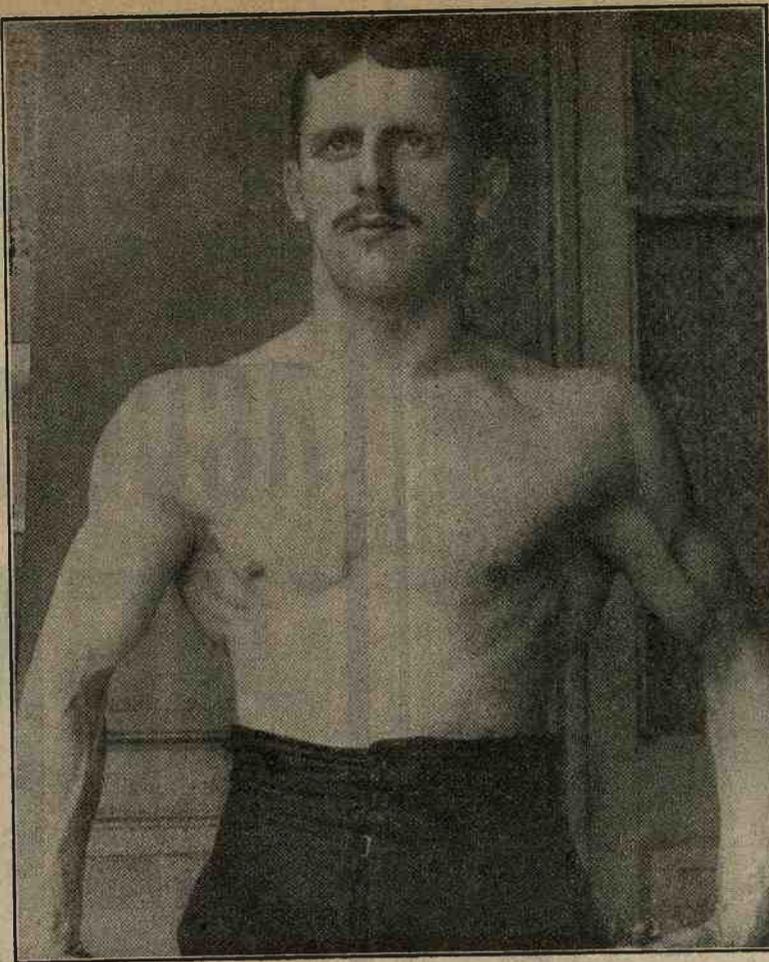
Un telegramma da Pietroburgo annunciava giorni or sono che ad una guardia campestre, presso Ploikiroff, era toccata una ben strana avventura... sportiva. Uscendo dal villaggio la guardia aveva notato in un campo un apparecchio presso al quale stavano due uomini. Essa si avvicinò per interrogarli, ma improvvisamente venne afferrata e messa di peso sulla macchina.

La guardia, che non aveva mai visto un aeroplano, provò un grande stupore nel vedersi sollevata in aria. Gli aviatori minacciarono di morte la guardia se non dava loro alcune informazioni di carattere militare. Essi scesero quindi a terra e lasciarono la guardia campestre, quasi impazzita dal terrore, ad una distanza di circa 70 chilometri dal luogo dove l'avevano rapita.

La polizia fa una inchiesta (e ci vedremo domani...) su questa misteriosa faccenda e crede che si tratti di spie austriache.

Ed ora... attenti alle ragazze da marito!

Ogni anno si celebra in Inghilterra una grande festa ciclistica detta: Parata di chiesa; essa determina un grandissimo movimento turistico al di là della Manica. Quest'anno



Attilio Aymar, del Club Sport Audace.

È un giovane di robusta muscolatura, sviluppatasi vieppiù nel dedicarsi, con vera passione, alla lotta greco-romana. In poco tempo riuscì ad essere un temibile avversario, ed il suo serbo e costante allenamento lo portò a trionfare in molteplici prove, riaffermandosi inoltre nell'ultima competizione, campione piemontese per 1913.

il marchese e la marchesa di London-Derry hanno ospitato nel proprio castello più di duemila ciclisti, offrendo loro ogni ben di Dio.



Il maestro Felice Galimi di Napoli.

Il campionato piemontese di lotta vinto da Aymar

Il campionato sportivo di lotta, indetto dal « C. S. Audace », ebbe un esito lusinghiero. La medaglia che il cav. Carlo Damonte mise in palio fu vinta dal lottatore Aymar, dopo una impressionante ed interessante lotta col campione pesi minimi Murisengo. Eccovi il risultato del campionato:

Categoria pesi minimi (Kg. 61): 1° Murisengo Luigi, « C. S. Audace » di Torino, con tre lotte vinte — 2° Pisani Luigi, idem, con due lotte vinte e una persa — 3° Assente Michele, con una vinta e una persa.

Categoria pesi medi (Kg. 61 a 71): 1° Aymar A., « C. S. Audace » di Torino, con tre lotte vinte — 2° Gambas Giuseppe, con due lotte vinte — 3° Rampi Giovanni « Ginnastica e Scherma » di Novara, con una lotta vinta.

La lotta dei due campioni Aymar-Murisengo fu la più interessante di tutte e la più simpatica, dove i due lottatori si dimostrarono corretti e soprattutto abili.

Giuria: Destefanis Vincenzo, Fiorito Osvaldo, Basso Guido, Masaniello Gino.

Accademia Felice Galimi

in onore di Franco Vega

Domenica scorsa, nel Salone dell'Accademia Nazionale di Scherma al palazzo Maddaloni a Napoli ebbe luogo l'annuale festa schermatrice del maestro Felice Galimi. Quest'anno il Galimi ha voluto dare tale tornata in onore del comm.

F. Vega reduce dal Portogallo. A tale festa schermistica parteciparono i forti maestri di Palermo Triola e Grandi ed i noti dilettanti napoletani cav. Squillacioti, avv. Lombardo, duca E. D'Accurso, G. De Asteris, barone Del Prato ed il mancino V. Russo.

Di Napoli, oltre al Galimi, fra i maestri partecipò pure il fortissimo maestro Beniamino Alesiani.

Un'attrattiva di grande importanza è stato l'intervento del maestro cav. Giuseppe Galante, che, trovandosi di passaggio a Napoli ha aderito a fare l'assalto di chiusura della festa. Apri la serie degli assalti un simpatico incontro alla spada D'Accurso-De Asteris, il 1° allievo del valoroso maestro Leonardo Russomando ed il 2° allievo della sala Galimi. Assalto ruscitissimo ed applaudito.

Seguì ammirato anche l'assalto fra il maestro Grandi e il barone Del Prato, allievo della sala Galimi.

Riscosse il plauso del pubblico l'incontro alla sciabola tra il maestro Alesiani ed il dilettante V. Russo allievo anche questo della sala Russomando.

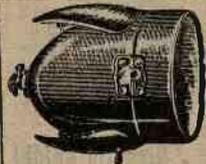
Furono accolti da un'ovazione F. Vega e F. Galimi. Il loro assalto di spada costituiva il clou dell'Accademia, ed infatti i due forti maestri svolsero un giuoco serrato e brillante, terminando fra uno scroscio di applausi. Gli altri assalti riuscirono brillantissimi ed ammiratissimi quello di spada Vega-Alesiani che riscosse fragorosi applausi.

Chiuse la festa l'assalto anche di spada Galimi-Galante. Quest'ultimo, come è saputo, impugna la spada francese facendo un giuoco valente al quale il Galimi, che da parecchio tempo impugna la spada San Malato, oppose il suo giuoco in linea sostenendo il valore della scuola italiana.

Quest'assalto è stato oltre ogni dire emozionante e il pubblico ha voluto farlo bissare fra un scosciare d'applausi. Nella sala notammo il mondo schermistico napoletano al completo, ed una numerosa schiera di leggiadre signore e signorine, nonchè i nomi più brillanti dell'aristocrazia, della scienza e delle arti. La smarra fu tenuta con grande gentiltà dal Presidente dell'Accademia Nazionale di Scherma, Senatore duca R. Carafa d'Andria.

Napoli, marzo 1913.

T. B.



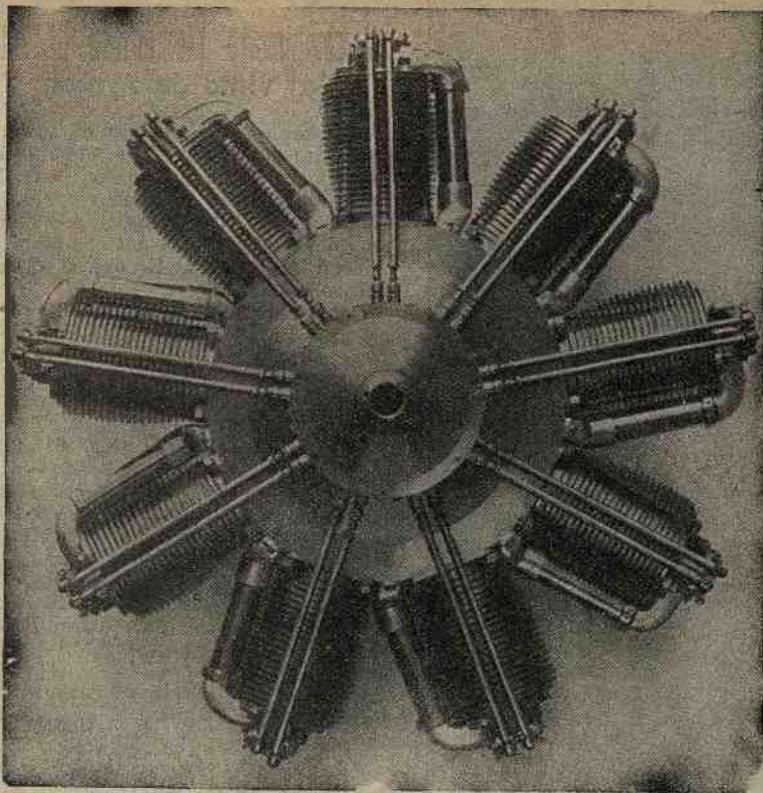
Coleottero aperto.

REJNA ZANARDINI - MILANO - Via Solari, 58
FARI e FANALI per Automobili

CATALOGO A RICHIESTA



Coleottero chiuso.



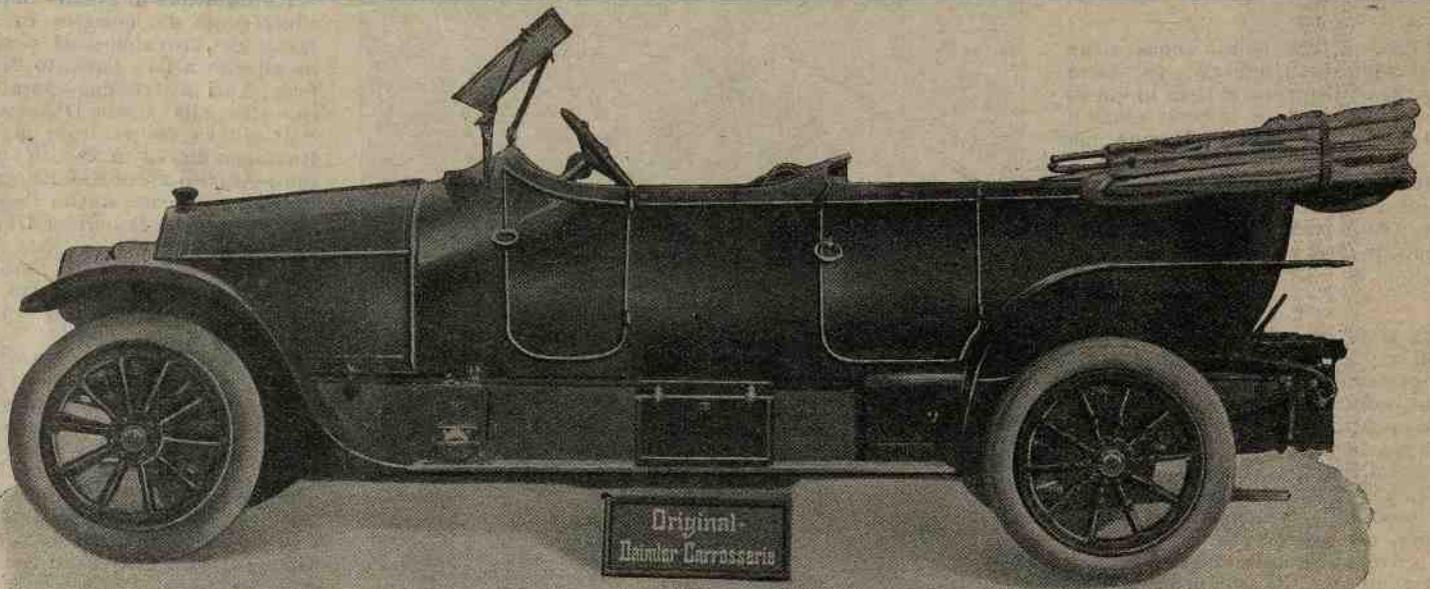
SOCIETÀ DEI MOTORI
L.U.C.T.
 UFFICIALMENTE ESPERIMENTATI
 al Laboratorio dell'Automobile Club di Francia a Parigi.
Torino - Via Cavalli, angolo Via Circonvallazione.
 Telefono 39-04.

Sono in vendita dal
1° Marzo 1913

gli

ACCUMULATORI ZENITH

Domandare Listini
D^{co} FILOGAMO - Torino
 Via dei Mille, 24.



Torpedo Mercédès su chassis Mercédès 40 HP senza valvole.

Autopalaces ALESSIO di M. ALESSIO - **TORINO** - Via Orto Botanico, 19

ROMA - Via Sicilia, 52. — NAPOLI - Mergellina, 56 — PADOVA - Via S. Francesco, 21.

Sub Agenti: **Gav. G. G. INGLESE** - Palermo - Via Villafranca. — **Garage ARTURO FRIZET** - Acireale.

FABBRICA DI CARROZZERIE DI LUSSO

Agenzia Generale per l'Italia degli:

Automobili **MERCÉDÈS** Automobili

della **Daimler Motoren Gesellschaft** di Stuttgart-Unterturkheim.

Tipi 1913 - Da 18 a 90 HP - **LA PRIMA MARCA DEL MONDO** - 40 HP senza Valvole - Brevetto Knight

È nel vostro interesse
di chiedere condizioni e prezzi
della nuova

Bicicletta Tipo 1913

MARS

Mod 2 A.

Questa Bicicletta è eseguita colla massima cura e perfezione e riunisce in sè:

ELEGANZA

SCORREVOLEZZA

ROBUSTEZZA

in modo meraviglioso. - Prezzo convenientissimo.

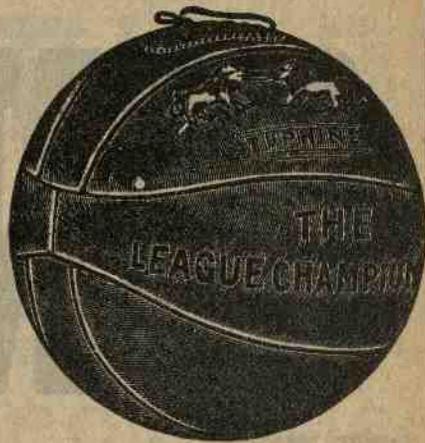
Per offerte rivolgersi al Rappresentante per l'Italia:

ENRICO ALTERAUGE - Milano - Via Lambro, 4

G. VIGO & O^{IA}

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

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



GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

Novità Manubrii graduabili



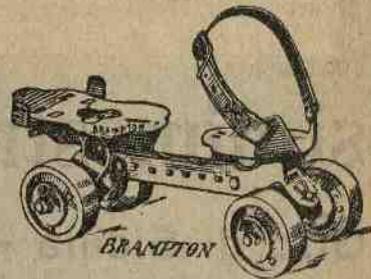
" ROBUR "
a molla

Tascabili L. 10 al palo

a 7 molle „ 13 „

a 11 „ „ 13,50 „

Abbigliamenti completi
per turisti e ciclisti.



MAGLIE - CALZE
BERRETTI - SPORT

Accessori per Automobili

Prezzi miti

Catalogo gratis.



Tutte le Automobili

ISOTTA FRASCHINI

vengono fornite con Pneumatici

Michelin

La superiorità dei Pneumatici

CONTINENTAL

in qualità e durata

si dimostrò chiaramente nelle Corse del 1912

Giro di Sicilia - **Targa Florio**

Gran Premio del Belgio.

Gran Premio di Francia (Circuito di Dieppe) Rallye Internazionale di Monaco.

Gran Premio di Francia (Circuito della Sarthe) Corsa in Salita di Gaillon.

ecc. ecc.



CONTINENTAL Società Anonima per l'Industria della Gomma

Telefono 20-45.

MILANO

Via Bersaglio, 36.

Il Raid Milano-Roma (Km. 700) stabilito da Slavorosoff

Il 1° grandioso successo veramente Italiano!

II MONOPLANO

CAPRONI

MOTORE GNOME 80 HP

che il Governo Italiano e lo Sportsman del nostro Paese

HANNO SEMPRE PREFERITO A TUTTI

ha ancora una volta confermato che vi è finalmente in Italia una macchina dell'aria che può competere con qualsiasi altra dell'Estero.

L'Italia può dunque contare " **SU ALI SUE** ", veramente sue e delle quali potrà sempre fidarsi.

Società di Aviazione Ing. CAPRONI & FACCANONI di Vizzola Ticino (Somma Lombardo) Milano