

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Arsostetise

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Senesme

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giochi Sportivi - Varieta

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

Da Numero | Italia Cent. 10 | Arretrate Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

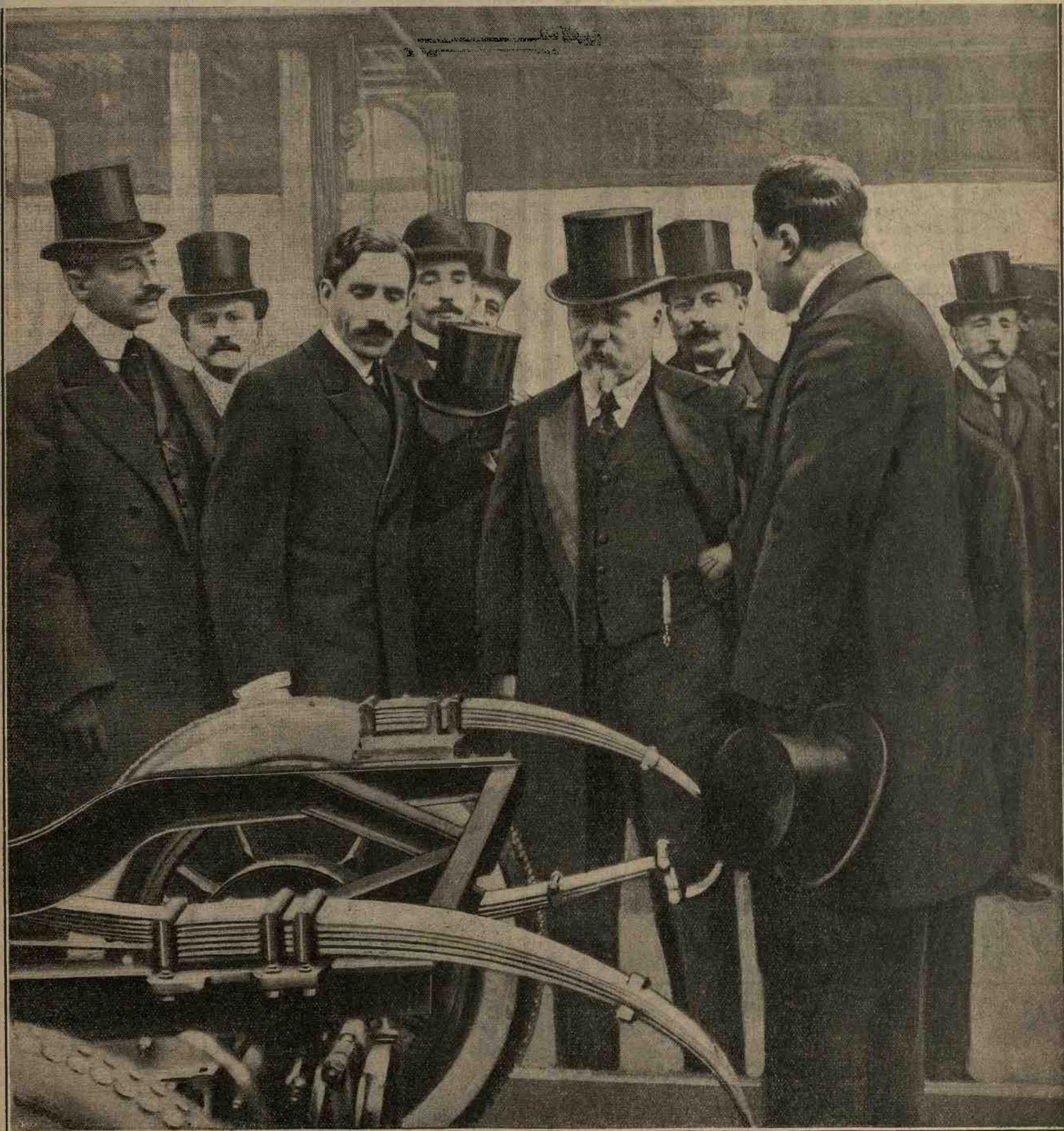
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-25

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

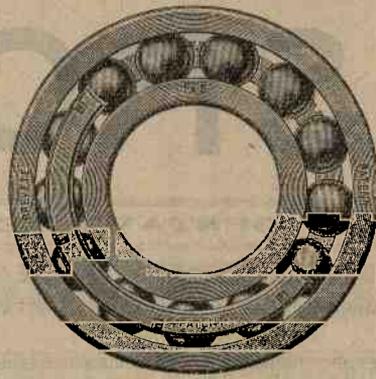


L'INAUGURAZIONE DEL SALON DELL'AUTOMOBILE DI PARIGI

M. Raymond Poincaré, Presidente della Repubblica Francese, fedele alla tradizione dei suoi predecessori, ha inaugurato il Salon dell'Automobile di Parigi. La visita durò 45 minuti.

Quando ordinerete la vostra vettura
PRESCRIVETE
ch'essa debba essere montata col

**FAMOSI
CUSCINETTI
A SFERE**



F. & S.

Grande precisione.

Scorrevolezza insuperabile.

Esposizione di Bruxelles 1910 - 2 Grands Prix.

Esposizione Internazionale di Torino 1911 - 4 Grands Prix.

Rappresentante per l'Italia con **Deposito: ENEA ROSSI - Milano - Via Varese, 12.**

La C. B. R.

Motocicletta con motore brevettato a due tempⁱ, senza valvole, autolubrificante.

Il risultato ha superato l'aspettativa.

Categoria 250 cm³ di Cilindrata:

Corsa in velocità a Vercelli Km. 77,250 all'ora.

1^a giunta nelle Corse in salita Pinerolo-S. Maurizio e Biella-Oropa.

Compiuto il percorso in salita Susa-Moncenisio in 32 minuti con velocità di Km. 42 all'ora.

Compiuto ottimamente percorsi lunghissimi ed accidentati.

Le macchine che hanno corso sono uguali a quelle che si danno ai clienti.

Tutte le prove hanno dimostrato che la C. B. R. è la migliore per Turismo pur costando relativamente poco.

Ingg. CIGALA, BARBERIS e RIVA - Via Bellini, 3 - Torino - Telef. 30-04

Fabbrica "LA ANTIPNEUMATICA"

Proprietari, Automobilisti, Ciclisti!!! Volete il massimo Comfort? Volete viaggiare sicuri con un risparmio in denaro del 90%?

Emancipatevi dai Pneumatici, e non esitate a sostituirli nei vostri veicoli con le Ruote Elastiche Antipannes GALASSO, che posseggono elasticità angolare libera, da 1 cent. ad 8, autoequilibrano il telaio della vettura, indipendizzandolo dalle ruote.

A qualunque velocità sfiderete 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.**

C
U
L
O
O
C
M
B



C
U
L
O
O
C
M
B

PROVODNIK

Il più sicuro.

Il più durevole.

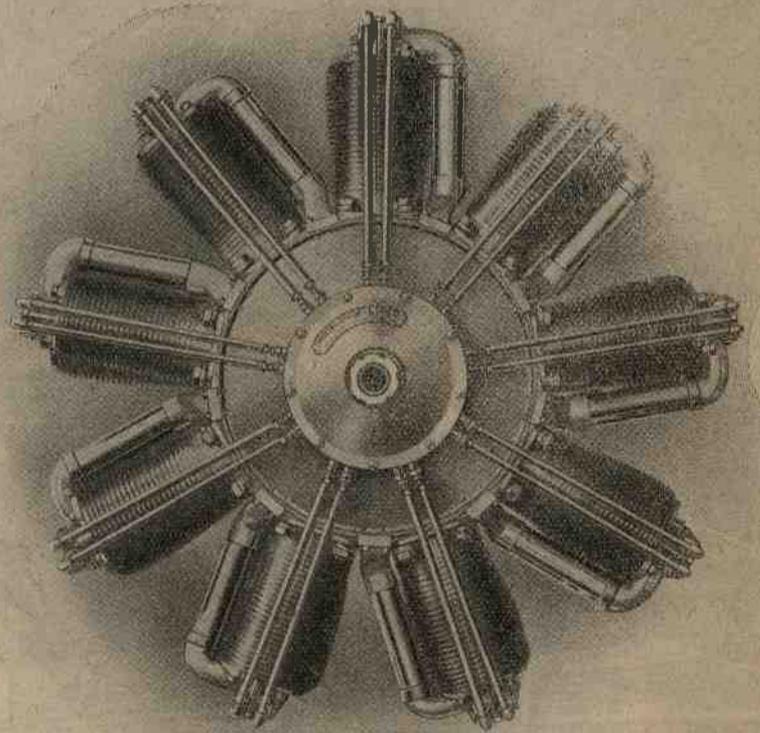
Il più economico.

Chiedeteli presso i migliori Garages.

MILANO
Via Felice Bellotti, 15
Telefono 20-063.

TORINO
Via Mazzini, num. 52
Telefono 29-96.

MOTORI PER AVIAZIONE



L. U. C. T. 50 - 80 - 100 HP

Massima garanzia di perfetto funzionamento confermata da prove ufficiali dell'**A. C. F.** di Parigi.

Fornitori del **BATTAGLIONE AVIATORI**

TORINO - Via Cavalli, 40 - Telefono 39-04.



Società Anonima Costruzioni Aeronautiche

“SAVOIA”

Fornitori del R. Governo

Fabbrica Italiana di Aeroplani ed Idrovolanti

Concessionari Esclusivi per l'Italia e Colonie

DEGLI APPARECCHI

HENRI & MAURICE FARMAN

Prossima apertura della

SCUOLA DI PILOTAGGIO

Per informazioni rivolgersi alla Sede:

Telegrammi:

SACAS - Milano.

12, Via Silvio Pellico - MILANO

Officine: TURRO MILANESE.



La conclusione di ogni teoria in materia di carburazione, è necessariamente la seguente:

Il miglior **Carburatore** è lo **ZÉNITH** il quale realizza in modo perfetto l'alimentazione razionale ed economica dei motori.

Agenzia Italiana Carburatore ZÉNITH

G. CORBETTA - 24, Via Durini - **Milano.**

Sede Sociale: 51, Chemin Feuillat - Lyon.

Fabbriche a Lyon, Londra, Berlino, Detroit (Mich).



Un grande successo ha ottenuto

la DITTA

Domenico Filogamo

TORINO - 24, Via dei Mille - TORINO

ROMA - Via Aureliana, 46 - ROMA

esponendo nel suo **STAND N. 9**, alla

14^a Esposizione Internazionale d'Automobili, Cicli e Sports di Parigi

nel **Salon d'Onore**

tutti gli accessori di

fabbricazione esclusivamente italiana

comprese le ultimissime novità.

Motori RENAULT

AVIAZIONE - INDUSTRIA - AGRICOLTURA

AUTOMOBILI - CAMIONS - MARINA

Rappr.: Cap. **MARTINOLO Giuseppe**

TORINO - Via Carena, 24.

GENOVA - Salita S. Caterina 6, interno 3.

Fornitore del **Battaglione Aviatori.**

La Novità del 1913 è la Vettura

F. I. A. T.

Modello **“ZERO”**

Con motore 4 cilindri - 10-15 HP - 4 Velocità - 2 Freni

con Carrozzeria

TORPEDO

a 4 posti - Capote - Pare-Brise - Fanali - Tromba - Porta Gomme - Cassetta meccanico.

L. 8000

Per informazioni e Cataloghi rivolgersi ai **Garages Rinniti F. I. A. T.**

Direzione Generale **TORINO**, Corso Dante, 30 - Telefono 45-00 - 45-01 - 45-02 - 45-03.

ROMA
Via Calabria, 46 - Telef. 36-86

TORINO
Corso M. d'Az., 16 - Tel. 27-19, 13-85

MILANO
Foro Bonaparte, 35-A - Telef. 94-45

FIRENZE
Via L. Alamanni, 7 - Telef. 9-16

NAPOLI
Via Vittoria, 46-VI - Telef. 17-85

GENOVA
Corso Buenos Aires - Telef. 13-88

BOLOGNA
Porta S. Felice - Telef. 13-77

PADOVA
Piazza Cavour, 9 - Telef. 2-88

SANREMO
P. della Stazione - Telef. 2-71

SIENA
Via Cavour, 27 - Telef. 2-92

PISA
Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86

LIVORNO
Piazza Orlando - Telef. 41-6

CACAO TALMONE

Il re dei Cacao *Il cacao del Re*

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

PÉTROLE HAHN

TESORO DELLA CAPIGLIATURA

IN VENDITA OVUNQUE. All'ingrosso presso F. VIBERT, CHIMICO, LIONE (FRANCIA)

PNEUMATICI PIRELLI

sono adottati dalle MIGLIORI MARCHE

Esecuzione Superiore di **MEDAGLIE - DISTINTIVI**

COPPE - TARGHE - DIPLOMI

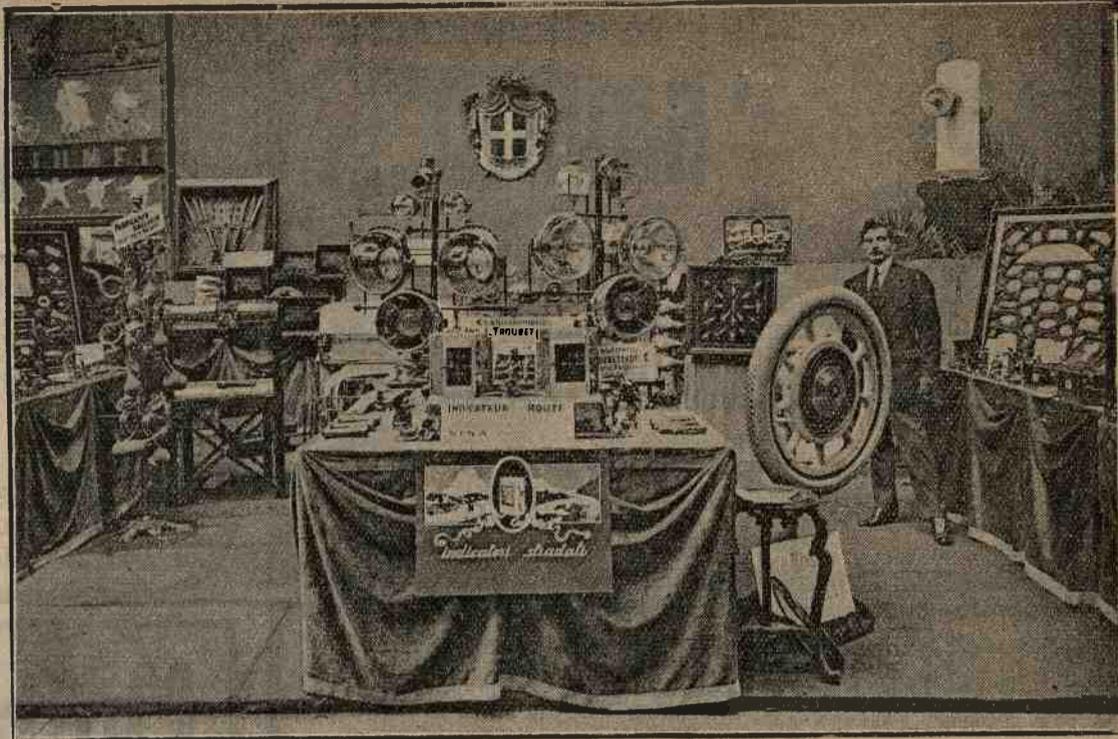
per Gare - Feste - Premiazioni - Concorsi - Esposizioni

Domandate il Catalogo con cartolina doppia alla Ditta **ROTA G. B.** - Via Orsini, 23 - Genova. Telefono 37 115

BUSTI Moderni, igienici, sport, reggipetti, ventolere, correttori, salviette igieniche, tonnanee.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 19 - MILANO



Il grandioso stand di accessori della rinomata casa italiana Filigamo.

L'Esposizione Internazionale d'Automobili di Parigi (1)

(Dal nostro inviato speciale).

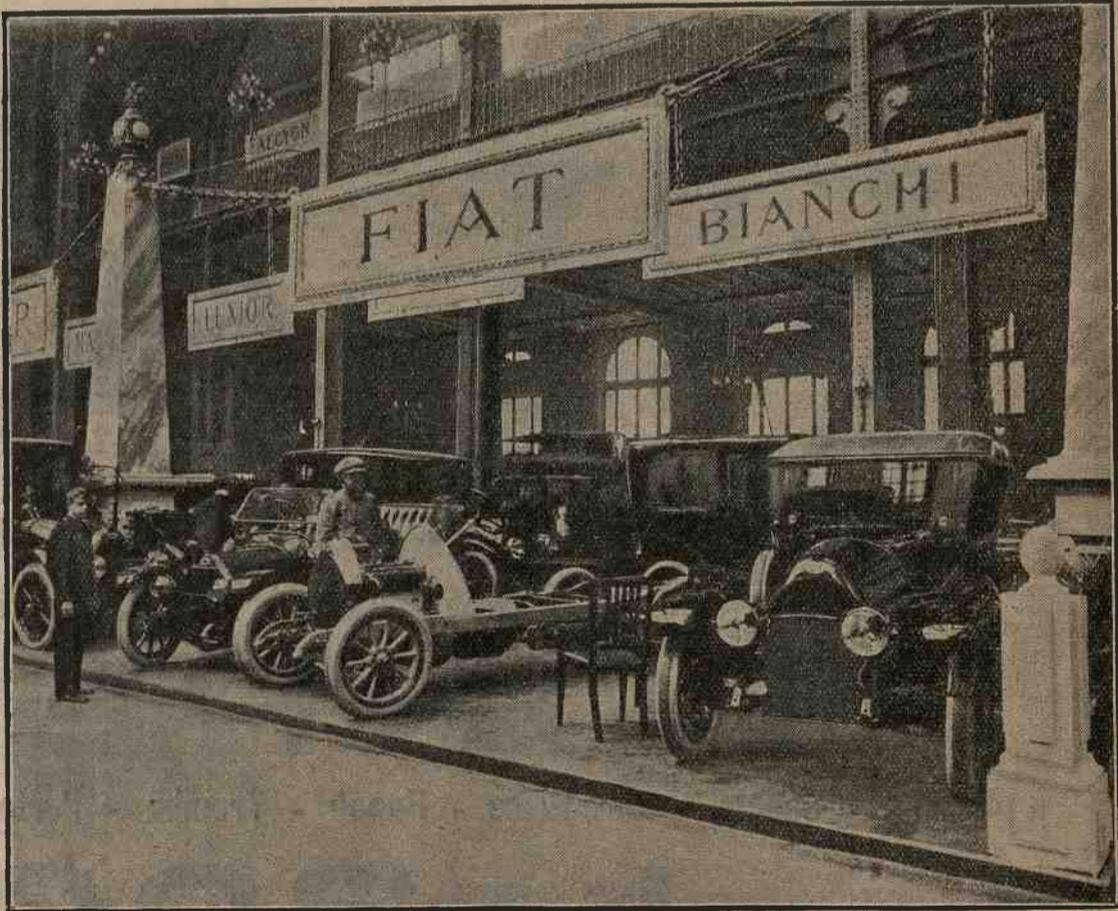
Abbiamo visto nel precedente articolo le principali tendenze moderne della costruzione automobilistica, e cioè la ricerca della silenziosità ad ogni costo in tutti gli organi costituenti la vettura ed in modo speciale del motore, del cambio di velocità e del ponte posteriore; abbiamo riscontrato lo studio per rendere nello stesso tempo elastici e nervosi i motori, migliorandone il rendimento termico e meccanico con l'allargare le valvole e magari raddoppiarle di numero, costruendo motori a corsa lunga (qualche costruttore adatta per i suoi motori una corsa degli stantuffi che

(1) Nell'articolo precedente, pagina 5, colonna 2ª, riga 3ª, la data 1897 è stata stampata per errore invece del 1907.

si avvicina al doppio del diametro dei cilindri, in ogni caso s'aggira attorno ad una volta e mezza) mentre prima erano in voga i cosiddetti motori piatti, cioè a corsa circa uguale all'alesaggio; abbiamo visto la preoccupazione di dare a tutti gli organi costituenti gli chassis ed alle carrozzerie delle forme ben avviate, con poche sporgenze e rientrare in modo da non offrire resistenza all'avanzamento e da togliere i ricettacoli della polvere che tutto invade e tutto deteriora, ed a questo proposito ancora abbiamo notato i miglioramenti per proteggere sempre più e riparare dall'acqua, dal fango e dalla polvere le parti essenziali dell'automobile.

Resta ancora da ricordare che per aumentare l'omogeneità, la compattezza, la rigidità, la protezione dell'insieme, si è oramai diffuso il sistema di costruire in un solo blocco il carter del motore con quello del cambio di velocità, oppure quest'ultimo con il ponte posteriore: la prima soluzione è la preferita dalla maggioranza, non mancano però esempi della seconda, come ha fatto l'Autosole Italiana nel suo più piccolo tipo di vettura.

Questo sistema di costruzione semplifica grande-



Gli stands italiani, all'Esposizione di Parigi.

(Fot. Argus).

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA

L. 6 all'anno

CICLISTI! Le incomparabili biciclette

PEUGEOT PNEUMATICI TEDESCHI

sono riconosciute le migliori del mondo.

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

mente il montaggio e la conservazione e fa con lo chassis un tutto omogeneo perfettamente rigido.

Altro punto interessante negli chassis esposti è la lubrificazione del motore, pel quale si è abbandonato il sistema a *barbotage* o sbattimento (che se aveva il vantaggio della semplicità, aveva numerosi difetti, fra i quali, più importante, quello di non essere uniforme, dando o troppo olio o troppo poco a seconda della quantità maggiore o minore presente nel *carter*) e si è adattata la circolazione del lubrificante ottenuta mediante una piccola pompa che pesca l'olio dal fondo del *carter* del motore, che fa da serbatoio, per distribuirlo a tutti gli organi mediante una condotta forzata che attraversa l'albero a gomito e le bielle: l'eccesso torna in fondo al *carter* e viene di nuovo messo in circolazione, di modo che il conduttore non ha che da versare olio di tempo in tempo ed in quantità conveniente, prescritta dai diversi costruttori, e di sorvegliare leggendo sul manometro apposito se la circolazione avviene regolarmente.

Ma la grande novità ci viene dai costruttori americani ed è stata adottata con entusiasmo dai costruttori europei: la messa in marcia automatica mediante motore elettrico, il quale è azionato da una batteria di accumulatori che si possono caricare durante la marcia della vettura. La stessa dinamo serve per l'illuminazione interna dell'automobile e per i fanali, mettendo così nel dimenticatoio il carburo ed il nauseabondo acetilene e le relative continue noie.

Anche qui si è dovuta lasciare da parte la semplicità per la comodità, ma è certo che fra qualche anno si riderà, come si ride di un pericolo passato, del pro-

cedimento moderno di mettere in moto il motore mediante una manovella che si gira con grande sforzo muscolare, spingendo perchè l'ingrano imbocchi, girando rapidamente (perchè il movimento di rotazione sia abbastanza rapido ed il magnete possa produrre la scintilla) e con prudenza perchè un inopportuno contraccolpo dovuto ad un ritorno del motore non produca la rottura del braccio. Che la manovella della messa in marcia resti come ripiego è giusto, come si tiene a bordo di un *yacht* a vela o di un canotto automobile un paio di remi, ma non è logico che su una vettura fornita di ogni comodità, di prezzo elevato, persista il sistema preadamitico della messa in moto mediante una sbarra di ferro ripiegata a squadra.

Grande trionfo dunque, e giusto, all'Esposizione dell'automaticità della messa in marcia del motore, ottenuta sia mediante l'elettricità sia usando meccanismi che avevano avuto qualche anno fa un periodo di voga ed erano poi stati messi da parte per la loro complicazione ed il loro ingombro senza essere di funzionamento sicuro: ed abbondano i tipi elettrici, ora preferiti, come ho detto, quelli meccanici, oppure ad aria e mpre-sa, o mediante scoppio di aria carburata. La pratica selezionerà poi i buoni dai meno buoni e dai cattivi e, da grande un formatore che qual'essa è, indirizzerà la costruzione sulla via migliore facendo giustizia dei sistemi poco perfetti che possono reggere in un periodo di tentativi come siamo ora in questo campo, e che ad un'esposizione possono ancora fare bella figura, ma che poi nell'uso diurno e regolare dimostrano manchevolezze, incertezze, punti deboli non suscettibili di correzione, e che obbligano a scar-

tarli per fare posto alla produzione impeccabile, la quale sola può resistere a quella continua prova del fuoco che è la strada.

Un altro punto saliente che spicca al Salon odierno è, che per quello che riguarda la costruzione del carburatore, la grande maggioranza delle fabbriche d'automobili se ne disinteressa, lasciando agli specialisti la cura e le noie delle esperienze necessarie in questo ramo, per lo studio e la costruzione di questo organo che, pure essendo di essenziale importanza, entra nella meccanica fina ed esorbita dai mezzi normali di costruzione degli stabilimenti automobilistici.

Così, di centoquarantacinque costruttori di automobili che espongono la loro produzione, soltanto trenta impiegano un carburatore di loro costruzione, gli altri centoquindici adottano uno dei carburatori più in voga.

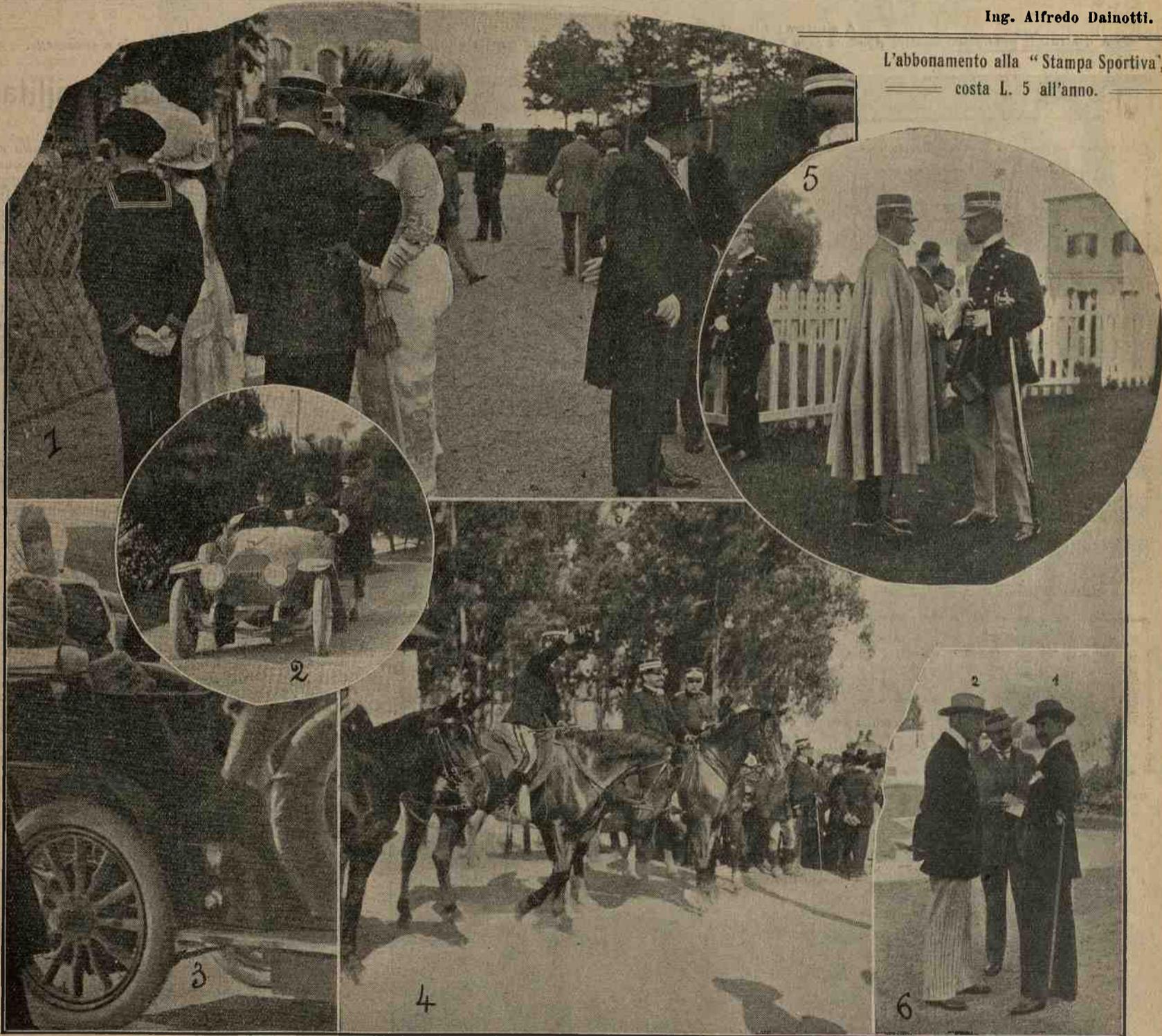
Non deve dunque fare meraviglia, data questa tendenza, se una pleiade di costruttori di carburatori ha invaso il mercato, producendo apparecchi che, se tutti si uniformano al principio della *molteplicità dei giuleurs*, si differenziano per qualche particolarità e per il sistema di costruzione.

Ricordo a memoria fra i carburatori che all'esposizione richiamano maggiormente l'attenzione gli: *Zénith, Vapor, Claudel, Mauvillier, Atmos, Longuemar, Jarnac, Gobbi, Fill, Solex.*

L'obiettivo principale propostosi da tutti è naturalmente di ottenere la migliore utilizzazione della miscela carburata, cioè l'economia del funzionamento, unita ad una grande regolarità e sicurezza, e sono stati altresì risolti i problemi di avere riprese brillanti e la facilità di marcia a regime ridotto.

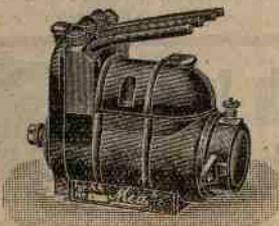
Ing. Alfredo Dainotti.

L'abbonamento alla "Stampa Sportiva" costa L. 5 all'anno.



La Famiglia Reale italiana nello sport. — 1. Il Duca e la Duchessa di Genova con i figli assistono alle corse dei cavalli all'Ippodromo di Mirafiori. — 2. Il Duca degli Abruzzi in automobile al Lido d'Albaro. — 3. La Principessa Laetitia in automobile. — 4. S. M. il Re Vittorio Emanuele III assiste agli esami di equitazione degli ufficiali a Tor di Quinto. — 5. Il Duca d'Aosta assiste alle corse dal pesage dell'Ippodromo delle Cascine di Firenze. — 6. Il Conte di Torino (1) assiste alle corse nel pesage di S. Siro e discute col Conte Durini (2) giudice di arrivo.

MEGA



MAGNETO CORAZZATO
CON ATTACCHI IMPERMEABILI



A sinistra: L'aviatore Stoeffler (tedesco), ha coperto 2165 chilometri in 22 ore e 42'.
 A destra: Il prodigioso aviatore Agostino Seguin che giorni addietro riusciva a compiere senza scalo il viaggio Parigi-Bordeaux e ritorno terminando a mezzanotte.



I vincitori della Coppa Gordon Bennett. — Gli areonauti americani Ralph Upson e Preston che percorsero km. 640.

Per l'areoplano militare

Uno dei più giusti commenti fatti sullo stato attuale dell'aviazione militare italiana per quanto riguarda l'acquisto degli apparecchi ed i rapporti con l'industria nazionale è stato scritto sull'Italia Marittima dall'ing. Ugo Tarelli. Nel pubblicare questo articolo noi premettiamo di essere perfettamente d'accordo con l'autore.

(N. d. R.).

L'illustrissimo signor maggiore Douhet, nella sua esposizione di quanto concerne l'aviazione militare, in rapporto all'aviazione civile e l'industria nazionale, ha sorvolato su una questione della massima importanza, e più precisamente sul modo del come vengono aperti i concorsi per macchine da volo.

Si dice che lo sbaglio degli industriali italiani e costruttori sia quello di non essere stati a contatto col battaglione specialisti.

Questo può anche essere vero. Ma domando io, e con me altri costruttori, cosa pretendono i signori del battaglione specialisti?

Abbiamo mai saputo quale macchina da volo intendono adottare per i loro scopi puramente militari?

Hanno mai suggerito un tipo, anche non mai esistito, in modo da mettere i tecnici studiosi in gara?

Sanno loro stessi, od hanno deciso quale sia il migliore apparecchio che risponda ai loro scopi?

Io francamente credo di no. Si è molto parlato, e si parla, di apparecchi militari ed apparecchi civili. In che cosa consiste questa differenza? In nulla. Unicamente nella denominazione.

Molti costruttori hanno speso denaro, tempo, sprecate energie, limitandosi sempre a tentare delle costruzioni di macchine da volo se non uguali simili a quelle attuali di tipo militare, cioè monoplani, biplani, con e senza passeggero, cercando più che fosse loro possibile uniformare i loro studi ad un tipo più prossimo fra lo svariatissimo emporio di apparecchi che il Governo usa come flotta, e che si ostina chiamarli col denominativo di tipo unico militare.

Mi saprebbe dire l'egregio signor maggiore Douhet se fra tanti tipi di macchine da volo che ha il Governo quale è fino ad oggi quello che più risponde?

Uno certamente ve ne deve essere; e se ciò non fosse quali sono i migliori? E se migliori veramente esistono perchè non prendere quello che vi è di buono e cercare di combinare un tipo, se non unico, quasi?

Perchè non imporre questo tipo ai tecnici?

Il Governo, il tanto economo Governo, così facendo cosa spenderebbe? Nulla, propriamente, assolutamente nulla.

Giova sperare che i tecnici militari non avranno la pretesa che il tipo unico, e tanto meno il tipo modello e perfetto venga loro fornito da costruttori civili.

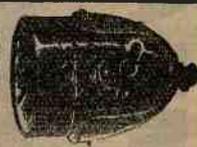
Questi non possono comprendere tutte le esi-



Collettore aperto.

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

CATALOGO A RICHIESTA



Collettore chiuso.

genze degli scopi militari. I costruttori civili potranno fornire motori, apparecchi atti al volo, e tutto quanto la tecnica suggerisce; non potranno però entrare nella testa dei dirigenti l'aviazione militare, nè indovinarne le loro giuste mire.

Parlate dunque, esponete quello che volete, e quanto hanno fatto e fanno le altre nazioni faremo anche noi. Se invece vi chiudete nel silenzio non faremo mai nulla di buono.

Il signor maggiore Douhet sembra che cominci a rompere il ghiaccio. Era tempo.

Vengo ai concorsi. Nell'ultimo tenutosi in Italia vi erano delle condizioni tali da far ridere i buoni contribuenti italiani.

Per esempio, il costruttore, oltre che presentare un apparecchio, o due, doveva avere una officina attrezzata per la esecuzione dei medesimi. Che cosa deve interessare al Governo se il concorrente ha o pur no un'officina?

Il costruttore che presenta l'apparecchio ha il dovere di rispondere nel miglior modo possibile a tutte le prove che il regolamento impone, sottostare ed uniformarsi a qualunque collaudo, ha il dovere di dimostrare chiaramente che il suo apparecchio è stato costruito in Italia con mano d'opera italiana.

Questo mi sembra che basti.

Perchè imporre un'officina? Questa può venire in seguito quando il vincitore del concorso potrà essere certo di avere un'ordinazione dal Governo di un dato numero d'apparecchi. Allora sì che è necessario uno stabilimento attrezzato nel modo come meglio crederà il proprietario. Ciò per garanzia del cliente stesso.

Andiamo ai vincitori del concorso; ve ne sono stati di quelli che hanno risposto fin troppo a tutte le prove, che hanno avuto la fortuna di non avere alcun incidente, che hanno presentato apparecchi velocissimi, robusti, condotti da buonissimi piloti italiani; ma non hanno risposto al tipo militare. Ma quale tipo?... Perchè non dirlo prima?

Suggerite una buona volta cosa volete. E' inutile dire che il Governo incoraggia. Il Governo in certi casi spende il denaro senza alcun risultato pratico.

Vuole il battaglione specialisti e la marina fare una cosa utile alla industria nazionale?

Vogliono questi enti (unici clienti) vagliare quanto valgono i tecnici italiani? Se questo è veramente il loro obiettivo, io mi permetto un suggerimento che dovrebbe essere tenuto in considerazione.

Data, e concessa, la grande esperienza che debbono avere i capi dirigenti il battaglione specialisti e la marina compresa (e ciò è indiscutibile, poichè secondo il maggiore Douhet, il nostro corpo aviatorio viene prima della Francia e della Germania) non rimarrà loro difficile importare ai

tecnici e costruttori civili lo studio di una macchina da volo che risponda in tutto alle attuali esigenze militari. Stabilire i dati principali, velocità, percorso di slancio, se deve essere biplano o monoplano, con uno o più passeggeri, con lancio di bombe, con mitragliatrici, blindati, ecc., tutto quanto infine può essere di utilità agli scopi bellici. Stabilire, in brevi termini, un tema, un quesito da svolgere.

Ciò premesso, bandire un concorso; presentare ad una Commissione tecnica competente italiana, ed in un solo giorno, tutti gli studi, esaminarli

Fatto questo, autorizzi il Governo la costruzione dell'apparecchio scelto, conceda una somma al vincitore per iniziare la costruzione (detta somma verrà stabilita dal vincitore in base ad un preventivo allegato allo studio; intendo per preventivo puramente il prezzo della costruzione, senza alcun diritto da parte del costruttore di indennizzi per studi fatti e spese sostenute. Rimane a lui però il beneficio della vendita del brevetto); stabilisca un termine per la consegna e la prova. (Non si preoccupi il Governo se il vincitore del concorso ha o pur no un'officina; in Italia ve ne

sono tanti stabilimenti meccanici atti a tutti i generi di lavoro e non è punto vero che per costruire un apparecchio da volo ci vogliono operai francesi o specialisti. Chi scrive parla con convinzione di causa e senza tema di smentite).

Controllo da parte di tecnici militari della costruzione; e qui giova tenere ben presente una cosa importantissima, intendere per tecnici gli ufficiali facenti parte dei seguenti corpi: Genio, Artiglieria e capi tecnici arsenali (per l'esercito), ufficiali, ingegneri, macchinisti e capi tecnici arsenali (per la marina). Fra questi dovranno essere scelti quelli destinati alla sorveglianza e collaudo della costruzione ed alla scelta del materiale. Ampia facoltà da parte del costruttore di rifiutare qualunque controllo di persona che non sia puramente tecnica.

Anche la Commissione esaminatrice degli studi e progetti deve essere composta di ufficiali aviatori, possibilmente con preponderanza, in numero, di quelli facenti parte di corpi tecnici e meccanici.

Con questa mia specificazione sulla scelta del Corpo di ufficiali tecnici non intendo mancare di riguardo agli altri, osservo semplicemente che dati i loro programmi di studio, e pur avendo dimostrato indiscussa competenza in fatti d'armi, non possono essere competenti di costruzioni meccaniche.

Un apparecchio da volo è puramente concezione meccanica. Condurre un apparecchio da volo

è una cosa, costruirlo è un'altra.

Veniamo alla prova dell'apparecchio: pilota borghese a scelta del costruttore, passeggero borghese prima, e passeggero militare poi; sottoporre la macchina da volo a tutte le prove stabilite dal regolamento del concorso, lancio di bombe, tiri di mitragliatrici, ecc., ecc. Accettato che sia l'apparecchio, impone ad un pilota militare, e di qualunque arma esso sia, le prove fatte dal pilota borghese.

In questo modo non vi potranno essere nè scusanti e tanto meno sfiducia in chi è destinato a condurlo.

Quello che ha saputo fare un borghese deve sapere fare un militare.



L'aviazione militare italiana. — In alto: I due primi ufficiali che ottennero il brevetto di pilota aviatore; Ten. Calderara e Cap. Savio. — In basso a sinistra: Il Maggiore Douhet, comandante il Battaglione aviatori di Torino. — Nel centro: Gli esperimenti per stabilire la velocità del vento. — A destra: L'audace aviatore Maggiore Piazza che ultimamente ha volato da Mirafiori al Colle del Moncenisio in un'ora.

sollecitamente, scartare il non buono, prendere il migliore, accettarlo, interrogare il tecnico progettista, fargli discutere verbalmente il suo studio e suggerirgli modifiche se è del caso.

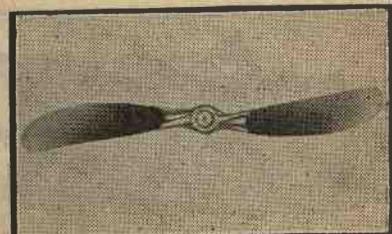
MEDAGLIE - DISTINTIVI
Targhe, Coppe, Diplomi
PIETRO LANDI - MILANO
VIA BERGAMO, 44 - Telefono 11-706
Catalogo Gratia e richiesta

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

TORINO
Via Sacchi, 26 bis

Telefono 18-18.
Telegrafo: Tecnical.

Ing. G. A. MAFFEI & C.



Ordinare al costruttore un numero (e qui, a secondo dei criteri militari) adeguato di apparecchi, suggerire modificazioni e perfezionamenti che la pratica avrà imposto.

Con questo metodo, credo, che il Corpo aviatore italiano potrà avvicinarsi ad un tipo proprio di macchina da volo.

Mi si potrebbe fare una domanda ed è la seguente: Se dopo costruito l'apparecchio non si hanno i risultati stabiliti dallo studio, si troverà il Governo nelle condizioni di avere speso del denaro senza alcun costrutto? In parte la domanda può essere giusta. Ho detto in parte perchè se consideriamo che il motore (il quale rappresenta la maggior spesa) può essere applicato in un altro apparecchio, ecco già che riduciamo circa del cinquanta per cento quanto si può avere speso inutilmente, se invece noi consideriamo che per quanto il nuovo apparecchio non risponda in tutto può però benissimo servire come rullaggio (nave-scuola) ai principianti ed ecco che tutto il denaro non sarà inutilmente speso. Infine non si tratta di somme ingenti, e se il Governo vuole veramente aiutare l'industria nazionale può fare benissimo un sacrificio di 30 o 40 mila lire. Non per questo si avrà il fallimento. Se ne spendono tanti in monumenti!

Rammento ancora una cosa, che in questo modo si può avere il contatto direttissimo fra tecnici militari e tecnici borghesi e vagliarne le capacità degli uni e degli altri.

Ponderino i signori tecnici militari quanto il sottoscritto si è trovato in dovere di esporre credendo di fare cosa utile al nome dell'aviazione militare e civile.

Ing. Ugo Tarelli.

(Campallo, 23 ottobre 1913)

(Hangar conte Giulio Gallo, idroplani in esperimento).

Il massaggio nello sport

Genni storici.

Veniamo a sapere da moltissimi libri e possiamo rilevare da numerose stampe antiche che una specie di massaggio consistente in frizioni, pressioni, percussioni era usato nella Cina, nelle isole Tonga, nelle Tahiti in età remote per curare alcune specie di malattie e per conservare la salute.

Di questa specie di massaggio ne parlarono pure esaurientemente eminenti scienziati come il Grant, Barton Livingstone e Stanley e le loro descrizioni furono confermate da molti altri viaggiatori esploranti quelle regioni sconosciute. In una enciclopedia pubblicata circa 300 anni fa si osservano delle incisioni in legno rappresentanti figure ed esercizi di massaggio medico.

I seicentisti dunque avevano di già trovato un metodo terapeutico fisico a base di frizioni, metodo da loro sperimentato con successo, come afferma il Berne nelle sue pubblicazioni. Nell'Africa centrale gli stregoni delle tribù selvagge

hanno anch'essi dei metodi per curare delle malattie, basati su manipolazioni più o meno scientifiche.

Ritornando ai tempi gloriosi di Roma e Atene troviamo Erodotico ed il suo non meno celebre allievo Ippocrate, quindi Origano, Ateneo, Celso e Galeno, altri validi sostenitori del massaggio.

Nel medioevo, età di torpore e di crisi, come

tutte le cose buone, anche il massaggio fu dimenticato e posto in disparte dai più.

Solo nel principio dello scorso secolo ritroviamo il tedesco Hoffmann che ne tratta nelle sue opere dando novella luce alla massoterapia che viene poi seguita dal celebre ortopedico E. Andrey.

Seguirono poi altri nomi insigni come C. I. Tissot, Bartien, Weber, I. Pugs, Werner che dall'esempio dello svedese Ling fondarono scuole di massaggio e di coltura fisica.

Dopo quest'epoca feconda di propugnatori venne riconosciuto come rimedio sovrano per guarire molte malattie, quale esercizio ausiliario per tonificare le masse muscolari, gli organi circolatori ed il sistema nervoso.

In Italia fu studiato ed applicato da qualche chirurgo ortopedico, quali il Pangeri, il Cresci, Augustoni, Romano e il Mottari; dopo questi il Paggiario e il Vinai ne sperimentarono largamente i benefici effetti.

Effetti.

Le azioni benefiche del massaggio vengono esercitate sulla pelle, sui muscoli, sugli organi circolatori, sui nervi e su tutto il processo di nutrizione e chimismo biologico.

— La pelle, per l'azione meccanica del massaggio, perde quelle sostanze grasse provenienti dalle ghiandole sebacee e divenendo più sottile, più morbida e più permeabile, facilita l'eliminazione dei prodotti delle ghiandole sudorifere.

— Sui muscoli esercita l'azione benefica nella massa come nelle fibre e si hanno contrazioni muscolari senza che intervengano le fibrille nervose. I fasci muscolari riacquistano sotto l'azione della mano la loro elasticità e la loro vigoria, cose che potrebbero riacquistare solo con un riposo di qualche giorno.

— Sugli organi circolatori, procurando mediante la pressione delle dita sulle pareti venose il vuotamento, quindi, di conseguenza, faciliterà la circolazione arteriosa.

I tegumenti sottoposti all'azione del massaggio arrossano, aumentando la temperatura, e questa sovrattività fa il polso pieno, più forte e più regolare.

Come si esegue.

Per eseguire il massaggio occorre:

— Un asciugatoio.

— Ottima embrocation.

— Due braccia robuste e resistenti di un masseur.

E' necessario sapere che il massaggio sportivo, mi si permetta di chiamarlo in questo modo per distinguerlo da quello medico,

si compone di tre tempi differenti.

Sfioramento, impastamento, martellamento.

Con il palmo della mano, e mai con le dita, sfiorare l'arto o la massa muscolare da massaggiare con dolcezza, con movimento rapido, esercitando una leggiera pressione in un solo senso.

I movimenti verranno eseguiti spingendo i liquidi verso il cuore. Dopo pochi minuti si pas-



L'aviazione militare francese. — Il ritorno da una ricognizione. — Il colonnello Voyer, capo delle squadriglie di Tolosa, riceve dal luogotenente Levasseur, pilota, e dal luogotenente Bancat, osservatore, le informazioni che essi portano dopo una lunga ricognizione. Gabriele Voisin, costruttore di questo apparecchio, osserva minuziosamente il biplano che ottenne un così legittimo trionfo.

REPETTATI ALFREDO
TARGHE - MEDAGLIE - DIPLOMI
NUOVI MODELLI
FOOT-BALL - GINN. - PODIS. - GIGL. - BALLO. ecc.
Chiedete Listino e Catalogo con cartolina doppia
TOBINO - Via della Rocca, 45 - TOBINO

La più grande fabbrica di Automobili del mondo. - Modelli Europei 1913. - Capitale 280 milioni di lire.

Automobili STUDEBAKER 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** - Corso Oporto, 21.



serà all'impastamento. Occorre conoscere sommariamente i diversi fasci muscolari, perchè questo tempo del massaggio si esplica appunto su questi individualmente, quasi a staccarli l'uno dall'altro, sotto l'azione delle dita.

L'azione dev'essere vigorosa e prolungata: renderà i muscoli più elastici, più morbidi, li scioglierà e ne favorirà lo sviluppo, provocando ancora maggior efflusso di sangue. Libera le loro fibre dalle tossine prodotte durante l'esercizio.

Con la mano aperta e tenendo le dita divaricate si percuoterà energicamente col margine esterno del mignolo, mentre le altre dita si colpiranno passivamente l'un l'altra.

Nei primi due tempi la mano verrà umettata con *embrocation* per impedire l'irritazione della epidermide, specie in quelle persone a sistema pilifero molto sviluppato.

Il paziente dovrà prendere una posizione comoda con atteggiamento abbandonato, acciocchè i muscoli siano perfettamente in riposo. Dopo il massaggio con l'asciugatoio (preferibilmente di tessuto spugna) asciugare e togliere le sostanze grasse lasciate sulla pelle dalla pomata lubrificante.

Riassumendo:

Una ventina di sfioramenti per parte.

Due o tre minuti d'impastamento.

Due o tre minuti di martellamento per parte.

Sul ventre o sulla schiena il massaggio va eseguito con movimenti circolari, procedendo, per chiarire, dalla destra del paziente verso sinistra.

Lubrificanti.

Pomata del Berne.

Acido borico gr. 8. — Vaselina gr. 60. — Balsamo del Fioravante gr. 10.

Mescolando si forma una manteca, aggiungere essenza di limone e tintura di Bergamotto gr. 6 per aromatizzare.

Oppure:

Canfora gr. 4. — Vaselina gr. 100. — Ammoniaca gocce mm. 5.

Mescolare per formare una pomata da tenersi in vasetto ben chiuso.

Sportsmen! Leggete tutti i giorni il giornale

LA STAMPA

di Torino, che ha la più completa rubrica telegrafica di tutti i principali avvenimenti sportivi d'Italia e dell'estero.

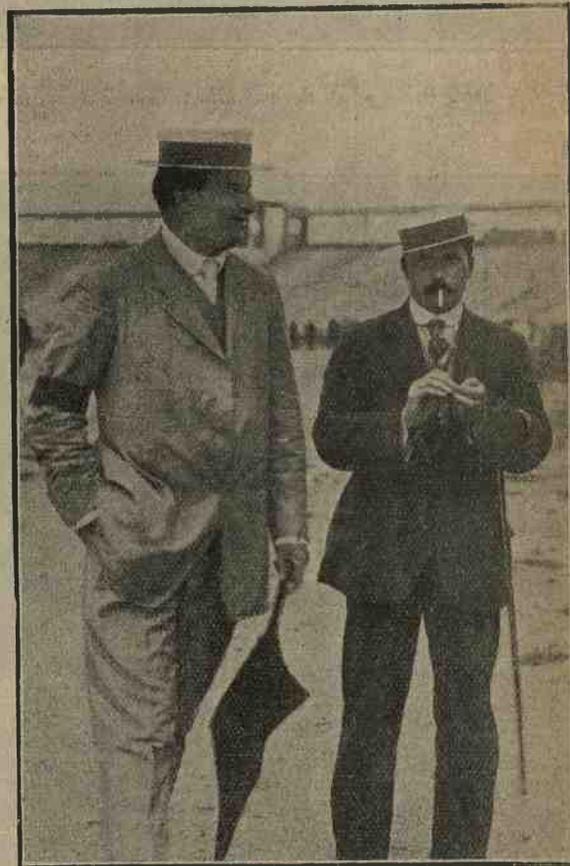


Il gioco della palla al tamburello. — La forte squadra di Ceva.

ALLO SFERISTERIO DELLO ZERBINO

Domenica ebbe luogo allo Zerbino la gran rivincita al tamburello con palla rossa di gr. 75 ed al cordino di 19 giuochi tra la squadra genovese, diretta dal bravo Lorenzo Bruzzone, avendo per compagni G. Scarsi e L. Parodi, e l'altra, diretta dal forte P. Cocito, avendo per compagni i due fratelli Guido e Battista Carlevaro.

L'interesse del numeroso pubblico era al « diapason » e con scommesse di una certa importanza. Questa volta la fortuna arrise al signor Cocito raggiungendo i 19 giuochi, mentre l'avversario suo toccò 10 giuochi.



Il Prof. Comillo Costumagna, uno dei fautori dello sport della palla in Italia.

Tanto il signor Bruzzone come il signor Cocito si comportarono signorilmente e da buoni e leali avversari.

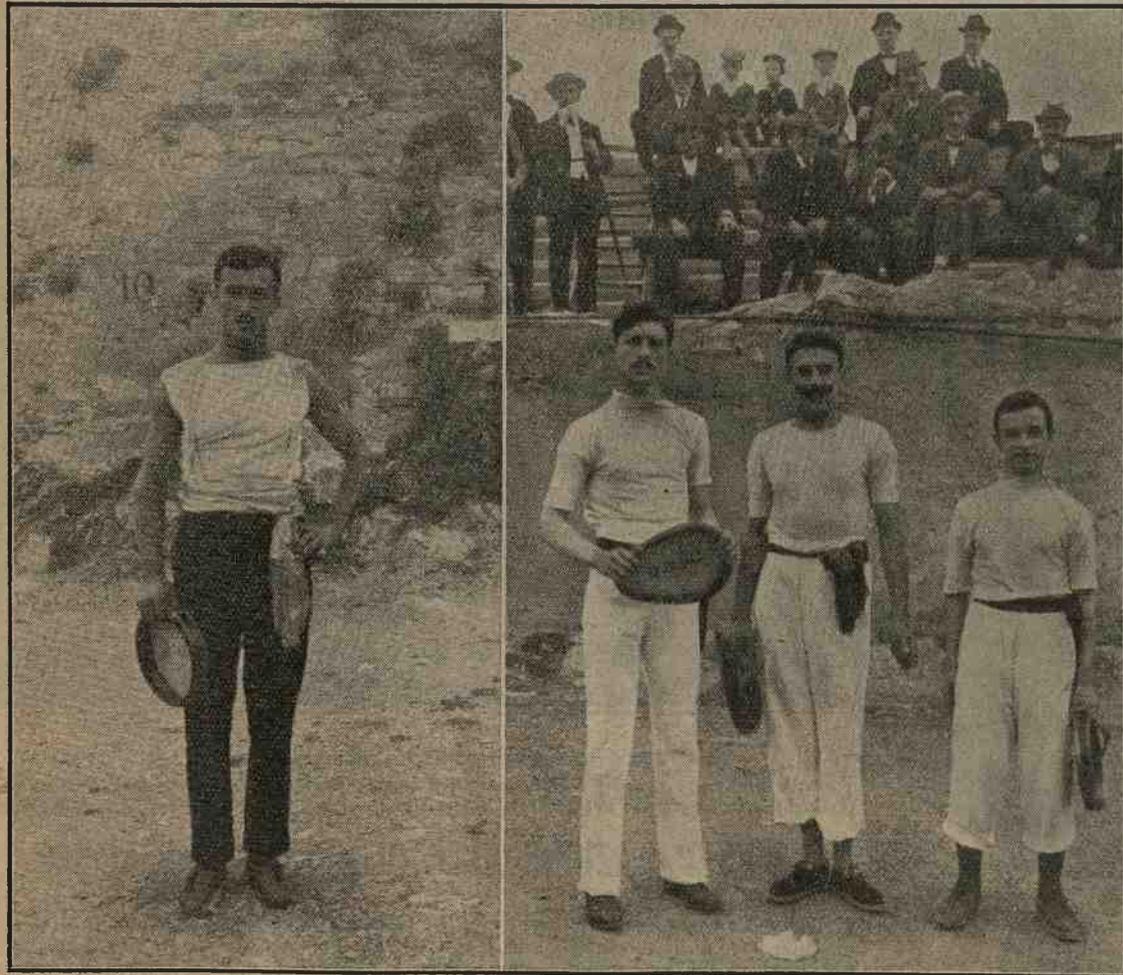
Scenografia.... moderna

La storia ci ha sempre rappresentati i trionfatori entranti a cavallo, e cavalli del più bel bianco in generale, nelle città conquistate, alla testa del proprio stato maggiore, anch'esso a cavallo.

Il Principe Pietro di Montenegro, che diresse le operazioni contro Scutari, fece il suo ingresso nella città conquistata... su 40 cavalli-motore. Ed era uno spettacolo nuovo e curioso quello di due ufficiali che gli stavano ai lati, ognuno su di una bicicletta, ed agitanti in segno di gioia, delle bandiere tolte al nemico!

Il trionfo della meccanica sportiva!

Pierre.



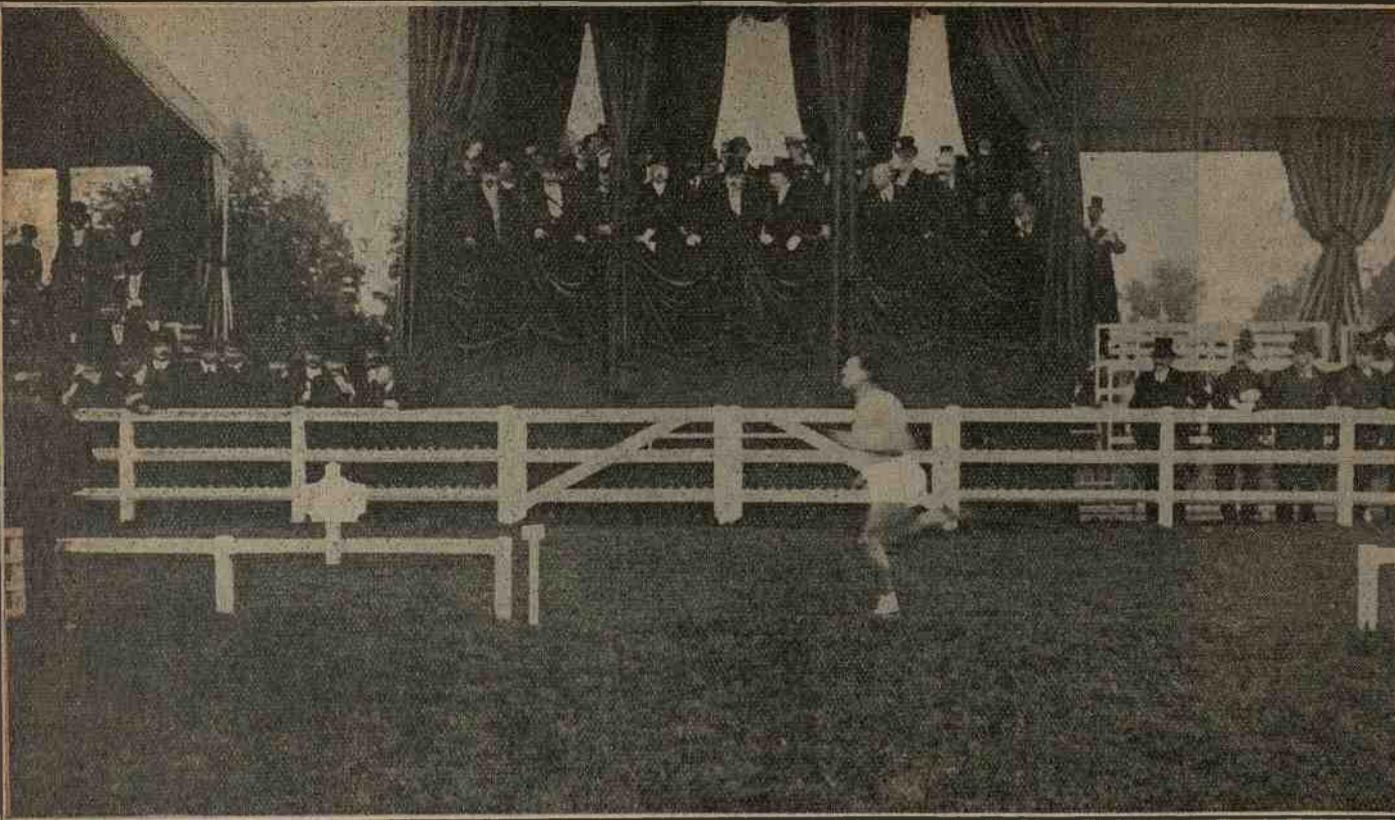
La grande sfida rivincita al tamburello. — A sinistra: Il forte battitore Cocito. — A destra: La terziglia Bruzzone che soccombette contro Cocito (giuochi 10 a 19). (Fot. Guarnieri, - Genova).

AUTOMOBILISTI! Occorre proviate la grande marca di pneumatici

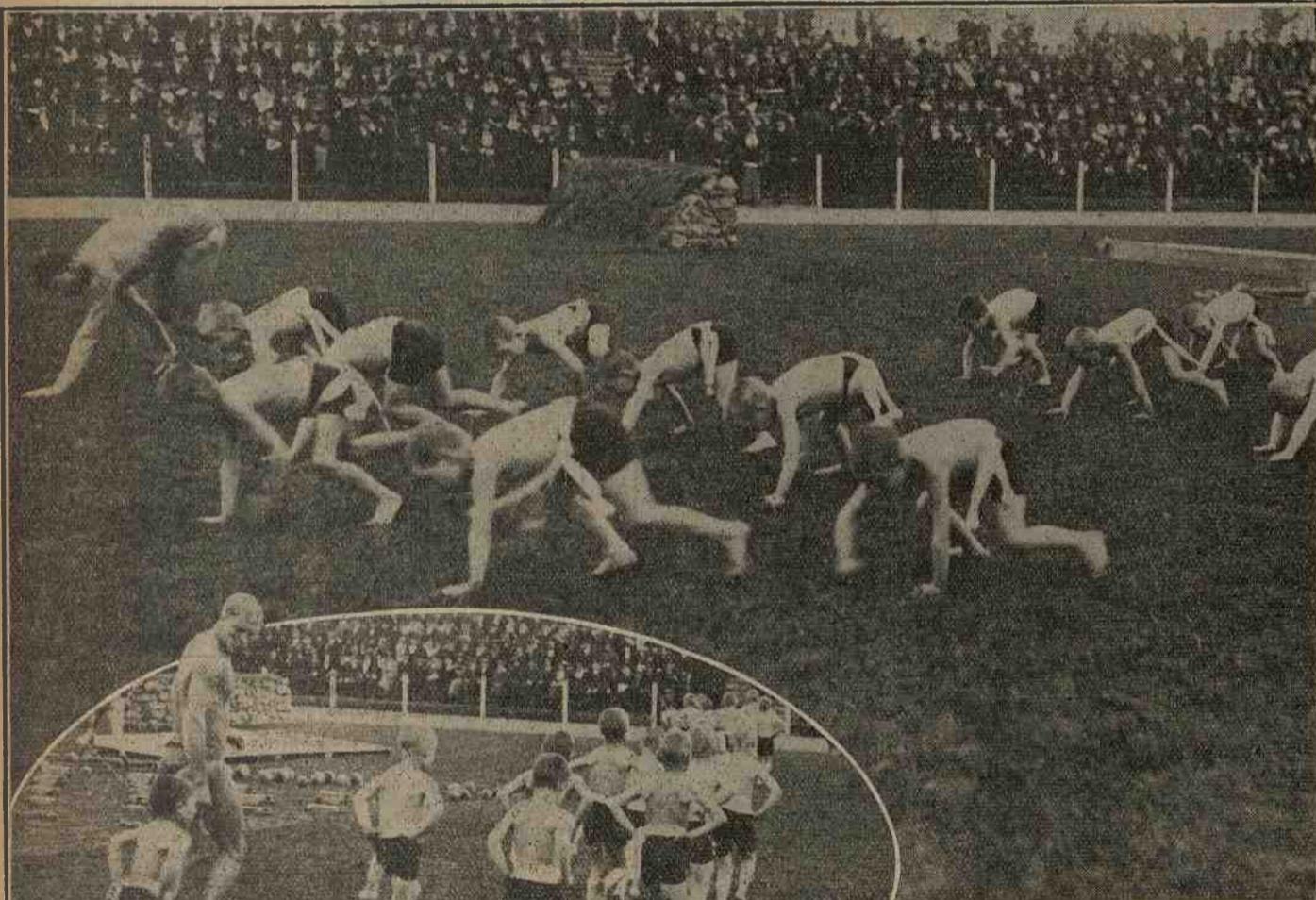
PROVODNIK (Galamb)

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.



Jean Bouin passa davanti alla tribuna d'onore, in una corsa handicap di 3000 metri, dove rimase battuto.



I fanciulli del Collegio degli atleti, malgrado il freddo, si esercitano a dorso nudo ed in piena aria a sopportare qualunque temperatura. È questo uno dei migliori risultati del metodo Hébert. Un istruttore negro sorveglia il lavoro dei fanciulli.



La festa al parco degli sports
A sinistra: L'esercizio della marcia a quattro mani è molto divertente, soprattutto quando è compiuto dai giovani del Collegio degli Atleti. — A destra: I ragazzi del Collegio degli Atleti si esercitano a salire le scale.

LA PREPARAZIONE ALLE OLIMPIADI DI BERLINO

o, come si usa nelle commedie con il Pulcinella, quello che fanno gli altri e che non pare abbiamo intenzione di far noi. Questo sottotitolo l'ho messo invece nel testo, ma spero venga letto e considerato da chi ne ha il dovere.

Le Olimpiadi ormai non sono più una semplice rappresentazione sportiva, come i soliti detrattori dello sport inclinano a credere, ma sibbene una palestra nella quale ogni nazione si fa più o meno degnamente rappresentare, una



CICLISTI!
Chiedete la Camera d'aria

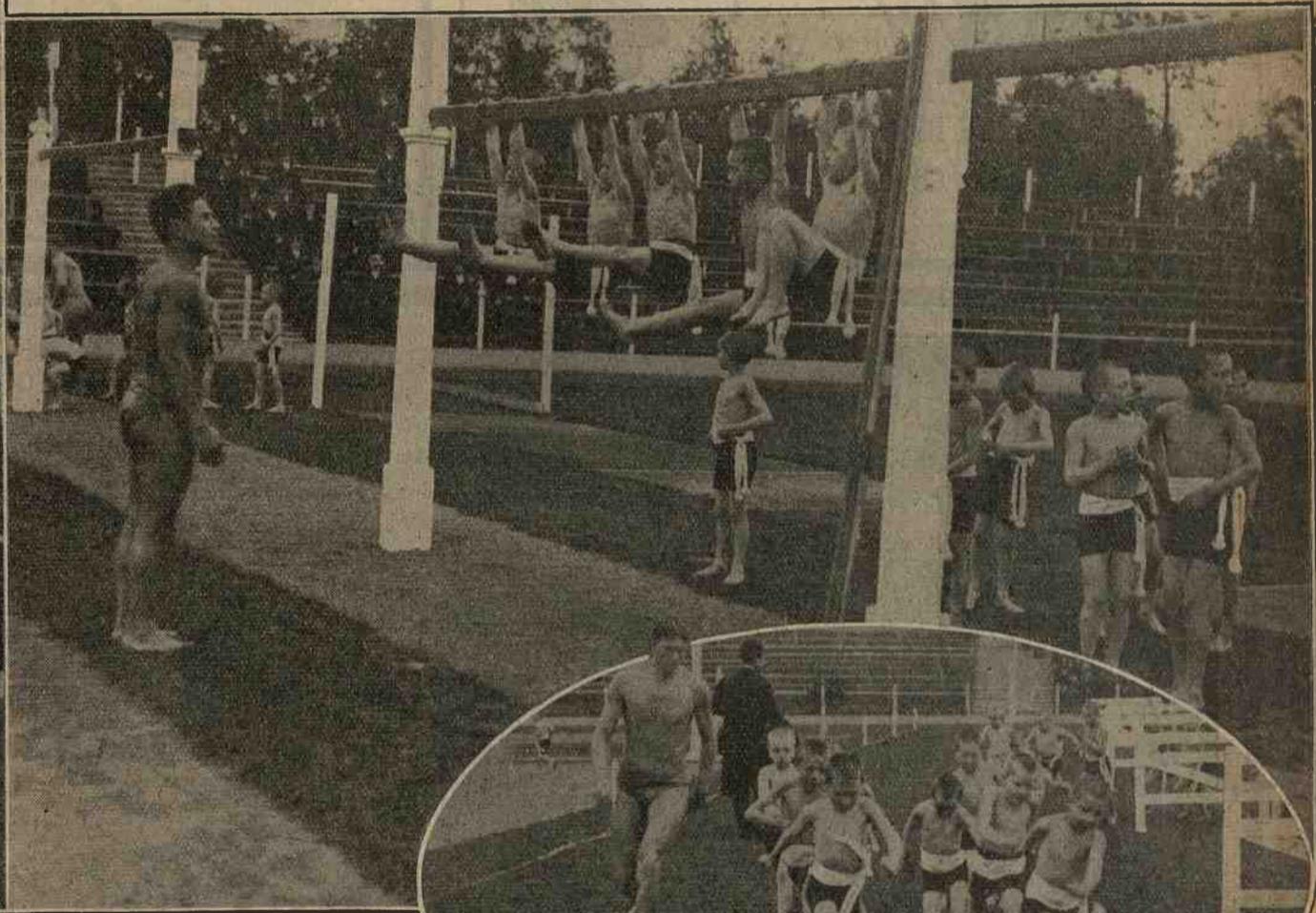
Liberty-Wolber

di pura Para garantita.
La Migliore

Rappresentante generale per l'Italia, con Deposito dei Pneumatici WOLBER:
RICCARDO CHENTRENS - MILANO - Via Tasso, 9 - Telefono 62-74.



Il collegio degli Atleti comprende una sezione di ragazze che fanno i medesimi esercizi dei ragazzi, i quali seguono il metodo del luogotenente Hébert.



al Collegio degli Atleti a Relms.

esso viene praticato dai piccoli allievi. — Nel centro: Gli esercizi alla corda liscia si esercitano alla sbarra.

mostra nella quale (come nelle altre si mandano macchine industriali o prodotti) si manda un nucleo di giovani forti a dire: la nostra nazione ci ha scelti a rappresentare il prodotto del suo popolo.

E se queste famose Olimpiadi, che di anno in anno sono andate riacquistando più del valore antico, non fossero una mostra di gioventù a che cosa servirebbero? Come spettacolo, oltre alla folla, non è che roba vista e rivista in ogni palestra, in ogni piccola riunione sportiva, non resta adunque da ammirare che la competizione internazionale dei campioni, e quando si è avuto il coraggio di raccogliere tali campioni e mandarli a competere, bisogna

Gli allievi del Collegio degli Atleti, grazie al programma di cultura fisica stabilito dal tenente di vascello Hébert, saranno in grado di lottare vittoriosamente contro le crisi che accompagnano sovente lo sviluppo del corpo.

PNEUMATICI **TEDESCHI** SONO i MIGLIORI

CINZANO

VERMOUTH



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

Il Signor Gigi CONSTANTINESCU, a Londra, titolare delle Privative Industriali Italiane:

Vol. 385, num. 152, del 7 novembre 1912, per:

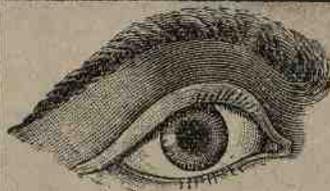
" Perfezionamenti ai carburatori per motori a combustione interna ,,

Vol. 385, num. 155 del 7 novembre 1912, per:

" Perfezionamenti ai carburatori per motori a combustione interna ,,

desidera entrare in trattative con qualche industriale italiano per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio delle privative stesse.

Rivolgersi all'Ufficio Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica della **Ditta Secondo Forta e C.**, Via Venti Settembre, 28 bis, TORINO.



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 Secundo San Giacomo, n. 1. - Napoli. - Telefono 18-84.

Palestra Edmondo De Amicis

GIUOCO DEL PALLONE

TORINO - Corso Peschiera - TORINO

Il miglior ritrovo sportivo.

Vi agisce una compagnia di 14 giocatori
scelti fra i più forti campioni del bracciale.

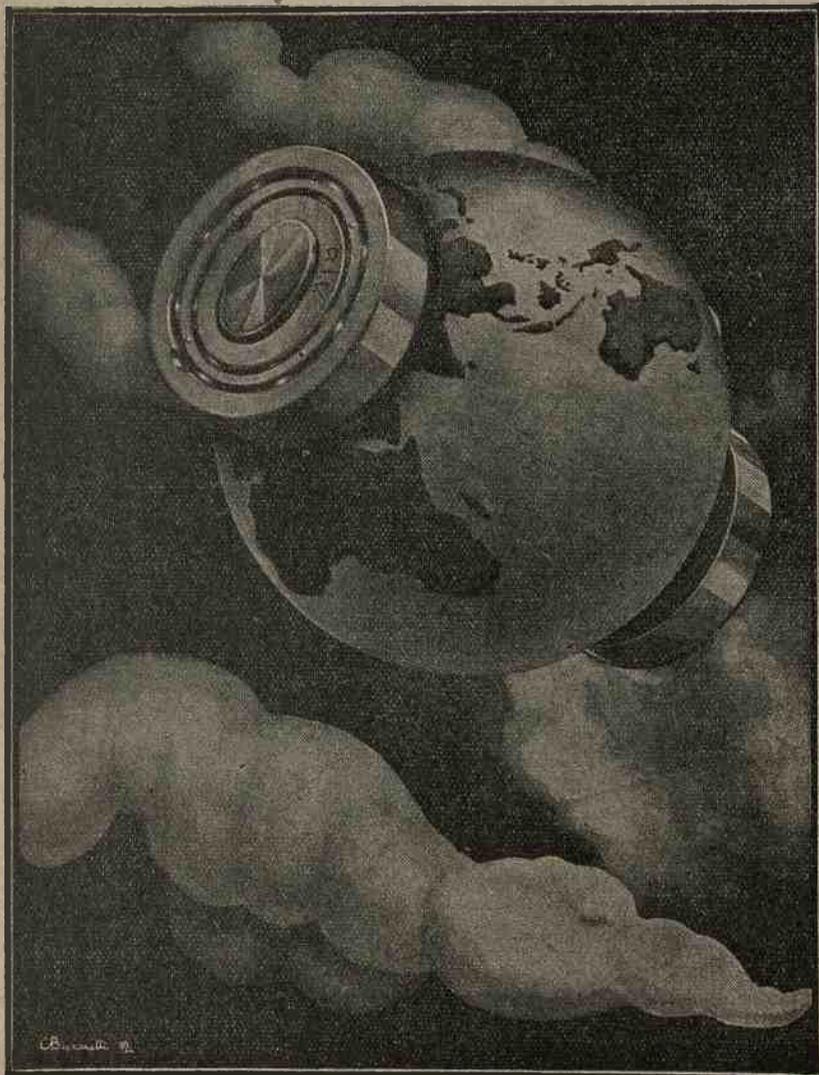
Tutti giorni, dalle ore 16 alle 19, disputa delle più interessanti partite.

Scommesse al Totalizzatore (puntata di L. 2) ed alla partita.

Nelle ore antimeridiane e fino alle ore 15,

la Palestra è libera per le esercitazioni dei Sigg. dilettanti.

Comodità tramviarie: Linea Piazza Castello-Cavalcavia. Linea Piazza Castello-Barriera Orbassano. Linea Porta Palazzo-Ospedale Mauriziano.



Chissà perchè, quando ordinate la vostra vettura, non dovrete prescrivere che essa sia munita di **Cuscinetti a Sfere** di costruzione delle

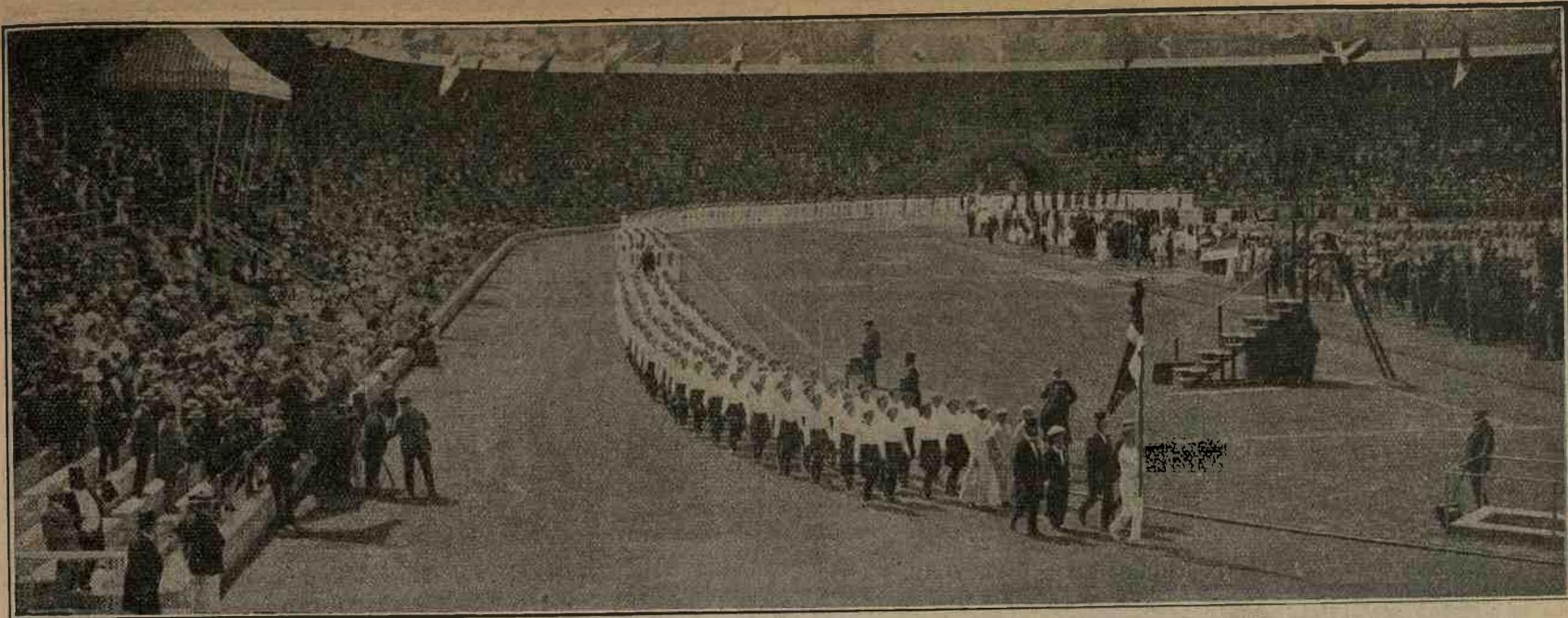
OFFICINE

di

VILLAR PEROSA

dal momento che è provato dalle più belle vittorie riportate dalle migliori marche italiane che la costruzione nazionale è uguale se non superiore per bontà e per precisione ai prodotti dell'industria estera?

A semplice richiesta vi verranno mandati Cataloghi, Preventivi e spiegazioni p.r qualsiasi applicazione.



Un ricordo dei giuochi olimpici di Stoccolma.

essere sicuri del valore di essi onde non si finisca tra gli ultimi ed inonoratamente.

Ciò mi pare che fino adesso sia stato compreso in tutti i paesi nei quali lo sport è un bisogno sentito, e non da noi dove lo sport ha ancora troppi oppositori, e fra gente non comune.

Perchè l'invio dei campioni è subordinato, pensano gli inglesi con i tedeschi, i francesi, i norvegesi, gli americani, ecc. ecc., a tante cose: anzitutto bisogna saperli scegliere, non tra i soliti che si baloccano da una corsa all'altra, da una gara all'altra, e che non son mai i migliori, ma tra la massa sportiva; bisogna quindi che il numero di giovani che si danno alle discipline sportive aumenti, e per far ciò bisogna ancora che essi sieno allettati, che trovino veramente da godere nell'istruirsi a tali discipline. Tra essi verranno fuori i campioni, verso i quali continue ed insistenti debbono essere le cure perchè a tempo debito sappiano e possano degnamente rappresentare il proprio paese.

Questo compito, che ne ha tanti altri e complessi, costa denaro contante — Chiederlo sempre e solo ai privati? Non è pratico. Pur troppo, ed in cose nelle quali non si vede subito il tornaconto materiale e personale, l'iniziativa privata o non sorge, o non feconda bene. mentre invece quando il patrio Governo incomincia col dare il buon esempio, i cittadini seguono ed aiutano.

In Italia solo il Governo può far sì che a Berlino i nostri campioni vadano a far figurare la nazione, che in altri campi ha già dato prova di coraggio e di valore, non negli ultimi posti: l'iniziativa privata può in parte intervenire, ed interverrà ancora maggiormente quando il Governo si sarà messo alla testa. Non è il caso di dire, ancora in questa occasione, che da noi si vuole tutto dallo Stato perchè qui si tratta di interesse nazionale, puramente nazionale, ed il popolo, che paga tanto per vivere allo Stato, ha il diritto che il suo nome venga rispettato ed onorato.

Del resto, l'Italia si è messa nel cosiddetto concerto delle grandi nazioni e non può certo restarci se non saprà mantenersi con onore e con dignità.

Diamo uno sguardo a qualche altro paese e vediamo che cosa si sta operando per queste Olimpiadi che forse a molti, a quei molti che non ci seguono, potranno sembrare ragazzate o peggio.

In Norvegia, paese un po' più piccolo e meno importante del nostro, in attesa che il Parlamento accordi i fondi richiestigli dalle diverse federazioni per la preparazione dei campioni che dovranno trovarsi a Berlino nel 1916, l'iniziativa privata non manca, e già un Comitato, composto

delle più note personalità di Cristiania, ha ottenuta l'autorizzazione dal Governo di una grande lotteria popolare il di cui successo è già da ora assicurato, dato lo scopo cui servono i fondi con essa raccolti, cioè l'allenamento dei campioni norvegesi.

In Francia il Comitato Nazionale degli sports, presieduto dal conte Clary, che è anche presidente del Comitato olimpico francese, ha sollecitato dal Ministro degli esteri una sovvenzione di 500.000 lire per la preparazione e l'invio degli atleti francesi alla sesta olimpiade di Berlino nel 1916.

Il bilancio presentato dalla Commissione Olimpica od Olimpionica (come meglio vi aggrada) inglese, ammonta esattamente a 1.250.000 franchi così divisi fra le diverse Società che dovranno offrire i diversi campioni di sport:

- Associazione atletica dilettanti per tutti i quattro anni, L. 400.000.
- Associazione atletica irlandese L. 90.000
- Associazione atletica scozzese L. 25.000.
- Unione ciclistica nazionale L. 68.000.
- Associazione ginnastica di dilettanti L. 47.625.
- Società di tiro d'Inghilterra L. 12.500.
- Società di lotta per dilettanti L. 51.250.

Associazione di scherma L. 20.000.
Associazione *Swimming*, dilettanti L. 139.425.

Per l'invio ed il mantenimento a Berlino, ed altre spese relative a 500 atleti (leggete bene cinquecento) lire 275.000, in ragione cioè di 750 franchi ad ognuno.

Spese diverse e di organizzazione L. 120.700.

Tutto ciò per un totale, come dianzi vi ho detto, di un milioncino ed un quarto.

Vorrei parlarvi un po' di quanto sta facendo, e da molto, l'America, ma l'argomento americano è troppo moderno e piacevole, per noi che ci interessiamo di sport, e non è cosa che in poche parole io possa presentarvi; ne farò parola in un prossimo articolo che dedicheremo appunto agli sforzi continui e generosi degli Stati Uniti per raggiungere quello scopo che tutti ci preleggiamo, ma senza averne a portata di mano i mezzi opportuni, di una vera e propria educazione fisico-sportiva delle masse.

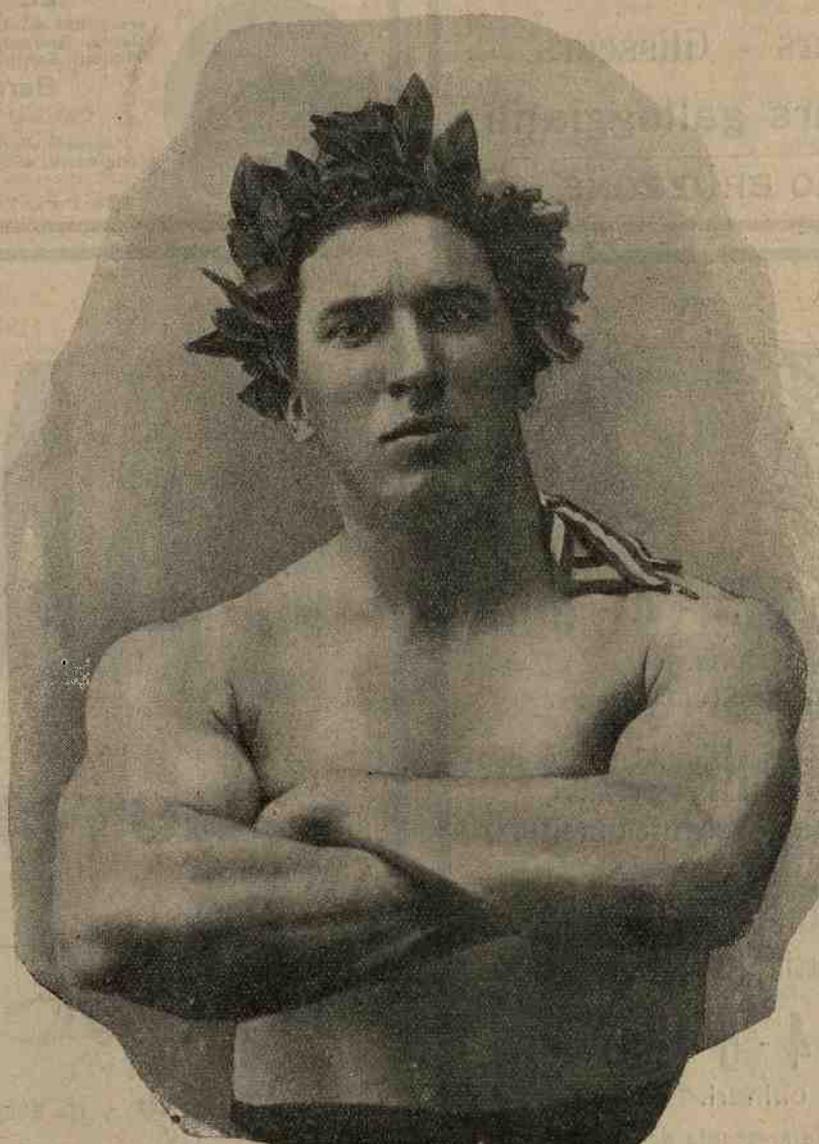
E concludiamo per ora: non vogliamo il milione e un quarto dell'Inghilterra, non il mezzo milione della Francia, non la lotteria della Norvegia (che una provvida legge italiana ha per ora tolte di mezzo anche le lotterie), ma che il Governo conceda quanto può, ed anzi regoli la cosa in modo da dare tutta l'importanza, che gli altri governi hanno giustamente creduto di dare, a questa competizione internazionale che ha il suo alto valore nel progresso, nella civiltà dei popoli.

Non andiamo impreparati a Berlino, ne va del nostro nome, del nostro avvenire, ora che lo sport, per il bene dell'umanità, per i fini del progresso e della civiltà, non è più un divertimento dei pochi, ma un bisogno di tutti, un dovere nazionale ed insieme un diritto del popolo.

Diamoci da fare.

Napoli, 1913.

Raffaele Perrone.



L'atleta Renato Gardini della S. G. Virtus di Bologna, vincitore del campionato interprovinciale di lotta a Roma. (Fot. A. Soldani - Roma).



CICLI

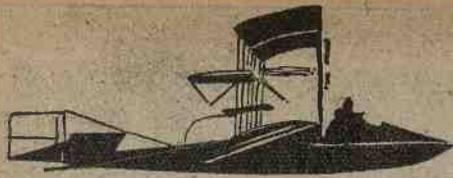


MILANO



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

PNEUS PIRELLI PIAZZA A. DORIA



In veste elegante, illustrato con 50 figure, è uscito:

Gli Idro-aeroplani

Cosa è un idro-aeroplano - Poche parole di storia - Apparecchi fluviali, costieri, marini, anfibi - Parti costitutive - I galleggianti; costruzione; tipi: Fabre, catamaran, scafi, scuola italiana - Cosa bisogna conoscere del motore - I comandi di manovra - Come s'impara a volare - Descrizione, misure, illustrazioni degli aeroplani: Ago,

Albatros, Alk, Astra, Aviatik, Avro, Beckmann, Bedelia, Besson, Breguet, Borel, Burgess, Calderara, Caudron, Coffyn, Conde, Curtiss, D'Artois, Deperdussin, Donnet-Levêque, Dufaux, Fabre, Farman, Ginocchio, Gnoszpelius, Goedecker, Guidoni, Hubner, Nieuport, Paulhan, Paulat, Rep, Roe, Sanchez-Beza, Savary, Stanley-Adams, Train, Voisin, Wright, e viene spedito franco di posta inviando cartolina-vaglia da L. 3 all'autore Ing. ALFREDO DAINOTTI - Pavia.



GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per CARROZZERIE - AUTOMOBILI

AVIAZIONE

A. G. ROSSI & C.

TOBINO Fornitori R. Governo MILANO

36, Corso Vinzaglio - Telef. 11-57.

Via Vittoria, 40 - Telef. 25-150.

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

DEPOSITO FORNITURE per

AVIAZIONE

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

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



A. MARCONCINI VERONA

Polvere Müllerite - Munizioni da Tiro e da Caccia Muller. Ballistol arneseol e Zeltoline Klever. Proiettili espansivi Brennek. Cartridge francesi T di Lien.

RECORD MONDIALE
3 Grande Prix consecutivi a Montecarlo.

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

MEDAGLIE-DISTINTIVI

in galvanio coniato, plastica in fine esecuzione di vero e falso smalto, artisticamente combinati.

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 - Vico S. Marcellino, 10



Fondata nel 1790.

IBBOAEROPLANI

Motoscafi - Yackts - Glisseurs

Hangars galleggianti.

Pegli - GIAN CARLO BRUZZONE.

Ciclisti evitate la Defaillance!

LE MIGLIORI VITTORIE

conseguite dai Campioni: Borgarello, Bordin, Bosco, Cervi, Garda, Ghironi, Garavaglia, Micheletto, Petiva, Robotti, Tibiletti, Santhia, ecc., furono ottenute col

Berretto Insolare REGGE

Cercasi Rappresentanti in tutta Italia.

Inviando alla Premiata Cappelleria REGGE PIETRO, Via Monginevro, 40 - Torino, la vostra misura di testa, con vaglia di L. 2, riceverete franco un

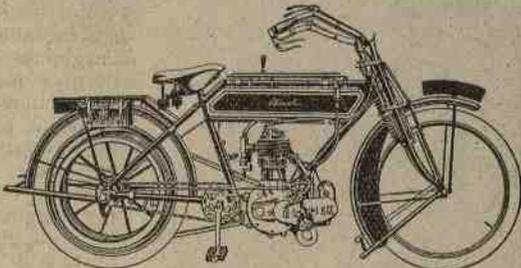
Berretto Insolare REGGE.



Motociclisti!

Vi interessano le novità? Siete per l'acquisto di una macchina?

Date allora le vostre preferenze alle seguenti marche:



La Motocicletta **ELSWICK 2 1/2 - 4 - 5 HP**

con cambio e frizione.

La vera Motocicletta aristocratica.

La Motocicletta **YALE 5 - 8 HP** ad uno e due cilindri,

con lubrificazione forzata meccanicamente.

La Motocicletta **PIERCE 10 HP** a 4 cilindri, senza serbatoio,

con frizione a dischi, cambio 2 velocità, lubrificazione forzata.

La Motocicletta **DE LUXE 4 - 6 - 8 - 10 HP**

ad uno e due cilindri.

La motocicletta più pratica ed interessante del Mondo.

Side Cars **SUPREME** l'automobile in miniatura.

Carrozzeria a torpedo, capotte, parabrise, illuminazione elettrica.

Oltre a diverse novità di accessori.

Esposizione permanente con Ufficio vendite

A. FERRERO - Via Mazzini, 20 - Torino.

LANCIA

AUTOMOBILI

LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

Telef.: 27-75 - Telegr.: LANCIAUTO

Agenti esclusivi per Piemonte:

BECHIS & BERTOLINO

TORINO - Via S. Quintino, 28 - TORINO

Le gare dell'U. S. Popolare

Ecco i risultati delle gare organizzate dalla U. S. Popolare di Milano:

Marcia Km. 29: 1. Cattaneo Carlo, Salus et Virtus, in 2,39'; 2. Brunelli Giovanni, Agamennone, in 2,42'; 3. Pavesi Donato, P. R. Libertas, in 2,53; 4. Aureggi Gaetano, S. C. Italia; 5. Cassani Giulio, Salus et Virtus; 6. Puricelli M.; U. S. Milanese; 7. Paradisi A., S. e V.; 8. Testa Angelo, id.; 9. Brioni, R. Olona, F. C.; 10. Segregni G., S. e V. Quindici furono i partenti e la gara si svolse sul percorso: Case popolari, Cagnola, Bollate, Caronno Milanese e ritorno.

Corsa Km. 8: 1. Porro Arturo, U. S. M. e 12° bersaglieri, in 26' 30"; 2. Austoni Pietro, Agamennone a 50 metri; 3. Malvicini Angelo, P. R. Libertas; 4. Callavasca Fausto, id.; 5. Polotti Giulio, U. S. Popolare; 6. Redaelli A., P. R. L.; 7. Bertolini I., S. C. Italia; 8. Annovazzi C., id.; 9. Broccheri A., id.; 10. Cesa G., P. R. L.; 11. Ossola O., S. e V.; 12. Alsazzina P., id.; 13. Viotti L., idem; 14. Favelli E., id.; 15. Ronchi G., S. C. I.; 16. Necchi E., id.; 17. Bignami A., Agamennone; 18. Bernasconi L., S. e V.; 19. Gazzera A., S. C. I.; 20. Cesana C., Pro Patria; 21. Bianchi G., S. C. I.; 22. Pichetti F., id.; 23. Dogliotti E., U. S. Popolare; 24. Giussani A., Pro Patria. La corsa si svolse attorno al quartiere delle Case Popolari di via Mac Mahon e raccolse trentun partente. Tutti i premi di rappresentanza vennero conquistati dalla Salus et Virtus.



Le gare dell'U. S. Popolare a Milano. — A sinistra: Cattaneo, vincitore della marcia di km. 29. — A destra: I concorrenti prima della partenza. (Fot. Argus - Milano)

La scomparsa di un grande alpinista

Il dottore Preuss, partì il 28 settembre, tutto solo, da Altaussée, suo paese natìo, ove trascorrevva ogni anno una parte dell'autunno colla sua madre. Il suo obiettivo era di esplorare una delle regioni più difficili « il Gosaukamm », nell'Alta Austria, e precisamente la parte nord del Mandelkogel, alto 2214 metri, che finora, per la sua immensa difficoltà, non era stata tentata dagli alpinisti. Fatalità volle che una caduta dalla parete di roccia, ivi alta 400 metri, quasi verticale e affatto liscia, ponesse fine alla vita di questo giovane sventurato.

Da alcuni giorni mancavano notizie del dottore Preuss, per cui vennero organizzate spedizioni di ricerche e di soccorso dai vari paesi vicini.

In una capanna, sulla « Scharwandalm », furono trovati alcuni oggetti dell'arredamento del Preuss, un sacco a letto e il sacco delle provviste. Ciò era la prova che il dottor Preuss era morto. Il 14 ottobre, a mezzodì, le guide della spedizione, cercando coll'ascia da ghiaccio nella neve fresca, sotto la parte nord del Mandelkogel, trovarono il cadavere dell'infelice; dalla posizione sua si arguì che egli era precipitato lungo l'altissima parete. Il suo corpo era caduto sulla vecchia massa gelata della neve e aveva molte ferite mortali; il viso era irriconoscibile, i vestiti laceri.

Il cadavere fu portato su una slitta, con immensa difficoltà, nella valle. Il 15, il mestissimo corteo giunse ad Altaussée, e il 16, il povero Preuss, ebbe ivi sepoltura. Solenni furono i funerali, molto commoventi: molti parenti presenti, molti amici e conoscenze, una larga rappresen-

tanza di Società di sport. La bara era coperta di fiori e di corone. Parecchi oratori tessero l'elogio del morto, di quel bravissimo vincitore del mondo delle roccie, che era stato forse il migliore della Germania. Ora la sua salma riposa nel calmo cimitero di Altaussée, circondato di monti. Nella tristezza dell'autunno i suoi monti adorati guardano la sua tomba e la « Trisselwand », la montagna della quale il Preuss fece così spesso e con tanta passione la scalata, gli manda i suoi saluti di addio.



Le gare dell'U. S. Popolare a Milano. (Fot. Argus - Milano).
A sinistra: A. Porro vincitore della corsa di km. 8. — Nel centro: I concorrenti alla corsa. — A destra: Austoni, 2° arrivato nella corsa.

I FABI e FANALI
per Automobili

CARELLO

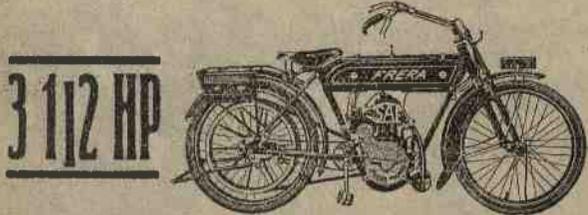
sono universalmente celebrati per la loro superiorità su tutti! Costruttori del proiettore ad anelli parabolici, brevettato, il più potente fra i potenti. Premiato a tutte le Grandi Esposizioni Internazionali d'Italia e dell'Estero.

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

Motociclette FRERÀ 1913

universalmente riconosciute le Migliori!

Tipo da GRANDE TURISMO



Cambio
Velocità
e
Debrayage

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

Tipo MOTOLEGGERA



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 FRERÀ

Officine di **TRADATE (Como)**.

Capitale L. 2.000.000 — inter. versato.

Il Signor George KEEBLE, a Peterborough (Inghilterra), titolare della
privativa industriale, Vol. 357, num. 161, del 23 dicembre 1911, per:

“ Perfezionamenti al tappi dei mozzi delle ruote staccabili
per assicurarne il montaggio „

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

Rivolgersi all'Ufficio Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi
di Fabbrica della **Ditta Secondo Torta e C.**, Via Venti Settem-
bre, 28 bis. TORINO.

LA CANDELA SALON DI PARIGI — Sala E — STAND N. 5



Vittorie riportate dalla Candela

POGNON

Corsa in Salita PARMA-POGGIO DI BERCEO: 2 Prime AQUILA
ITALIANA. — 1ª ITALA. — 1ª ALFA.

Corsa in Salita di GAILLON: 2 Prime AQUILA ITALIANA.

BOUGIE POGNON LIMITED - LONDRA S. W.

Deposito: **SECONDO PRATI** - Via Carlo Alberto, 32 - Milano.

AL SALON DE L'AUTOMOBILE di Parigi - Ottobre 1913

concorsero come Espositori

145 Costruttori dei quali:

30	con carburatore proprio	8	con carburatore Y
19	“ “ X	22	“ “ X Y Z

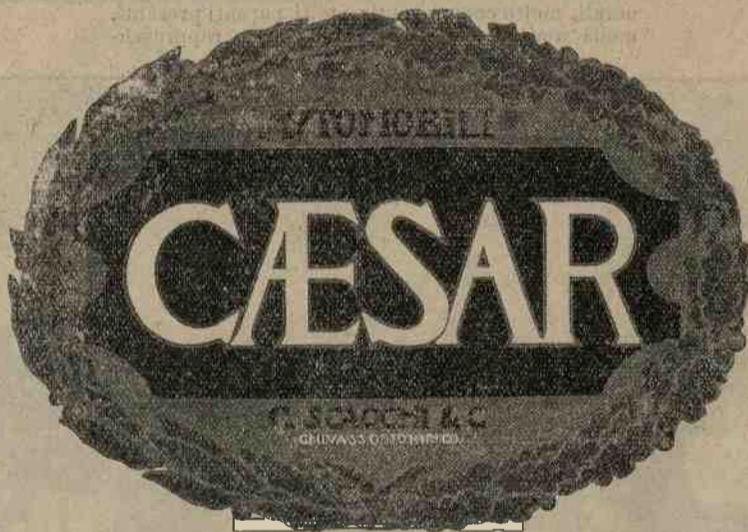
ma 66 **Zénith**
con carburatore

Agenzia Italiana “ Carburatore ZÉNITH „

G. CORBETTA - Milano - Via Durini, 24.

Telegrammi: CORBETAUTO-MILANO — Telefono 43-84.

20-30
HP



Tipo
Unico

Salon de l'Automobile

— **PARIS** —

Navata Centrale - **Stand N. 10.**

C. SCACCHI e C. - Chivasso (Torino).

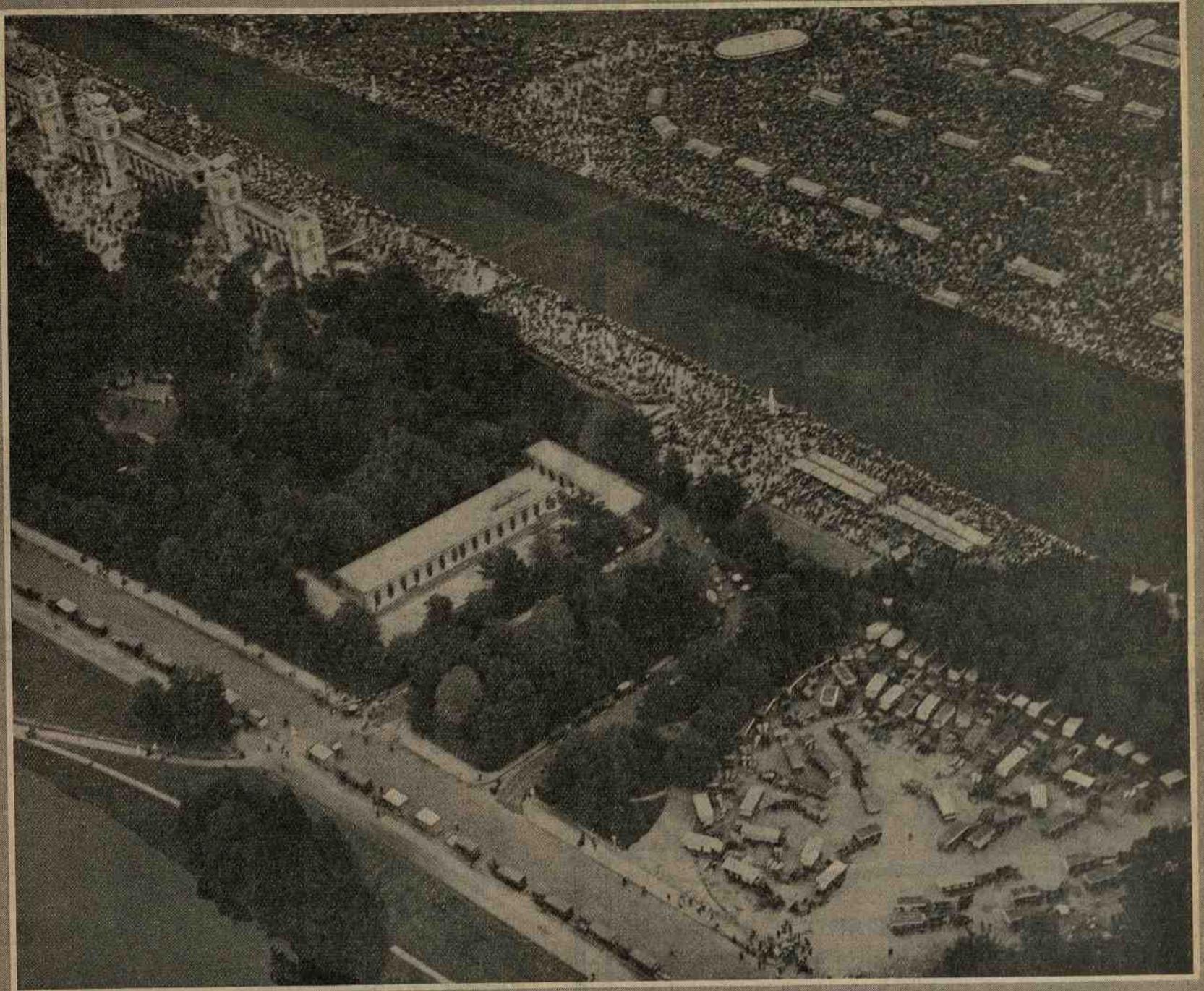
Paul Preuss era dottore in filosofia, ma in questi ultimi anni si occupava quasi soltanto di cose alpinistiche. Fece molte prime ascensioni nelle Alpi della Baviera, del Tirolo, della Svizzera e fece conferenze in molte grandi Società alpine. Già una volta, nello scorso anno, al Preuss poco mancò di rimaner vittima in un disastro alpino, quando cioè i coniugi Jones perirono al Mont Rouge de Pétéret, presso Courmayeur. In questa bella stazione alpina ritornò egli quest'anno ed ivi trascorse quarantun giorni, di cui ben venticinque impiegati a fare ascensioni. Di queste, quasi tutte compiute per nuova via, citeremo

IMPRESSIONI... AEREE !!!

Un giornalista inglese che ha accompagnato per tre settimane lungo le coste dell'Inghilterra l'aviatore francese Salmel ha studiato, diremo così, i passeggeri che volavano con lui, ed ha osservato, non senza qualche sorpresa, che mentre le signore restano a terra seguendo con occhio tranquillo il volo dei proprii mariti, questi, al contrario, appaiono preoccupati per tutto il tempo in cui dura il volo delle proprie signore.

Il giornalista si è chiesto da che cosa potesse

dinanzi al pericolo di rimanere vedove, ma di una maggior dote di coraggio. E' un fatto che le donne quando sono in areoplano appaiono più coraggiose degli uomini. Questi, allorchè montano sull'apparecchio vi si aggrappano pieni di timore, mentre le signore sorridono per tutto il tempo in cui dura il volo e trovano anche il modo di fare dei segni a chi le osserva da terra. Questa bravura femminile si spiega col prestigio che sa infondere l'aviatore. Esse applaudono all'abilità del pilota e siccome l'entusiasmo determina la confidenza, così esse s'accingono a volare più volentieri dei proprii mariti. Il giornalista ricorda che un giorno



Cosa si vede dall'areoplano. — Questa fotografia, presa il giorno del Grand Prix di Parigi, a Longchamp, a 1200 metri di altezza in areoplano, dimostra l'importanza dei documenti fotografici e tutti la visione che si ha dall'alto.

l'Aiguille Noire de Pétéret, fatta da solo, con un orario brevissimo, e l'Aiguille Blanche de Pétéret, compiuta con gli alpinisti milanesi ing. Aldo Bonacossa e C. Prockownich.

Pochi giorni prima della disgrazia, egli aveva fatto stampare il prospetto delle sue conferenze — una trentina — che avrebbe tenute in varie Società di sport, dove era stato invitato. Per ultimo tema di conferenza si legge in questo elenco « Der Gosaukamm ».

Ma la montagna fatale doveva annientare i suoi progetti e toglierlo all'affetto dei suoi ammiratori ed amici, che erano moltissimi.

dipendere questa diversa impressione. Non si tratta, come si potrebbe credere, di indifferenza

una signora arrivò di corsa sulla spiaggia di Folkestone: « Sono uscita di casa un'ora fa — ella disse — e mio marito non sa ch'io sono qui. Per cortesia fatemi volare al più presto prima che egli arrivi, altrimenti non me lo permetterebbe ». Da che deriva sì gran piacere? Dall'impressione di danzare, come ha detto una signora, quando l'apparecchio si alza e si abbassa? O da una ebbrezza paragonabile all'effetto d'un anestetico, come ha detto un'altra? Certo si è che le donne conservano del loro volo il migliore dei ricordi, e rientrando all'albergo ed offrendo il the alle amiche accorse per complimentarle esse hanno per un giorno l'impressione d'essere delle eroine. **Pierre.**



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.)
Chiedete catalogo gratis mediante cartolina con risposta.



LE LASTRE
ETICHETTA

ROSSA

LA PIÙ GRANDE RAPIDITÀ!
INDISPENSABILI PER LA FOTOGRAFIA
SPORTIVA

GRIESHABER FRERES & C^{IA} "DORA"

DEPOSITO PER L'ITALIA

LA CARTA

A. ROBBIATI & C. AUSONIO, 8 MILANO

È IL BROMURO IDEALE

Nazzaro & C.

La grande Marca nazionale d'Automobili che ha registrato i maggiori trionfi.

La macchina che è stata giudicata dai competenti una geniale e perfetta creazione del campione del volante Felice Nazzaro.

LA MARCA CHE È GIUNTA:

- 1^a nella Corsa in Salita di Teneriffe, Isole Canarie 1913,
- 1^a nel Giro di Sicilia - Targa Florio 1913,
- 1^a nella Gara di Consumo al Criterium di Vercelli 1913, consumando Kg. 11,500 di benzina ogni 100 Km.

Fabbrica Automobili NAZZARO & C. - Torino - Corso Peschiera, 250 - Telefoni 25-97 - 62-26

ATALA

Pneus DUNLOP

La sola bicicletta che abbia vinto

3 GIBI D'ITALIA

Officine ATALA Milano - Riparto Gamboloita, 62.

ATALA

Pneus DUNLOP

Rappr. per Torino: Montecucco e Fiorito - Via Nizza, 31

Sferisterio Spagnuolo

GIUOCO DELLA PELOTA

TORINO - Via Madama Cristina, 73 - TORINO

Elegante ritrovo sportivo completamente rimesso a nuovo.

Vi agisce una compagnia di giuocatori 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.

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

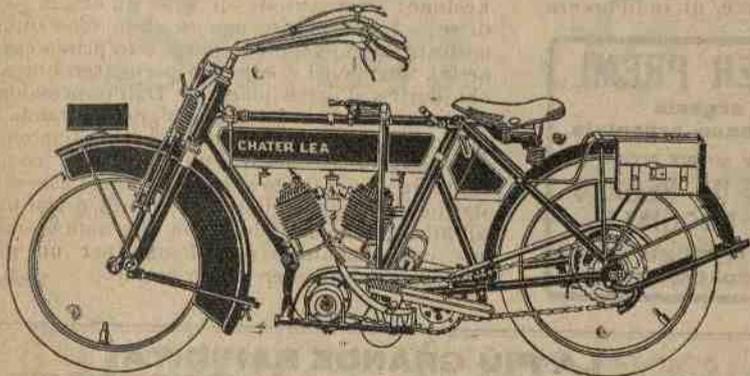
MOTOCICLETTA

Chater Lea

Modello STANDARD N 7

8-10 HP, Trasmissione a catena, Cambio a train balladeur, Magneto dietro il motore, Debravage a dischi, Motore 8-10 HP Chater Lea, Raffreddamento ad aria, Messa in moto con manovella, Magneto Bosch, Carburatore A. M. A. C., Controllo al manubrio, Pneumatici per vettura 650x65, Sella Brooks imbottita. — Munita di una carrozzella laterale, può essere montata da 3 persone, superando qualunque salita. Dura per molti anni data la sua solida costruzione.

Il giorno 18, alla *Corsa della Consuma*, la CHATER LEA, 8 HP con Sidecar, montata da due persone giungeva 1° e 2°, superando una salita del 18-20 per cento della lunghezza di Km. 16 1/2 in 18 min. e 34 secondi.



BROWN BROTHERS Ltd - LONDRA

Agente Gener. per l'Italia: FED. HARDY - Piazza Monforte, 1 - Milano

Vendita esclusiva per Piemonte e Torino: EMMO GHELFI, Piazza Statuto, n. 11-13, Torino.

Vendita esclusiva per Milano: ERNESTO VIALATI & C., Via Solferino, 33, 42 - Milano.

Vendita esclusiva per Bologna: FRATELLI CHIERICI, Via Indipendenza, n. 55-57 - Bologna.

Vendita esclusiva per la Toscana: VIRGILIO ZAN, Viale Filippo Strozzi, 18, Firenze.

Vendita esclusiva per Terni: BELLI RIGOLETTO & C., Corso Vittorio Emanuele, 83, Terol.

Vendita esclusiva per Roma: FIASCHETTI, CARETTI & C., Via Borgo S. Angelo, 68, 60, Roma.



LE "STOEWER"

AUTOMOBILI (Stettino) GERMANIA

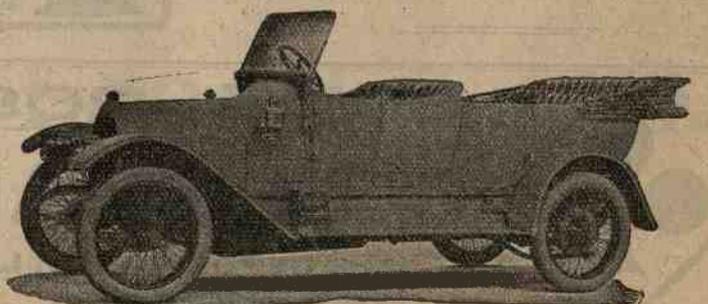
Châssis 12/18 - 18/22 - 22/26 - 30/45

sono le migliori.

Camions industriali con motore di costruzione speciale da 2, 3, 5 Tonnellate.

Preventivi di impianti a richiesta.

FERRARIS ALBERTO - Piazza S. Martino, 5 - Torino.



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI ANIBROSETTI

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

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

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.

Fabbrica di Radiatori per Automobili

TORINO - Via Moncalieri, 12 - **TORINO**

TUBETTI PER RIPARAZIONI

TUBETTI PER RIPARAZIONI

Fabbrica di Radiatori

(Brevetti proprii)

COFANI, GREMBIALI,
SERBATOI,
ecc.

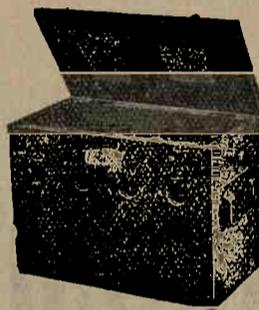
RIPARAZIONI

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo o marca.



Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



Società Anonima

Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Opuscoli, Istruzioni e listini in sei lingue.

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.

Leggere - 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.

G. VIGO & C^{IA}

Via Roma, 31 - **TORINO** - Entrata Via Cavour

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

GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

Novità Manubrii graduabili



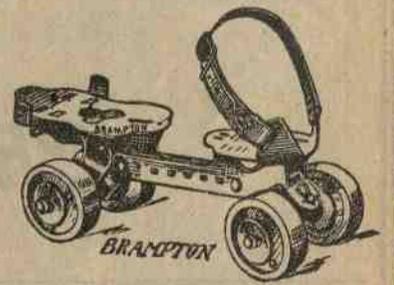
"ROBUR"
a molla.

Tascabili L. 10 al palo

a 7 molle " 12 "

a 11 " " 13.50 "

Abbigliamenti completi
per turisti e ciclisti.



MAGLIE - CALZE
BERRETTI-SPORT

Accessori per Automobile

Prezzi miti.

Catalogo gratis.



Dopo il ribasso del 1° Settembre

Continental

ha

nuovamente ribassato

col 5° Novembre 1913

i prezzi delle sue rinomate

Gomme Piene

Chiedere il nuovo listino.



CONTINENTAL Società Anonima per l'Industria della Gomma

Capitale sociale L. 500.000 inter. versato.

Telefono 20-45.

— **MILANO** —

Via Bersaglio, 36.

