Anno IX. TORINO, 27 novembre 1910. N. 48

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giuochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero „ 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

Il Gran Premio Automobilistico d'America

Circuita di Savannah

12 Novembre 1910

Il noto campione francese Héméry, uno dei più temibili concorrenti europei al Gran Premio d'America, giunto secondo, a brevissima distanza dal vincitore Bruce Brow (americano).

14 HP, 4 cilindri
25 HP, 4 cilindri
35 HP, 8 cilindri

De Dion Bouton

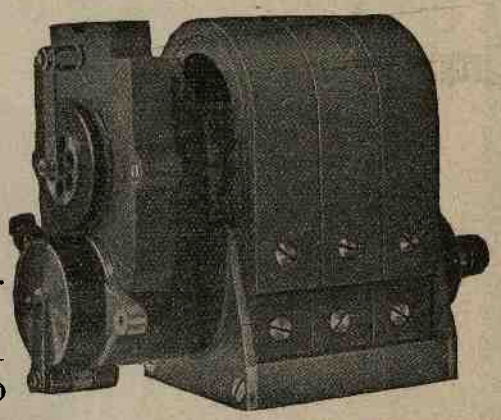
sono le migliori vetture per turismo.

MAGNETI e CANDELE U. H.

(Unterberg Helmlé-Durlach)

Semplici - Sicuri - Convenienti

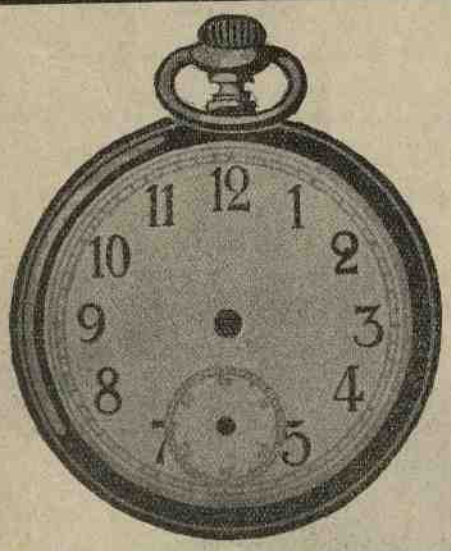
46 primi premi 1909 - 73 primi premi 1910.



Nuovi tipi brevettati 1911 - garantiti 25 % superiori ad ogni concorrente,
scintilla a 40 giri per minuto, rendimento garantito sino a 6000,
interruttore indisregistrabile per motori da 1 a 200 HP, da 1 ad 8 cilindri.
Tipi a **lanceur** per **aviazione** - a **due scintille indipendenti** per grossi **motori da corsa.**
Sicurezza assoluta, adottati dalle primarie Case.

Agenzia generale e Deposito per l'Italia: Sig. **Leopoldo Ferraris** - Via Sagliano, 1 - Torino

In vendita presso i primari grossisti



Quando questo orologio segnerà **Mezzogiorno**
le **Gomme Piene**

BERGOUGNAN

avranno finalmente trovato il loro rivale!!!....

Fornitori esclusivi dei più importanti e più noti servizi per trasporti automobilistici in Italia, in Francia ed all' Estero

Per schiarimenti ed informazioni rivolgersi alla Ditta **R. C. BERGOUGNAN** - Telefono 12-78.
Via Papacino, 18 - TORINO - Via Sebastiano Valfrè, 16.

FRA LE MARCHE DI PRIMO ORDINE
i CICLI

SENIOR

SI SONO IMPOSTI PER LA SOLIDITÀ DI CUI DIEDERO E DANNO CONTINUE PROVE

BONZI & MARCHI - MILANO - TORINO

CICLISTI, AUTOMOBILISTI,
ADOTTATE I NUOVI TIPI DI PNEUMATICI

POLACK

ED AVRETE UNA VERA ECONOMIA PER LA GRANDE DURATA

BONZI & MARCHI - MILANO - TORINO

ITALA

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

TIPI INDUSTRIALI:
Camions - Omnibus - Forgoocini - Carri Pompieri - Ambulanze - Motori industriali
Gruppi Motori per canotti da 14 a 300 HP - Motori per Aviazione.

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

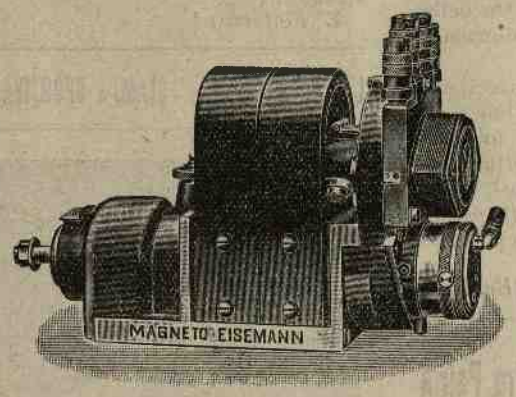
I Motori "ITALA" nei Concorsi Governativi dimostrarono di consumare dal 30 al 35 % meno di combustibile in confronto di tutti i concorrenti.

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

MAGNETI-EISEMANN

AD ALTA TENSIONE e TRASFORMATORE INTERNO
con
AVANCE AUTOMATICO
Brevetti *D. R. G. M.*

Candele Eisemann
Oleatore Centrale
" MAYBACH "



Tipo speciale
per
AEROPLANI
peso
Kg. 4,750

Vantaggi:

1° *Abolizione del comando d'***avance** *e relative leve.*
2° *Aumento del raggio d'***avance** *sino a 60° mentre con altri sistemi non si possono oltrepassare i 35°.*
3° *Risparmio di benzina, poichè il motore per effetto dell'***avance** *automatico rende sempre il massimo in qualunque momento.*
4° *Marcia uniforme e sicura del motore anche al minimo, poichè pure col massimo ritardo la scintilla non diminuisce d'intensità ed efficacia.*
5° *Nessun colpo di ritorno, poichè a motore fermo il magnete passa automaticamente al ritardo.*
6° *Facile messa in marcia, poichè l'induzione della corrente avviene sempre nella posizione più favorevole dell'indotto.*

Rappresentante:
DITTA SECONDO PRATI
MILANO – *Via Carlo Alberto, 32* – **MILANO**

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 Petrarca, 31 - **TORINO**

Agenti Esclusivi pel Piemonte: **Bechis & Bertolino** - Via S. Quintino, 28 - Torino

---

FABBRICA
AUTOMOBILI

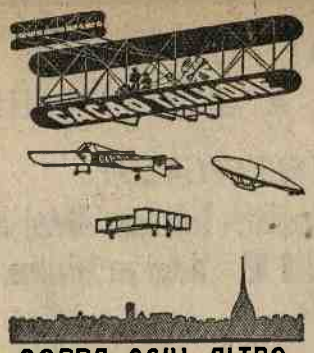
ISOTTA FRASCHINI
IF
ISOTTA FRASCHINI
MILANO

CATALOGO e LISTINI GRATIS

CHASSIS A CATENA E A CARDANO
VETTURETTE DA CITTÀ E DA TURISMO
VETTURE LEGGERE PER SERVIZI PURBLICI
VETTURE DI LUSSO E DA TURISMO
VETTURE DA CORSA
OMNIBUS PER ALBERGHI DA CITTÀ E DA MONTAGNA
CARRI DA TRASPORTO — AUTOMOTRICI A BENZINA
MOTORI PER IMBARCAZIONI - PER DIRIGIBILI - PER AEREOPLANI

MILANO

STABILIMENTO E UFFICI : VIA MONTE ROSA N. 79
ESPOSIZIONE E VENDITA : VIA CARLO ALBERTO N. 2



SOPRA OGNI ALTRO

ARGENTERIE DA REGALO
In vero argento
e di metallo bianco argentato.
Grande deposito sempre pronto.
Magazzino interno.
COPPE per PREMI
GAETANO BOGGIALI
Tel. 20-72 - MILANO - Via S. Maurilio, 17
Cataloghi a richiesta gratis.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI
"ATALA"
Guido GATTI & C.
Milano - Corso Lodi, 50 A - (Bijou Gabbioletta).

NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS"
CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F.lli SANTINI-FERRARA

GIUOCO DEL CALCIO
Prima di acquistare
Targhe - Targhette - Coppe - Medaglie - Diplomi
attendete Catalogo splendidi nnovi tipi dell'Officina Artistica
MARIO NELLI e C. - Firenze
dedicato alla F. I. G. C.
Speciali distintivi, tipo inglese, a smalto con colori sociali, intestati alla Società, con prezzi normali anche per piccole quantità. — Per richieste urgenti inviansi fotografie.

MARCHE PER VELOCIPEDI
ED AUTOMOBILI
IN DECALCOMANIA E DI METALLO
G. DIDONE
MILANO - VIA VIGEVANO - 32

PRIMO OPIFICIO NAZIONALE
di Attrezzi di Ginnastica, Giuochi e Sport, Banchi, Arredi scolastici, fondato in BARI nel 1880 dal
Prof. Cav. GIUSEPPE PEZZAROSSA
testè incaricato della fornitura completa pel Grande Concorso Internazionale di TORINO.
40 Onorificenze.
Chiedere catalogo: Pezzarossa - Bari - Telefono 87.

A Casorate è stata inaugurata una lapide in onore di due valorosi dei Mille colà nati. Il capolavoro d'arte appartiene all'amico nostro Cantù di Milano.

Medaglioni sportivi

Risso Emilio

E' un perfetto ginnasta nel giusto senso della parola. Fra i primi sempre nelle gare artistiche ed atletiche che fanno parte dei Concorsi nazionali e regionali della *F. G. N. I.*, nell'ultimo convegno indetto dalla *Pro Chiavari* riuscì primo assoluto nella gara atletica *seniori* e getto della pietra; primo nell'ultimo concorso di Monaco e primo in quello grandioso di Genova.

Sotto i colori della *Pro Chiavari* parteciperà nel prossimo anno al Concorso di Torino, e di lui avremo campo ammirarne le belle forme e le belle doti di atleta. Esperto nella lotta è arbitro ricercatissimo nelle gare dilettanti. Dopo il torneo di Voltri della *Nicola Mameli*, presto lo vedremo arbitrare quello che sta preparando la *Libertas* di Sestri Ponente.

(*Bacci*).

La nuova Società Ginnastica Italiana Pro Patria in Marsiglia

Il 13 novembre u. s. ha avuto luogo a Marsiglia l'inaugurazione ufficiale della nuova società ginnastica *Pro Patria*, la quale, in breve tempo, è riuscita ad affermarsi ed a prendere uno sviluppo considerevole e veramente confortante per il suo avvenire sportivo.

Intervennero alla cerimonia inaugurale il console generale conte Gherardo Pio di Savoia, la contessa Pio di Savoia con le signorine, il comm. Allatini e famiglia, il cav. uff. Enrico Luzzati, il cav. Fernandez, la signorina Fernandez, i signori Brenna, Boscarelli, vice consoli di S. M., ecc.; in una parola, tutte le più alte personalità della Colonia italiana di Marsiglia.

Dopo poche parole di ringraziamento e di *presentazione* della nuova società, dette dal presidente avv. Antonio Tamburini, regio vice console, si iniziarono gli esercizi ginnastici ed atletici, ai quali tutto il pubblico numerosissimo si interessò vivamente, mostrando a più riprese il proprio entusiasmo con ripetuti e caldi applausi.

Il programma comprendeva: movimenti a corpo libero, assalti di *box* (inglese), assalti di scherma, esercizi coi bastoni *yager*, esercizi cogli appoggi *Baumann*, salti progressivi combinati alla funicella, e un *match* di *foot ball* da disputarsi contro un'*équipe* dello *Stade Marsellais de l'Etoile Bleu*.

E le squadre ginnastiche, istruite dal maestro Dario Assereto, si fecero ammirare per l'esattezza, la correttezza, la mirabile fusione d'insieme che le mettono in grado di poter competere in breve tempo con le migliori nostre nazionali. (Ed è questa una delle speranze più vive della *Pro Patria*, di potersi presentare nel 1911 a Torino pel concorso internazionale).

Gli assalti di scherma (signori Bonnet, Baudini, Seita), diretti dal maestro Mazzinghi, della Scuola magistrale di Roma, interessarono moltissimo e servirono a mostrare la competenza dell'istruttore e la valentia degli allievi.

Gli assalti di *box* (signori Seita e Bonnet), divertirono il pubblico, che non lesinò gli applausi ai coraggiosi campioni.

Alla fine della cerimonia, il console generale disse alcune sentite parole d'incoraggiamento per la società, mostrandosi lieto di veder sorgere e svilupparsi nella Colonia un nucleo di entusiasti dello sport, sopratutto per la benefica influenza non tanto fisica quanto moralizzatrice che esso esercita nell'animo dei giovani, e chiuse inneggiando al trionfo della gioventù, della vita, della patria.

Il *match* di *foot-ball*, giocato dalla giovane squadra della *Pro Patria*, che dovette lottare contro elementi da lungo tempo allenati e padroni del giuoco, diede tuttavia un risultato soddisfacente, e, sebbene i *footballers* della *Pro Patria* non riuscissero a segnare nessun *goal* contro due, fatti dalla squadra francese, tuttavia mostrarono di conoscere bene il giuoco d'insieme e sopratutto l'efficacia dei passaggi frequenti e ben calcolati.

E questa riunione sportiva, che ha servito a mettere in luce tante giovani e sane energie, ha lasciato in tutti un'impressione simpaticissima di vigore e di forza, che fa bene presagire per il prospero avvenire della società *Pro Patria*.

Nel mondo commerciale sportivo

I migliori corridori alla « Fiat! ». — La frase non è per nulla esagerata. I più forti pedali piemontesi, quelli che in moltissime corse del 1910 fecero abbassare bandiera ai professionisti di cartello, i corridori Robotti e Bailo difenderanno con onore nel 1911 i colori della *Fiat*. Ma essi non saranno i soli: Petiva, Aimo e Santhià, già così noti, specie il primo che quest'anno fece corse bellissime, aiuteranno le due eccellenti reclute del professionismo, così da formare tutti assieme un'*équipe* su strada di primissimo valore e tale forse che poche Case potranno numericamente combatterla.

Come corridore *stayers*, la *Fiat* conserva le sue simpatie al torinese Ponzio, il detentore del *record* italiano dell'ora e dei 100 chilometri, e bisogna convenire che la fiducia è bene collocata.

E' di velocità su pista? A questa domanda, il dirigente dello Stabilimento *Fiat* si chiude in completo mutismo. Saranno molti, saranno pochi? A chi sarà data la preferenza?

Per oggi nulla si può spifferare! Però abbiamo da sintomi ragione di credere che le biciclette *Fiat* stanno preparando a noi e a tutto il mondo sportivo una sorpresa graditissima e di primissimo valore, l'ingaggio cioè del più potente corridore straniero!

E' *Fiat* pure!

L'abbonamento alla "STAMPA SPORTIVA, costa solo L. 5.

Risso Emilio,
valente ginnasta-atleta della Pro-Chiavari.

Giuoco del Calcio

Lo stato di servizio dei Clubs concorrenti al Campionato Italiano.

Alla vigilia dell'inizio del Campionato italiano di 1ª Categoria ci pare interessante presentare uno specchietto dello stato di servizio di ciascuno dei nove Clubs che scenderanno in lizza. E' il riassunto dei *matches* sostenuti in quest'inizio di stagione. Il lettore potrà trarne le sue deduzioni per gli eventuali pronostici.

Internazionale F. C.: Match pari (2-2) con la *Juventus*, a Torino, il 16 ottobre.

Match perso (1-5) con l'*U. S. M.*, a Treviglio, il 30 ottobre.

Match vinto (3 2) con l'*Andrea Doria*, a Genova, il 1° novembre.

Match perso (0-3) con il *Milan Club*, il 20 novembre.

Totale: partite vinte 1, pari 1, perdute 2.

Pro Vercelli: Match perso (2-3) col *F. C. Torino*, a Stresa, il 1° ottobre.

Match pari (1-1) col *F. C. Piemonte*, a Vercelli, il 16 ottobre.

Match vinto (3-1) col *Milan Club*, a Milano, il 30 ottobre.

Match vinto (5-1) col *Milan Club*, a Vercelli, il 6 novembre.

Match vinto (2-1) col *Genoa Club*, a Vercelli, il 13 novembre.

Match perso (0 2) col *Genoa Club*, a Genova, il 20 novembre.

Totale: partite vinte 3, pari 1, perdute 2.

F. C. Torino: Stresa, 1° ottobre. Match vinto con la *Pro Vercelli* (3-2).

Match pari col *Milan Club* (1-1).

Stresa, 9 ottobre. Match pari col *Milan Club* (1-1).

Torino, 23 ottobre. Match vinto con la *Juventus* (3-1).

Torino, 30 ottobre. Match perso col *F. C. Piemonte* (1-3).

Biella, 13 novembre. Match vinto con la *Juventus* (1 0).

Totale: partite vinte 3, pari 2, perdute 1.

F. C. Juventus: Torino, 16 ottobre. Match pari con l'*Internazionale* (2 2).

Torino, 23 ottobre. Match perso col *F. C. Torino* (1-3).

Biella, 13 novembre. Match perso col *F. C. Torino* (0 1).

Totale partite vinte: nessuna, pari 1, perdute 2.

Milan Club: Stresa, 1° ottobre. Match vinto col *Genoa Club* (5 4).

Match pari col *F. C. Torino* (1-1).

Stresa, 9 ottobre. Match pari col *F. C. Torino* (1-1).

Milano, 30 ottobre. Match perso con la *Pro Vercelli* (1-3).

Vercelli, 6 novembre. Match perso con la *Pro Vercelli* (1-5).

Milano, 20 novembre. Match vinto col *F. C. Internazionale* (3 0).

Totale: partite vinte 2, pari 2, perdute 2.

Genoa Club: Stresa, 1° ottobre. Match perso col *Milan Club* (4-5).

Vercelli, 13 novembre. Match perso con la *Pro Vercelli* (1-2).

Genova, 20 novembre. Match vinto con la *Pro Vercelli* (2-0).

F. C. Piemonte: Vercelli, 16 ottobre. Match pari con la *Pro Vercelli* (1-1).

Torino, 30 ottobre. Match vinto col *F. C. Torino* (3 1).

Genova, 20 novembre. Match vinto con l'*Andrea Doria* (2 1).

Unione Sportiva Milanese: Treviglio, 30 ottobre. Match vinto col *F. C. Internazionale* (5-1).

Andrea Doria: Genova, 1° novembre. Match perso col *F. C. Internazionale* (2 3).

Genova, 20 novembre. Match perso col *F. C. Piemonte* (1-2).

A Milano.
Milan Club vince Internazionale, 3 0.

Contrariamente alle previsioni generali, il *Milan Club* si è affermato domenica scorsa brillantemente sull'*Internazionale* segnando tre *goals* a zero.

I *rosso-neri* giuocarono attentissimi. Il De Vecchi, in coppia col Sala, ritrovò le sue belle giornate di Stresa. Gli *half-backs* d'ala, Rizzi e Scarioni, furono ieri tra i migliori e contribuirono in gran parte al successo dei *rossi e neri:* il centro Moda non è ancora in forma ed è nuovo al posto. I *forwards* Bontadini, Van Hege, Tobias, Lana e Bavastro giuocarono con un brio straordinario; emersero i belgi.

Tra gli internazionali, Campelli è stato dei migliori ed ha parato due o tre volte degli *shots* insidiosi. Streit, da *back*, in gran forma e assai sicuro; Zoller non è stato in buona giornata. Nel trio sta la debolezza: solo il Fossati fu efficace. Tra gli attaccanti emersero il bravo Winter, estremo sinistro, e Peyer.

La direzione del Genoa Club: signori Parodi, Pasteur, Goestlof.
(Fot. Bottino - Genova).

Gli internazionali, che nell'attuale stagione non sono stati brillanti, hanno basato ieri il giuoco sugli attaccanti di centro e sinistro, e hanno eseguito delle buone fasi di passaggio. Ma troppo ancora si fa sentire la mancanza del centro Peterli, che si aspetta in questi giorni di ritorno dalla Svizzera.

Nei primi minuti di *match* (arbitrato dal signor Colombo), il *Milan* si aggiudicò subito 2 *goals;* al 39° della ripresa il terzo.

A Genova.
Genoa batte Pro Vercelli, 2-0.

La giornata primaverile di domenica scorsa ha fatto accorrere alla verdeggiante *pelouse* di San Gottardo un pubblico numerosissimo ed elegante ad assistere all'interessante incontro tra la *Pro-Vercelli* ed il nostro *Genoa Club.*

Terreno pesante.

Marchetti, portiere del « Genoa ».
(Fot. Bottino - Genova).

I vercellesi al gran completo rotti nelle loro combinazioni dalla poderosa difesa avversaria, non poterono resistere all'urto dei *rosso-bleu*, ma l'azione d'attacco svolta da entrambe le squadre non si può dire sia stata brillante, benchè siano emerse particolarmente le difese.

Il *Genoa* ha giuocato brillantemente opponendo ai bianchi campioni un giuoco poderoso e vivacissimo, mantenendo molto spesso il giuoco sul campo avversario, minacciandone seriamente la porta.

Referee della partita fu il signor Gama dell'*Internazionale* di Milano.

Il *match* segnò una bella vittoria dei genovesi con 2 *goals* a zero.

Le squadre erano così composte:

Pro-Vercelli:
Innocenti; Binaschi-Milano II; Ara-Milano I-Raso-Ferraro-Leone; Rampini-Corna-Fresia.

Genoa Club:
Marchetti; Storace-Murphy; Bauer-Ferraris-Herzog; Mariani-Dewis-Swift Goswiller-Hurni.

Precedette un incontro tra la 2ª del *Genoa* e la 1ª della *Fratellanza Ginnastica* di Savona. Vinse la prima con tre *goals* a zero.

F. C. Piemonte vince Andrea Doria, 2-1.

Contemporaneamente, al campo sportivo di Marassi, si svolgeva un'altra partita amichevole tra la 1ª squadra del *F. B. C. Piemonte* di Torino e la 1ª dell'*Andrea Doria.*

Pubblico scarso, data la coincidenza di due partite nello stesso giorno.

Il *Piemonte* ha riportato una brillante vittoria sull'*Andrea Doria*, sempre temibilissima e più ancora in casa propria. I doriani hanno giuocato con quella vivacità ed energia che sempre han dimostrato giuocando sul proprio terreno, ma il loro giuoco è stato troppo isolato, e poco efficace.

Nel primo tempo le due squadre segnano un *goal* ciascuno. Nella ripresa, quantunque i doriani attacchino prevalentemente la porta di Faroppa, pure in una velocissima discesa i piemontini riescono, per merito di Peruzzi, a strappare la vittoria agli avversari.

La partita si chiude con la vittoria dei torinesi con 2 *goals* a uno.

(Bacci).

AUSTAMERIC
già ESTARIC
I migliori per velocipedi ed automobili.
Agenzia e Deposito per l'Italia:
LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 6.
TORINO - Via Princ. Amedeo, 16.
Vendite al minuto:
Ditta PASCHETTA - Angolo Via S. Teresa e Genova - Torino

SPORTS ESOTICI

La " crosse „ canadese — Il " base-ball „.

(Nostra corrispondenza particolare)

Da qualche tempo Parigi si è data con furore agli svaghi ed agli sports americani. I parigini vanno matti per la *boxe*, per lo *skating* e per tutti quegli altri esercizi atletici che sono praticati oltre Atlantico.

Oggi pare che due nuovi sports esotici aspirino all'onore di diventare popolari fra i nostri sportisti. E sono: la *crosse* canadese ed il *base-ball*.

Mi tratterrò di essi brevemente, cominciando dallo sport nazionale del Canadà: la *crosse*.

Questo giuoco, ideato dagli studenti canadesi, da essi venne introdotto nel 1900 in Inghilterra, durante una *tournée* di due loro *teams*, che fecero proseliti. E' uno sport sano, molto movimentato e che ha parecchi punti di contatto col *foot-ball*.

La partita vien disputata fra due squadre di dieci giuocatori ciascuna, così distribuite: un portiere, due ali, un centro; tre uomini di difesa e tre di attacco.

La palla, che ha una circonferenza di circa 20 cm. e pesa dai 120 ai 130 grammi, è di gomma e viene lanciata con la *crosse*, racchetta a lungo manico, ma non molto dissimile da quelle usate pel *tennis*.

Lo scopo del giuoco è di lanciare o far passare la palla nel *goal* avversario, a mezzo della racchetta, ed i *goals* fatti sono gli unici punti che si contano.

Le due porte (*goals*) distano 100 metri l'una dall'altra, e sono limitate da pali che serrano uno spazio largo m. 1,80 e alto pure m. 1,80.

Davanti a ciascuna porta vi è un quadrato di m. 1,80, entro il quale ogni attacco deve arrestarsi.

All'ordine d'inizio, l'arbitro pone la palla a terra. I due giuocatori di centro tosto la serrano fra le racchette per togliersela e ciascuno passarla alla propria ala. Da questo momento la partita è incominciata, e con passaggi o correndo, tenendo la palla sulla racchetta, si tenta di portarla o di lanciarla nella rete avversaria.

E' proibito lanciare la palla coi piedi; il portiere può però arrestarla con qualunque parte del corpo.

La partita si divide in due tempi di trenta minuti ciascuna.

A Parigi giuocano alla *crosse* quasi ogni domenica i soci del *Crosse Club de Paris*, che vanno facendo proseliti specie fra i giovinetti, non essendo la *crosse* un giuoco faticoso, ma elegante e movimentato, come il *tennis* ed il *golf*. In Inghilterra le giovani *misses* lo praticano moltissimo nelle scuole. E l'obbiezione della mancanza di velocità di corsa nelle donne cade, poichè un giorno, in un *match* misto, una squadra di signorine canadesi vinse un'*équipe* esclusivamente maschile. E non è a credere che i signori maschi si siano fatti battere per galanteria, poichè all'indomani il capitano del *team* sconfitto dovette lasciare l'Università, dove faceva gli studi, tanto la disfatta l'aveva reso ridicolo agli occhi dei suoi compagni e degli abitanti della città, chè tutti lo canzonavano insieme ai suoi *poulains*.

Questo ricordo prova che la *crosse* canadese è uno sport praticabile da tutti. Ha svariati pregi e quello sommo di tener in esercizio il meccanismo dei muscoli senza soverchiamente affaticarli.

***

Uno sport americano per eccellenza è pure il *base-ball*. E' davvero emozionante e sono a migliaia i giuocatori che, praticandolo come professionisti, guadagnano dei salari più che rispettabili.

Il *base-ball* occupa, per otto mesi dell'anno, gli *sportsmen* americani, e gli altro quattro mesi servono pei commenti alle partite giuocate e per intrecciare i pronostici sulle venture stagioni...

Noterò che il perfetto giuocatore di *base-ball* deve pure essere... un perfetto atleta, dacchè tutti i muscoli del corpo, tutti senza eccezione, lavorano durante questo laboriosissimo giuoco.

A primavera le squadre dei grandi Club di *base ball* lasciano le fredde regioni dell'America del Nord per recarsi a trascorrere sei settimane nei climi più caldi degli Stati del Sud. Ed è là, sotto un cielo eternamente bleu, che essi si allenano e si preparano alle lotte future.

Quasi tutti gli Stati possiedono una federazione di Clubs di *base-ball*. Vi fu un tempo nel quale solo una certa classe di giovani americani si davano attorno per emergere nel giuoco del *base-ball*. Oggi invece, all'uscire dalle Università, i giovinotti preferiscono, all'entrare nelle Banche o nei Ministeri, concedersi al giuoco nazionale per condurre una vita libera, più sana, e... più remunerativa.

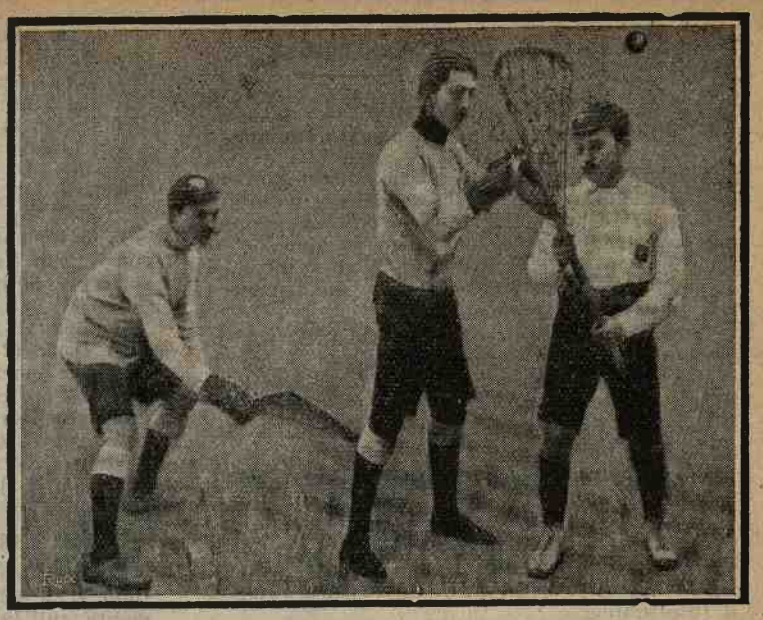
I migliori, infatti, vengono scritturati come da noi i giuocatori del pallone che esplicano la loro professione sportiva in appositi sferisteri, dove impera il totalizzatore.

Certi giuocatori, certi virtuosi toccano cifre magnifiche di guadagno. Mathewson, il famoso *pitcher* del Club dei Giganti, intasca all'incirca 50 mila franchi per stagione. Del resto le Società si disputano a suon di dollari i migliori giuocatori, uno dei quali venne una stagione assicurato ad un Club per 55 mila franchi. Bisogna però notare che per pagare di tali emolumenti le Società americane dispongono a loro volta di enormi risorse.

Il *budget* annuale del Club dei Giganti si aggira sui 500 mila dollari, pari a due milioni e mezzo di lire nostre.

Parecchi giuocatori di *base-ball* pervennero a cariche illustri; fra questi citerò il presidente degli Stati Uniti, Taft e l'ex-presidente Roosevelt.

Per finire, dirò che il *base-ball* è uno sport appassionante. Parigi, dove lo si pratica già da qualche tempo, non tarderà a renderlo popolare. E' giuoco anche per i ragazzi che in breve, praticandolo, diverranno forti e robusti. Pei grandi son riservati tutti quei vantaggi che ho più su enumerati.



La crosse *canadese.*

Un passaggio intercettato. La racchetta *di un giuocatore sollevata da quella di un avversario, gli impedì di ricevere la palla passatagli da un collega di squadra.*

Accompagno a questa mia corrispondenza alcune fotografie dimostrative dei due sports esotici sui quali vi ho intrattenuto, riservandomi in altra mia di parlarvi di *foot-ball* e di *rugby*.

Parigi, novembre.

polisportivo.

Giuoco del Calcio

Calendario del Campionato Italiano

Oggi, 27 novembre, avrà inizio il Campionato federale di prima categoria per il gruppo che riunisce le maggiori squadre della Lombardia, della Liguria e del Piemonte.

Le squadre che si disputeranno il Campionato sono, come l'anno scorso, nove; e sarà dopo una lunghissima selezione attraverso i 72 *matches* che comporta il sistema del girone doppio completo, che si potrà conoscere quale sia la squadra che si sia conquistato il titolo di massimo campione d'Italia. Concorrono dunque, per la Lombardia, tre Società milanesi: il F. C. Internazionale, campione della passata stagione, il Milan Club e l'Unione Sportiva Milanese; per la Liguria, due Società genovesi: l'Andrea Doria e il Genoa Club; per il Piemonte, tre Società di Torino: il F. C. Juventus, il F. C. Torino e il F. C. Piemonte e una Società di Vercelli: la Pro Vercelli. Un'altra Società di Milano aveva inscritta la sua prima squadra; il F. C. Libertas, campione 1910 di seconda categoria, ma in seguito la Società ritirò di ufficio la sua inscrizione. Una Società piemontese, il F. C. Casale, aveva pure inviata la sua

Un corpo a corpo per sventare un passaggio. *La* crosse *canadese.* *Una fase di giuoco sotto il goal dei* bianchi.

FORNITRICE DELLE REALI CASE DI S. M. IL RE D'ITALIA E S. M. LA REGINA MADRE

LIQUORE STREGA

TONICO - DIGESTIVO
GAREGGIA COLLA CHARTREUSE
Specialità della Ditta
G. ALBERTI • BENEVENTO
Guardarsi dalle innumerevoli contraffazioni.

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

adesione: ma la Federazione, usando di un suo diritto, non le concesse di prender parte al Campionato, non ritenendo che essa avesse i titoli sufficienti per concorrervi.

Pertanto la Federazione ha proceduto alla formazione del calendario dei *matches* di campionato. Com'è noto, quest'anno si è avuta una innovazione: il calendario è stato già formato prima, con una chiave speciale, a numeri fissi: ieri si è proceduto soltanto, per estrazione a sorte, ad assegnare ad ogni Società trascritta il proprio numero corrispondente. Di modo che il calendario è stato formato nel seguente modo:

I. 27 nov.: a *Milano*, Intern.-USM; a *Genova*, Genoa-Milan; a *Torino*, Torino-Doria e Juventus-Piemonte. — Pro Vercelli libera.

II. 4 dic.: a *Milano*, Milan-Vercelli e USM-Genoa; a *Genoa*, Doria-Juventus; a *Torino*, Piemonte-Intern. — Torino libero.

III. 11 dic.: a *Milano*, Intern.-Doria; a *Genova*, Genoa-Piemonte; a *Torino*, Juventus-Torino; a *Vercelli*, Vercelli-USM. — Milan libero.

IV. 18 dic.: a *Milano*, USM-Milan; a *Genova*, Doria-Genoa; a *Torino*. Torino-Intern. e Piemonte-Vercelli. — Juventus libera.

V. 8 genn.: a *Milano*, Intern.-Juventus e Milan-Piemonte; a *Genova*. Genoa-Torino; a *Vercelli*, Vercelli-Doria. — USM libera.

VI. 15 genn.: a *Genova*, Doria-Milan; a *Torino*, Juventus-Genoa, Torino Vercelli e Piemonte-USM. — Intern. libero.

VII. 22 genn.: a *Milano*, USM-Doria e Milan-Torino; a *Genova*, Genoa-Intern.; a *Vercelli*, Vercelli-Juventus. — Piemonte libero.

VIII. 29 genn.: a *Milano*, Intern.-Vercelli; a *Genova*, Doria-Piemonte; a *Torino*, Torino-USM e Juventus-Milan. — Genoa libero.

IX. 5 febbr.: a *Milano*, USM Juventus e Milan-Intern.; a *Torino*, Piemonte-Torino; a *Vercelli*, Vercelli-Genoa. — Doria libera.

X. 12 febbr.: a *Milano*, USM-Intern. e Milan-Genoa; a *Genova*, Doria-Torino; a *Torino*, Piemonte-Juventus. — Vercelli libera.

XI. 19 febbr.: a *Milano*, Intern.-Piemonte; a *Genova*, Genova-USM; a *Torino*, Juventus-Doria; a *Vercelli*, Vercelli-Milan. — Torino libero.

XII. 26 febbr.: a *Milano*, USM-Vercelli; a *Genova*, Doria-Intern.; a *Torino*, Piemonte-Genoa e Torino-Juventus. — Milan libero.

XIII. 5 marzo: a *Milano*, Intern.-Torino e Milan-USM; a *Genova*, Genoa Doria; a *Vercelli*, Vercelli-Piemonte. — Juventus libera.

XIV. 12 marzo: a *Genova*, Doria-Vercelli; a *Torino*, Torino-Genoa, Juventus-Intern. e Piemonte-Milan. USM. libera.

XV. 19 marzo: a *Milano*, Milan-Doria e USM-Piemonte; a *Genova*, Genoa-Juventus; a *Vercelli*, Vercelli-Torino. — Intern. libero.

XVI. 26 marzo: a *Milano*, Intern.-Genoa; a *Genova*, Doria-USM; a *Torino*, Juventus-Vercelli e Torino-Milan. — Piemonte libero.

XVII. 2 aprile: a *Milano*, USM-Torino e Milan-Juventus; a *Torino*, Piemonte-Doria; a *Vercelli*, Vercelli-Intern. — Genoa libero.

XVIII. 9 aprile: a *Milano*. Intern.-Milan; a *Genova*, Genoa-Vercelli; a *Torino*, Juventus-USM e Torino-Piemonte. — Doria libera.

Nel mondo commerciale sportivo

Lancia difende l'industria italiana al circuito di Savannah. — Il voloroso Nazzaro, Wagner e Di Palma, avevano portate fino laggiù le loro potenti *Fiat*, col desiderio vivissimo di trionfare sulle grosse vetture messe in gara. Uno sfortunato incidente, non imputabile nè al valore dei nostri guidatori, nè alla debolezza della macchine, ha tolto il primo premio agli italiani, per le grosse vetture.

Ma chi vigilava, era Lancia; concorrendo con una sola macchina, nella categoria macchine leggiere, a petto di tutta l'industria americana coalizzata, egli ha saputo portare innanzi a tutti la sua già famosa vetturetta, vincendo, come si suol dire, da gran signore.

La vittoria, splendida, meritatissima della *Lancia*, ha grandemente sollevato il cuore degli italiani, residenti in suolo americano, presenti alla gara.

«Mancando l'uno, vi è sempre l'altro!» hanno esclamato con giubilo; l'Italia non poteva partecipare al *meeting* internazionale di Savannah senza portare con sè un alloro di primo grado, e questo merito è tutto della *Lancia* (Torino, via Petrarca, 31), alla quale ogni vero italiano deve tributare sinceri rallegramenti.

L'Itala all'Esposizione di Buenos Ayres. — Non farà specie a nessuno che la grande marca d'automobili *Itala* abbia mietuto i primi allori nella recente Esposizione internazionale di Buenos Ayres. L'*Itala* ha vinto ben altre difficoltà; una marca che trionfa a petto dell'agguerrita produzione francese nella corsa Packino-Parigi, di leggendaria memoria, non può aver trovata nessuna difficoltà a concorrere ed a portare via da Buenos Avres i premi migliori. Li citeremo brevemente: il Gran Prix e la medaglia d'oro per le vetture da turismo, *camions* e tipi industriali esposti; poi un altro Grand Prix per il complesso delle'esposizione e questo era un premio *unico* da tutti ambito, ma che fu vinto meritatamente dall'*Itala*; inoltre la grande medaglia d'oro offerta dalla Giuria della Camera di commercio ed arti di Buenos Ayres.

A tanto successo, è inutile guastare con commenti. Un augurio solamente, e cioè che l'industria italiana ogni qualvolta si presenti al giudizio straniero possa sempre ritirarsi con simili gloriosi risultati.

Il giuoco del base-ball. *All'inizio della partita. Il battitore pronto a lanciare la palla. Egli ha il viso protetto da una maschera per l'eventualità che il prossimo terzino non riuscendo a respingere col bastone la palla, questa non gli giunga violentemente sul viso.*

NAUMANN
VELOCIPEDI "GERMANIA" DI FAMA MONDIALE
Massima Eleganza, Leggerezza e Solidità
SEIDEL & NAUMANN - DRESDA
Depositi in Italia: EMILIO SECONDO - VERONA. — RAFFAELE DEFENDI - VIADANA (Prov. di MANTOVA).

Diploma d'aviatore

Come per i ciclisti e gli *chauffeurs*, anche per gli aviatori cominciano le dolenti note della legge e, più dolenti ancora, quelle della burocrazia. Ricordate? Le prime disgrazie, specialmente avveratesi nelle corse e nei viaggi in automobile, fecero spaventare gli uomini dal... *cuscinetto di gomma*, e i lamenti, le imprecazioni montarono ai cieli, prima che ciò facessero i moderni nostri volatori. Si disse che non bisognava lasciar toccare il manubrio di un automobile a chi non avesse dato mille prove di un perfetto maneggio, e qualche bello spirito, senza il medesimo, affacciò la pretesa di voler vedere ad ogni volante un ingegnere con la sua brava laurea. Le cose furono accomodate come tutto si accomoda (cioè ad uso dottor Panglos), e le scuole di *chauffeurs* continuano a consegnar diplomi pieni zeppi di geroglifici, bolli, sigilli ed autorevoli firme, senza però che ogni tanto non succeda qualche capitombolo che porti al di là del nostro vecchio pianeta diploma e diplomato.

In Francia attualmente è all'ordine del giorno la questione del diploma d'aviatore.

Gli eterni timidi, che dimenticano troppo facilmente come ogni progresso umano abbia bisogno fatale di vittime (bisogno che sente anche e fortemente la passione insana della guerra fratricida che non serve certamente al progresso), spaventati dalle frequenti disgrazie aviatorie si pongono davanti il problema: devono essere resi più difficili gli esami per l'ottenimento del diploma di aviatore?

Io sono contrario non solo a renderli maggiormente difficili, ma addirittura a pretenderli. Ciò mi porterebbe ad una lunga discussione *di principii*; atteniamoci soltanto al *rincrudimento* di detti esami ed appoggiamoci al parere di chi ha il diritto di alzar la voce e di esser ascoltato.

Henry Farman, il celebre costruttore e non meno celebre aviatore, scrive in proposito:

« Tengo a far rilevare che il diploma di pilota-aviatore ha nulla a che fare con gli accidenti deplorevoli avvenuti. Infatti tutti quelli che sono rimasti vittime della propria audacia erano non solo piloti, ma veri maestri in aviazione, ed avrebbero ottenuto i maggiori voti per qualsiasi difficilissimo esame; come ad esempio gli Chavez, Blanchard, Wachter, Delagrange, Kinet, ecc. ».

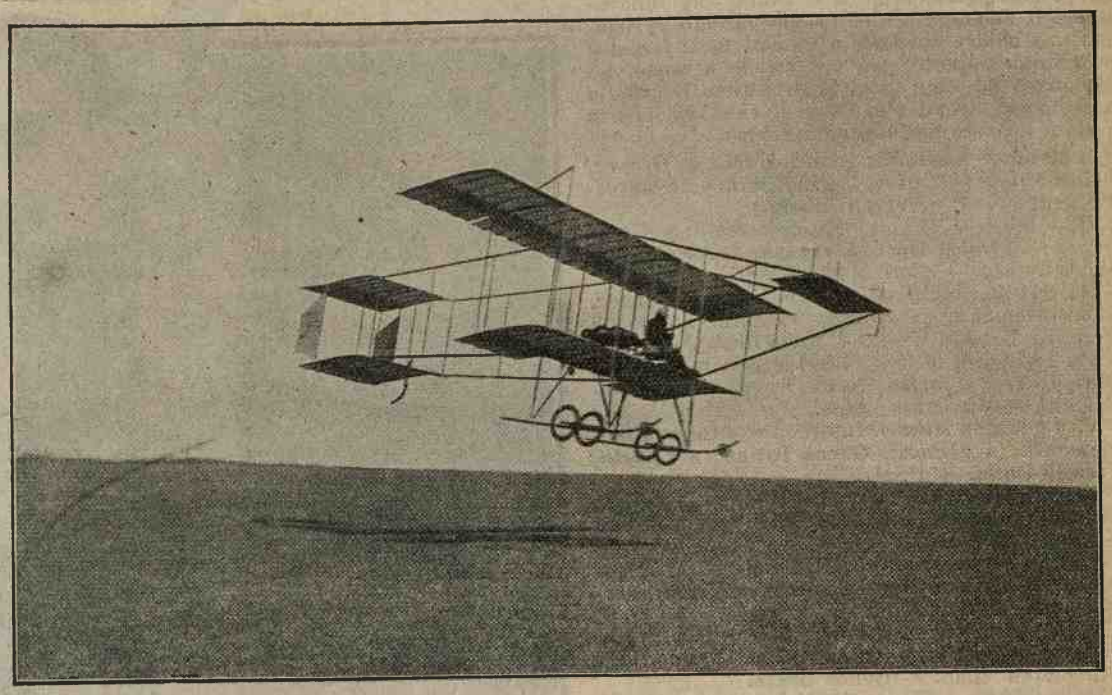
Queste parole dovrebbero bastare a convincere chiunque a non insistere nel voler creare nuove difficoltà, perchè esse non servirebbero se non, come aggiunge il Farman, a impedire che l'aviazione si volgarizzi, e per metta a gran numero di persone di praticarla. Se il diploma di pilota dovesse essere reso più difficile, come pare si voglia proporre in Francia (e la cosa immancabilmente avrebbe la *dovuta*, sebbene non sempre *voluta*, ripercussione nelle altre parti del mondo), ne risulterebbe che le scuole d'aviazione per la preparazione a tali esami richiederebbero somme superiori a quelle richieste attualmente (e non sono di poca entità), e certamente diminuirebbe in modo sensibilissimo il numero degli allievi, con grave danno dell'aviazione e dei suoi progressi.

Farman conclude: « Io considero adunque che è preferibile pretendere un esame facile e diminuire il prezzo delle lezioni, popolarizzando in tal modo l'aviazione, permettendo all'*inventore novellino* di familiarizzarsi con l'aria onde non esporlo, come spesso oggi succede, alla prova del proprio apparecchio senza avere appreso a volare ».

Se nelle parole del Farman si volesse malignamente cercare anche la parte, diciamo così, *positiva* e *pro domo sua*, si dovrebbe passare dalla schiera opposta, e dare inizio a quel tale lavorìo di commissioni legiferanti che tante volte hanno chiuso, o impedito per lungo tempo, il varco al progredire dell'umanità; noi invece accettiamo i consigli del maestro e cerchiamo in ogni accidente disgraziato, caso per caso, la ragione di esso.

Non sono certo i continui scontri di treni che ci hanno impedito o ci impediranno di viaggiare; a che le calamità diminuiscano provveda un esame coscienzioso e spassionato delle vere cause, e non di quelle piccole che ci fanno perdere la diritta via delle ricerche fruttifere.

Una delle cause maggiori a me pare consista nell'avere *voluto troppo* dagli aviatori ed in *troppo poco tempo*. Ciò è dipeso dal malsano gusto del *record*, che vuol dire, è vero, *sempre più in alto* (ed è l'animo nostro assetato di elevarsi che lo impone ed incoscientemente si rende spesso complice di dolorosi avvenimenti!), ma che viceversa rappresenta non sempre lo *sforzo maggiore*, ma *l'al di là* di tale sforzo, e *l'al di là* confina col pericolo, e confina tanto strettamente da toccarlo ed esserne avvinto.



Mario Cobianchi, allievo della Scuola d'aviazione di Pordenone, atterra alle prove di brevetto. (Fot. Falomo - Pordenone).

Mario Cobianchi, che ha ottenuto il brevetto di pilota, su biplano Farman. (13 novembre 1910. (Fot. Falomo).

E però non è all'aviatore solo che bisogna raccomandare di non oltrepassare quanto la propria forza gli permette, ma a noi stessi di non chiedergli quanto ancora l'aviazione non può concederci. Sarebbe tante volte il caso di reclamare la presentazione del diploma non all'aviatore, ma ai diversi membri di certe commissioni che indicono gare pericolosissime, pretendono più pericolosi acrobatismi, e dopo recano corone e lagrime sulle tombe dei poveri illusi o bisognosi che accorsero per *varie ragioni* al giuoco... della vita.

Perchè a me pare che il solo fatto di volar bene, di mostrare la praticità del volo, la perfezione di esso, la stabilità dell'apparecchio, la durata *in aria*, la manovra semplificata, e tutte insomma quelle varie manifestazioni di cui ognuno di noi pensa potersi rendere capace, dovrebbero bastare al compiacimento del pubblico; per le altre cose impossibili, come per i salti mortali in areoplano dell'aviatore americano Johnston che in questi giorni ci ha lasciato la pelle, la civiltà moderna concede circoli equestri e *music-halls*, dove la *nevrosi insaziabile* degli *habitués* al pericolo altrui, visto dalla soffice poltrona, ha tutto il campo di sbizzarrirsi.

L'aviazione, come il ciclismo, come l'automobilismo, come tutte le grandi moderne conquiste della meccanica, ha larga e diritta la via davanti a sè, quella via che è fatta di praticità. Per percorrerla tutta è inevitabile, come già dissi, che qualche vittima segni il cammino, come pietra miliare, ma se il numero di tali vittime vogliamo far diminuire, non ci attacchiamo a quei piccoli mezzucci che ne ostacolino per anni ed anni la volgarizzazione, la democratizzazione, ma esaminiamo con sani e calmi criterii la cosa nelle sue linee generali, cercando, dove sarà possibile, quelle radicali modificazioni che possano effettivamente arrecare benefici effetti.

Altrimenti la burocrazia dalle maniche di lustrino metterà limiti e misure anche nel regno più libero, l'unico rimastoci, quello dell'aria!

Napoli, 1910.

Raffaele Perrone.

Su e giù per gli areodromi d'Italia

A Centocelle, alla presenza del tenente-colonnello direttore della scuola di aviazione Montezemolo, il tenente del genio Gavotti eseguì le tre prove stabilite dalla Federazione internazionale areonautica, per conseguire il diploma di pilota aviatore. Commissario delegato della Società Ita-

CICLISTI!
LE INCOMPARABILI
BICICLETTE
PEUGEOT
SONO RICONOSCIUTE
LE
PRIME DEL MONDO

liana di aviazione era il tenente Savoia: parecchi ufficiali commissari aggiunti furono disposti in varii punti dell'areodromo per segnare il circuito esternamente al quale doveva compiersi il percorso. Un altro ufficiale e l'ing. Cammarota, dispostisi al centro, segnavano il breve tratto in cui dovevano effettuarsi gli *atterrissages* obbligatori per conseguire il diploma. Il tenente Gavotti sopra un *Farman*, dopo breve slancio, si è librato in aria. Eseguite le prove obbligatorie ottimamente, il Gavotti ebbe alla sua discesa le congratulazioni dei presenti.

*** Cagno, col passeggero Savorgnan di Brazzà, ha volato per 40 km. L'apparecchio, raggiunta l'altezza di duecento metri, avanzò lentamente verso lo sfondo nevoso di Monte Cavallo. Non tardò a scomparire. Al telefono del campo si succedevano le comunicazioni. Erano i varii uffici telefonici dei villaggi che annunziavano successivamente al campo il passaggio dell'areoplano sulla linea della costruenda ferrovia militare pedemontana. Girato attorno al campanile di Rovereto, il biplano, dopo essere passato su Fontana Fredda, ritornò al campo ove Cagno scese con magnifico volo *plané*, dopo aver compiuto 40 km. ad una altezza media di duecento metri, fra un'ovazione del pubblico numeroso rimasto per mezz'ora trepidante.

*** L'aviatore genovese Ciro Cirri ha compiuto col suo monoplano *Blériot*, tipo traversata delle Alpi, un magnifico volo. Partito dal campo di Cameri, che dista circa dieci km., verso le 14,45, all'altezza di circa trecento metri, attraversò i paesi di Galliate e di Pernate e, dopo pochi minuti di viaggio, appariva trionfante sul limpido cielo di Novara.

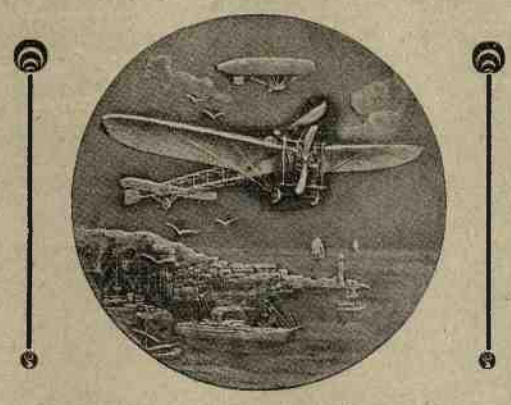
Dopo aver doppiata la cupola gaudenziana, compieva ardite evoluzioni sulla città, acclamatissimo dalla popolazione che, richiamata dal rombante motore, affollava le vie. Quindi, senza discendere, ritornava a Cameri, ove giungeva alle 15 5.

*** Alla presenza del generale Di Majo, comandante della Divisione di Padova, del comandante dello Stato maggiore della Divisione, colonnello Fabris e di altre autorità militari, del sindaco di Padova e dei sindaci di altri 14 Comuni, sui quali ha volato l'aviatore Leonino da Zara, si è oggi offerta a questi una pergamena in memoria dei *records* italiani di voli da lui recentemente battuti.

Il Comune di Bovolenta ha offerto all'aviatore una medaglia d'oro.

Il Principe di Udine, il presidente del Consiglio, on. Luzzatti, ed il ministro della Guerra, avevano inviato la loro adesione.

La medaglia, che è un lavoro veramente artistico, è opera della ditta G. B. Rota, di Genova, della Casa d'Arte Huguenin e C., il noto stabilimento specialista per la coniazione di medaglie sportive.



La medaglia d'oro offerta domenica dal Comune di Bovolenta (Padova), al barone Leonino da Zara, in segno di riconoscenza per i bellissimi voli compiuti da Bovolenta a Padova e ritorno.

Alla conquista dell'aria

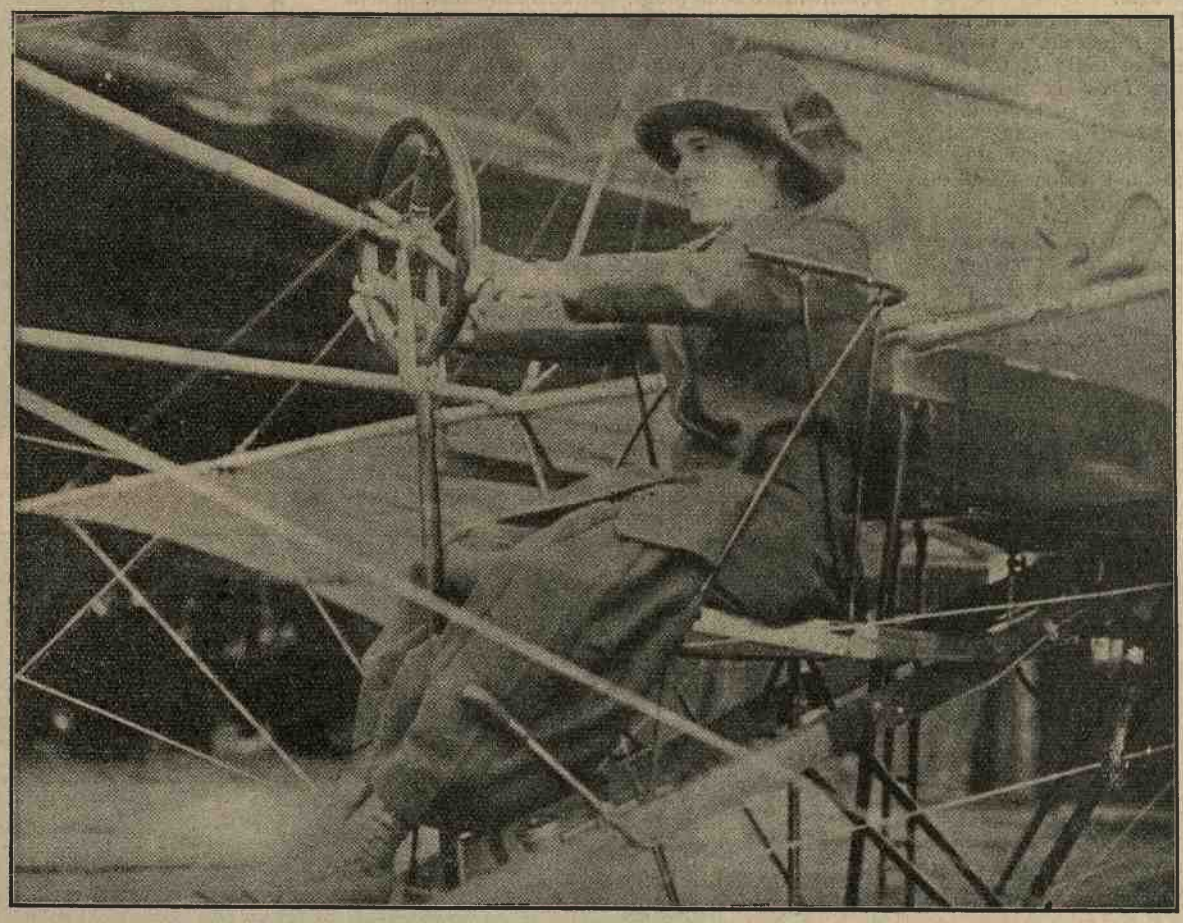
Nel medioevo, quando il meraviglioso trionfava, un monaco francescano e alchimista, Ruggero Bacone, sostenne che per prendere il volo bastava che l'uomo *volesse*, perchè la volontà umana è irresistibile. Il buon monaco ragionava press'a poco come certi moderni autori di trattatelli scolastici, secondo i quali nella vita basta volere per ottenere tutto ciò che si desidera.

Il divino Leonardo da Vinci costrusse un'ala meccanica, ma non ne fece esperienza.

Il XVII secolo fu più ricco che il precedente di uomini... volanti.

Tra questi va ricordato il gesuita spagnuolo Lana, che nel 1670 fece il disegno d'una macchina per la navigazione aerea. Egli ideò una navicella alla quale dovevano essere applicate delle sfere di rame sottilissimo, nelle quali si sarebbe fatto il vuoto. Queste sfere, più leggere dell'aria, dovevano, secondo l'inventore, innalzarsi nell'atmosfera, ed essendo molto grandi avrebbero potuto elevare il peso di un uomo. Gli venne facilmente provato che le sfere, quando vi si fosse fatto il vuoto, non avrebbero più resistito alla pressione dell'aria esterna, e che, volendone aumentare la grandezza, bisognava pure necessariamente accrescerne lo spessore.

Lana era troppo colto per ostinarsi nella sua idea, ma altri dopo di lui la ripresero ed essa in breve ebbe tanti appassionati sostenitori che uno dei dotti più illustri dell'epoca, il vescovo Wilkin, presidente della Società Reale di Londra, non esitò a promettere alla prossima generazione lo spettacolo impazientemente atteso. E si aspetta ancora!



Miss Eugene Ely, la prima aviatrice americana. (Fot. Brocherel - Aosta).

G. Roux, in un interessante articolo pubblicato dalla *Revue*, osserva che il XVIII secolo non collocò l'uomo volante fra le allucinazioni dei visionari. Allora si credette veramente e non si disperò punto di veder l'uomo a *svolazzare*, come direbbe Ferravilla, sulle città, sulle campagne e sulle acque.

La più curiosa delle trovate che ribadirono questa convinzione fu quella d'un prete brasiliano, Barthélemy Laurent, il quale così ne scriveva al re di Portogallo nel 1709:

« Io ho costrutta una navicella volante, con la quale si potrà viaggiare per aria più rapidamente che non si faccia sulla terra e sul mare, e percorrere una distanza di sessanta leghe e anche con un vantaggio di 24 ore ».

In realtà Laurent non fece che il disegno della sua nave. E fece bene, perchè la sua invenzione era essenzialmente basata sopra una grande ingenuità.

La sua nave aveva la forma di un uccello. Egli si sarebbe seduto nell'interno, avendo sopra la testa una grata, e nella navicella una filza di perle d'ambra, che dovevano avere una virtù particolare per impedire le cadute!

Nel secolo XIX gli uomini volanti appartengono quasi tutti alla razza anglo-sassone, la quale pessa tuttavia per la più positiva di tutte.

Alcuni esempi bastano per dimostrare come l'immaginazione britannica o americana è feconda in progetti di concorrenza agli uccelli.

Però anche sotto il primo Impero vi fu un disgraziato, il quale volle innalzarsi nell'aria vestito come Napoleone e nell'insana impresa perdette la vita.

Nel 1843 un *yankee* andò a Londra col fermo proposito di far vedere in azione, ai londinesi, una macchina ch'egli aveva battezzata *Ariel*, dal nome del folletto di Shakespeare.

L'*Ariel* di Henson non aveva certamente la leggerezza del diavolino che tormenta così maliziosamente Calibano.

Esso doveva pesare 3000 libre. Una macchina a vapore molto leggiera, ma di grande potenza, avrebbe impresso il movimento a due propulsori e l'*Ariel* era costrutto in modo da formare un angolo considerevole col piano di direzione; la costruzione era ispirata al principio del cervo volante.

Dei manifesti sparsi per tutta Londra chiamarono la popolazione a vedere quest'ascensione... che non ebbe luogo.

La macchina aerea di Monk Mason data dallo stesso anno dell'*Ariel*. Essa aveva la pretesa di basarsi sul sistema muscolare degli uccelli e di imitarne esattamente il giuoco.

Il suo effetto non fu che illusorio.

Bell riprese l'esperienza nel 1850 con lo stesso insuccesso; ma la sua macchina volante eccitava la curiosità per la sua forma orizzontale e ovoidale e per i due grandi ventagli simili a natatoie combinate con un timone avente l'aspetto di una coda.

L'inventore lanciò il suo apparecchio da una certa altezza, girò per alcuni minuti, fece battere le ali e la coda, poi discese lentamente... e tutto ebbe fine così.

Fra gli uomini volanti bisogna ricordare il prof. Langley di Washington, che, dopo dieci anni di ricerche, costrusse una macchina, che si vide restar in aria per un minuto e mezzo, percorrendo una distanza di circa 800 metri. Vennero in seguito il tedesco Stenzel, che impiegava delle ali paraboliche, e l'americano Praul, che usò un cilindro di metallo.

Infine ricorderemo lo sventurato Lilienthal, che espiò con la morte il suo entusiasmo per il problema d'Icaro. Egli credette che il figlio di Dedalo fosse caduto solamente perchè aveva le ali di cera.

E si fabbricò un paio d'ali di *calicot* e di *bambou*. Egli vi si sospendeva, lasciando completamente libere le gambe che agivano da bilancieri. Generalmente egli si lanciava dal sommo d'una piramide alta cinquanta piedi. Talvolta andava contro vento, poi cadeva. Veramente non si alzò mai nell'aria. In uno di questi vani tentativi egli cadde per non più rialzarsi...

R. Ara-Avis.

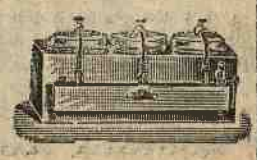
L'abbonamento alla "Stampa Sportiva" costa sole L. 5

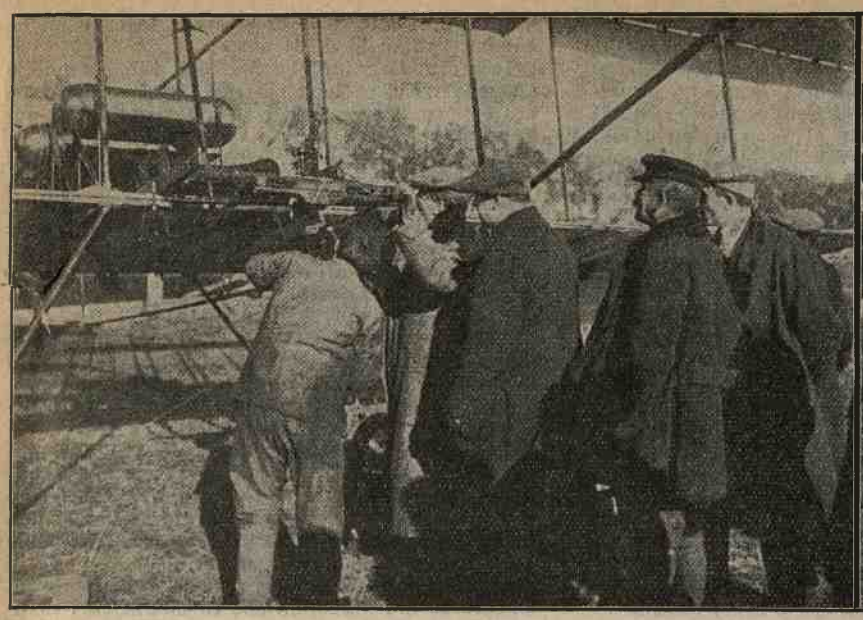
REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

FARI e FANALI *per Automobili*

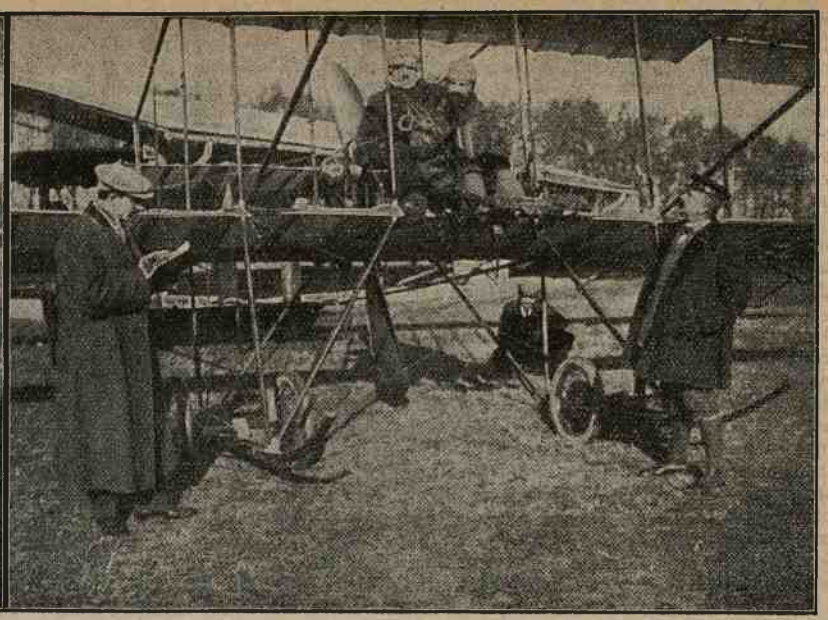
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

Primi Premi a tutte le Esposizioni. Diploma d'Onore alla Mostra Automobilist. Milano 1906. Grand Prix Bruxelles 1910. Grand Prix Buenos Ayres, 1910.





Il raid *aereo Mirafiori-Torino-Salussola (km. 80) con un passeggero. — A Mirafiori. Eros esamina l'apparecchio prima della partenza.*



Eros ed il passeggero sig. Cavalchini stanno per lasciare l'ippodromo di Mirafiori per Salussola. (Fot. Società Ambrosio - Torino).

Da Torino a Salussola in areoplano

Il "record„ italiano di volo sulle campagne stabilito da Eros.

Un cielo terso, d'una limpidità cristallina, fulgido di sole, brillò domenica, quasi a salutare la Regina di cui si celebrava l'anniversario, quasi a un invito ai viaggiatori dell'aria.

Il tentativo di volo da Torino, e precisamente dall'Ippodromo di Mirafiori a Salussola, e precisamente al campo di aviazione della *S. C.*, era stato deciso la sera prima da *Eros*, in una riunione di amici. Alcuni, incerti del successo dell'audace prova, avevano cercato di dissuadere il valoroso aviatore e il signor Cavalchini, che si era offerto di essergli compagno nel volo: l'uno e l'altro avevano risposto sorridendo:

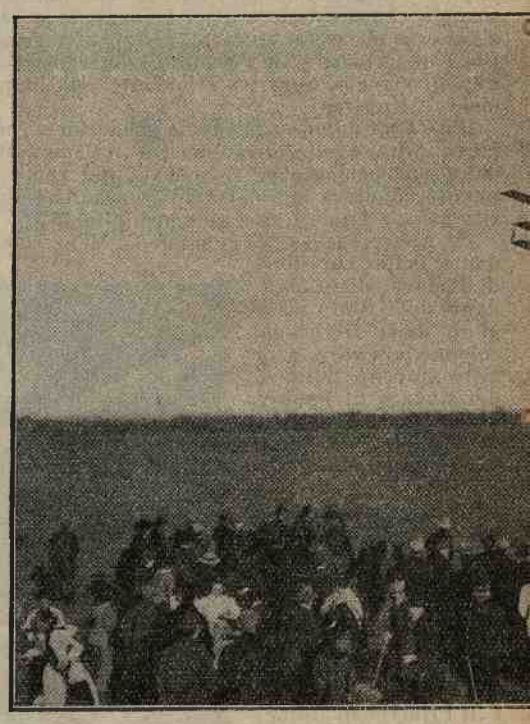
— Vedremo il tempo...

E poichè domenica mattina il tempo si offrì quale non si poteva desiderare migliore, alle 10,30, sul campo di Mirafiori, che vide i trionfi aviatori delle giornate promosse dalla *Stampa*, e affluire ad ammirarli mezza Torino, non c'erano che poche persone, e un areoplano. Le poche persone erano *Eros*, i cavalieri Verona e Besozzi, i signori Ernesto Cavalchini, Borgatto, Collini, l'avv. Mogna, i fratelli Vercellone... L'areoplano era un biplano *Farman*, ultimo modello, da viaggio. Pochi preparativi rapidi. *Eros* è impaziente di tentare le vie dell'aria, e ascolta con nervosi cenni del capo gli amici che gli indicano i punti di orientamento nel viaggio aereo cui si accinge.

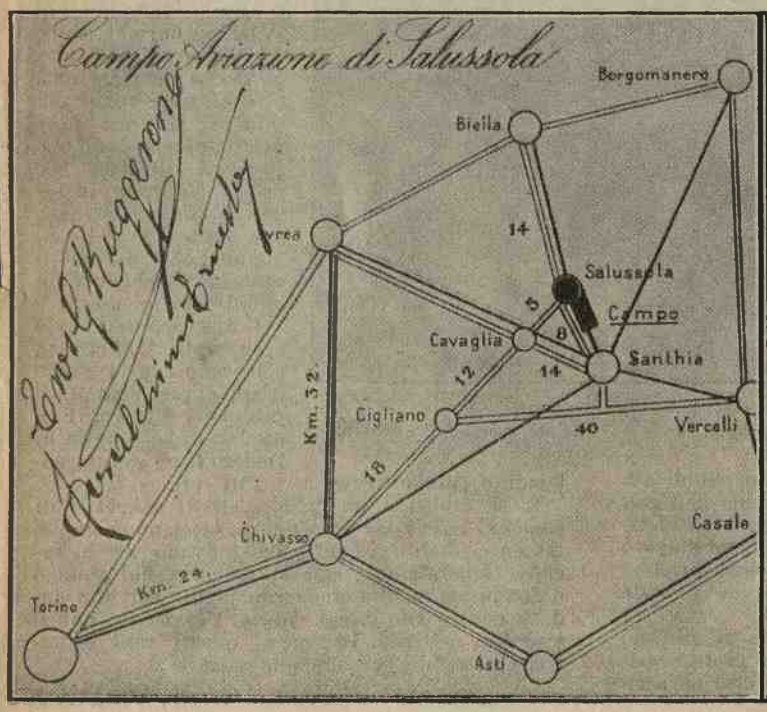
Tutto è a posto: i serbatoi della benzina e del lubrificatore sono pieni, i tiranti sono tesi, la leva delle manovre funziona perfettamente. Il signor Cavalchini sale sul sedile più alto al posto del passeggero, *Eros* sale al suo posto di pilota; e il meccanico Albera dà la spinta all'elica. Il motore crepita, con colpi rapidi, regolarissimi; e il biplano si leva.

Eros ci aveva detto che partiva per un volo intorno alla pista, un volo di prova, per accertarsi del funzionamento del motore. Lo seguiamo con gli occhi mentre s'innalza, mentre s'allontana verso il viale di Stupinigi, credendo di vederlo ben presto virare e tornare a noi. Invece egli continua ad innalzarsi e a fuggire verso la città: certo la prova gli è parsa sufficiente, il ritorno gli pare inutile. Il biplano si disegna giallo sullo sfondo azzurro luminoso del cielo; rimpicciolisce ai nostri occhi: è su Torino: scompare alla nostra vista...

Nel campo, poi che tace il fragore del motore dell'areoplano, rombano i motori delle automobili. A noi, legati ancora col terribile vincolo alla terra, siano ali le ruote: ci precipitiamo ad inse-



Il primo velivolo librato sui campi di Salus (Fot. Società



Eros, appena sceso dal suo Farman, *dopo aver compiuto felicemente il* raid *aereo da Torino a Salussola, viene portato in trionfo dagli amici che lo avevano preceduto.* (Fot. Società Ambrosio - Torino).

AUTOMOBILISTI! Le vetture Migliori e più Convenienti
Tipi 15|20 - 20|30 - 40|50 - 70|80 HP
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.
BIANCHI

guire per le vie fangose quelli che viaggiano per le vie del sole.

A Salussola-Aviazione.

Salussola è un paese ridente, che leva a piè di una collina verdeggiante la bianchezza d'un suo aguzzo campanile; Salussola-Aviazione è una vasta brughiera, piana e raramente alberata, che si estende per un centinaio di migliaia di metri quadrati, a circa tre chilometri dal paese: qua è sorta in questi ultimi mesi una costruzione di legno, che comprende un *hangar*, un'officina e alcune stanze di abitazione. La costruzione è stamane imbandierata gaiamente: non cerchiamo di determinare il paese cui le bandiere appartengono: sono bandiere fantastiche, in cui s'accoppiano i colori più vivaci e trionfano le più diverse combinazioni di colore: non hanno, come ogni bandiera che si rispetti, una storia centenaria; ma sono rispettabili perchè hanno un avvenire glorioso: sono le bandiere segnacolo dell'aviazione. non sono però i soli segnacoli che debbono indicare all'uomo che viene dall'alto il luogo ove dovrà discendere: nel mezzo della brughiera, poi che è giunto l'annunzio telegrafico che *Eros* è partito da Mirafiori, è stato acceso un gran mucchio di paglia cosparsa di catrame; ed una spessa nera nuvola di fumo si leva nell'aria, mettendo una nota di colore opaco in questo paesaggio colorito luminosamente. Un paesaggio magnifico:

iazione. Il velivolo di Eros col cav. Verona.
sio - Torino).

l'autunno ha seccato le erbe della brughiera e i cespugli, tramutandone il verde, di cui non rimangono tracce, in una tinta giallastra, densa; ma verdi ridono ancora, prossima, la collina di Salussola, e lontane le colline di Biella; da due lati la pianura si estende a perdita d'occhio: dagli altri due lati, all'orizzonte, s'erge la corona delle Alpi nevate, che rivela, per la limpidità dell'atmosfera, nettissimi, il candore d'ogni sua cresta, l'ombra cerula d'ogni sua valle; e il sole dell'estate di San Martino effonde su tutto il paesaggio la sua gioia e la sua gloria d'oro.

Sul campo, dinanzi all'*hangar* sono raccolti, in attesa, il signor Guido Piacenza, l'ing. Maffei, l'ing. Sambuy, l'ing. Cappa Bava, il sig. Erminio Sella... Poco lontane, alcune persone venute da Biella e dai paesi vicini e qualche paesano del luogo attendono anch'essi: attendono, ma scettici, tanto ad essi, nuovi ai trionfi dell'aviazione, pare improbabile la riuscita dell'ardito tentativo.

Un grido di annunzio e di gioia. Nel cielo verso Santhià un occhio acuto ha scoperto una macchiolina nera; e subito tutti gli occhi la cercano; e subito altre voci annunziano di averla scoperta. Si appuntano binoccoli, si discute sulla possibilità che si tratti dell'areoplano. E' proprio il biplano, che avanza velocissimo. Ora ne riconosciamo la linea, che va facendosi sempre più distinta, che va rivelando di momento in momento le sue caratteristiche.

L'areoplano avanza verso noi; ma non dritto verso noi; tanto che ci passa dinanzi, a una distanza di qualche chilometro, e prosegue. Il pilota e il passeggero non hanno visto le segnalazioni

Eros, con a bordo il nostro direttore, si appresta a compiere il primo volo sul nuovo campo di aviazione.
(Fot. Società Ambrosio - Torino).

delle bandiere e della fumata? Non seguono la direzione della linea ferroviaria Santhià-Biella?... L'areoplano diminuisce alla nostra vista, allontanandosi verso il Lago Maggiore... Ma ecco, il pilota si è accorto di tenere una falsa rotta: l'apparecchio si rivolge nuovamente verso di noi ritornando. Aumentiamo la fumata, gettando sul falò nuova paglia e nuovo catrame. La velocità del *Farman* deve essere considerevolissima, poichè esso ingrandisce sullo sfondo del cielo rapidamente; ed in pochi minuti è sul campo.

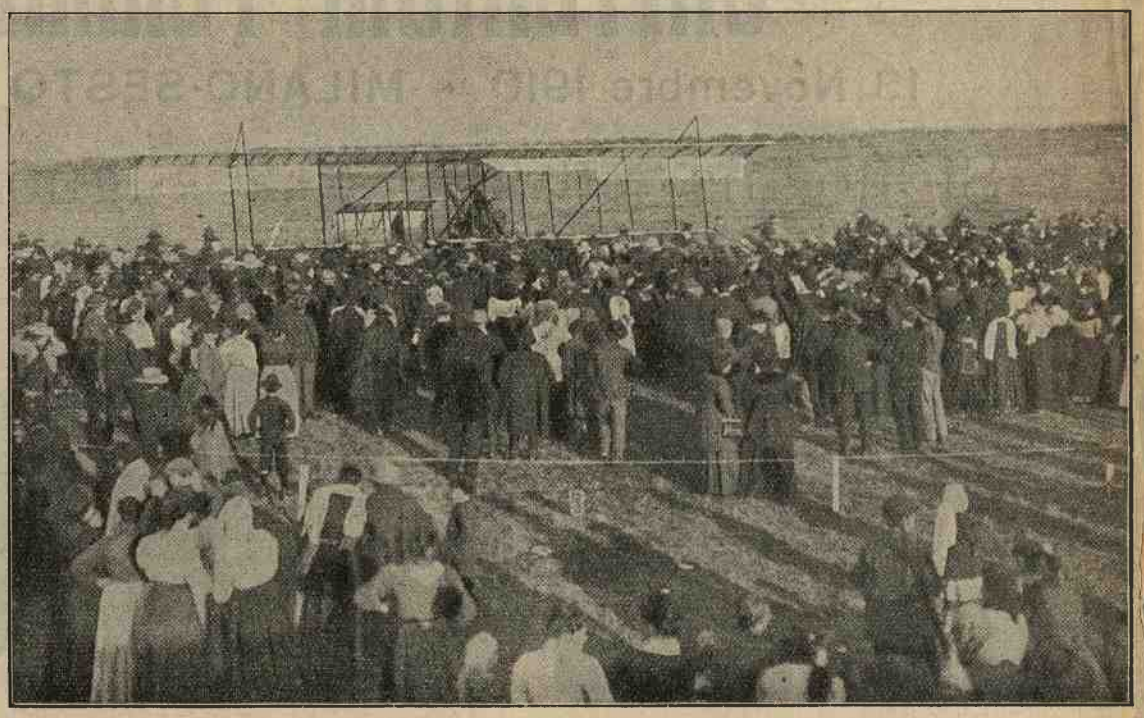
Quando *Eros* ed il passeggero ch'egli ha trasportato da Mirafiori a qua prendono terra, a mezzogiorno preciso, dinanzi agli *hangars*, i pochi presenti prorompono in un applauso entusiastico, che rompe d'un tratto la pace agreste, solitario, ma fervido coro di vittoria. Il primo areoplano è giunto a recare a Salussola-Aviazione il saluto della capitale piemontese ed è giunto per la celeste via che gli si conviene.

Il "record" italiano di volo.

— Andiamo a colazione! — ha detto semplicemente *Eros*, mettendo piede a terra.

Non aveva torto: al campanile di Salussola suonava il mezzodì; e — afferma chi l'ha provato — una passeggiata di un'ora in cielo è un *vermouth* che non teme concorrenze. Ma è anche un'impresa che eccita molte curiosità; e il pilota e il suo passeggero si trovarono dinanzi, contemporaneamente, un piatto di risotto e una serie di domande. Del primo si dichiararono soddisfatti; e alle seconde soddisfecero.

— Passato il viale di Stupinigi — mi ha raccontato *Eros* — mi sono rivolto decisamente su Torino, e abbiamo attraversato la città in tutta la sua ampiezza, dalla piazza d'Armi nuova alla Barriera di Milano, volando ad un'altezza di poco superiore ai duecento metri. L'atmosfera era calmissima, e non eccessivamente fredda; il motore funzionava a meraviglia: e il viaggio si presentava in condizioni favorevoli. Appena passato Torino, ci trovammo nella nebbia; ma questa diradò presto, rivelandoci il cielo chiaro e la terra oscura. Per dirigermi, ho seguìto la linea ferroviaria. E siamo giunti così felicemente fino a Chivasso. Dopo Chivasso, ci colse il primo incidente, incidente però che non ebbe alcuna conseguenza pel compimento del viaggio: fummo colpiti da alcune interrotte violentissime raffiche di vento, che inclinarono l'apparecchio e lo fecero discendere, a sbalzi, di parecchie diecine di metri. Passavamo di fronte all'ampio sbocco della valle d'Aosta; e comprendemmo che quelle che c'investivano erano le correnti che agitano sempre l'atmosfera in quel punto. Esse erano così violente,



La folla attende il volo inaugurale del nuovo campo d'aviazione di Salussola (Biella).
(Fot. Società Ambrosio - Torino).

CICLISTI!
Le migliori Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE
Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.
BIANCHI

Il primo velivolo italiano.
Quest'istantanea, gentilmente favoritaci dal Sig. A. Ornano, ricorda uno dei superbi e quotidiani voli che durante il mese d'ottobre compì il biplano **Spa-Faccioli,** *nella brughiera di Cameri.*

Il primo apparecchio italiano

che con i suoi voli sicuri e regolari ha dato modo a MARIO FACCIOLI di ottenere a Cameri, sabato 15 Ottobre, splendidamente il brevetto di Pilota col difficile regolamento dell'*Aero-Club di Francia*, è l'

AEROPLANO

SPA - FACCIOLI

interamente costruito nelle

Officine SPA - Barriera Crocetta - TORINO

Inutile strombazzare delle menzogne, la verità è una sola.

CRITERIUM FEMMINILE

13 Novembre 1910 - MILANO-SESTO S. GIOVANNI

1ª Signorina **MILANO** - 2ª Signorina **GILARDINI**

su bicicletta **GAIA** materiale

ALCYON

gomme **DAMIANI.**

Rappresentanti Gener. per l'Italia: **C. ZUCCHI & C. - MILANO** - Corso Indipendenza, 16

Rappresentante per il Piemonte: BASSO EUGENIO - Torino - Corso Vitt. Em., 96.

che mi fecero per un momento pensare se non fosse prudente prendere terra; ma l'apparecchio resisteva bene agli urti, e proseguii, e varcammo così l'atmosfera mossa. Vedemmo Santhià; poi smarrimmo la direzione precisa: seguii una linea ferroviaria che credetti fosse la Santhià-Biella, e che solo più tardi capii che era invece la linea di Arona.

— Non vedeste le bandiere degli *hangars*? la fumata?

— Vedemmo la fumata; e mi diressi verso di essa. Ma subito, non capisco come, la perdemmo di vista; e vagammo per qualche minuto incerti. Mi accorsi che dovevo essere passato oltre il campo; e ritornai indietro... E... favorisce passarmi ancora del risotto?

Il volo compiuto da *Eros* da Torino a Salussola-Aviazione, con biplano *Farman*, stabilisce il *record* dei viaggi in areoplano compiuti in Italia, superando di parecchi chilometri quello del tenente Savoia da Roma a Bracciano; e stabilisce senza dubbio una bella e importante prova per il fatto che è stato compiuto con passeggero. Da Torino a Salussola c'è, in linea retta, una distanza di circa cinquantacinque chilometri; ma *Eros* ne ha percorso col suo volo un'ottantina, essendo partito da Mirafiori alle 10 52 ed essendo giunto a Salussola-Aviazione, come ho detto, a mezzogiorno.

Il nuovo campo di aviazione inaugurato.

Mentre *Eros* e il sig. Cavalchini, insieme con gli amici che li avevano accolti, terminavano di far colazione, giungevano da Torino, in automobile, altri amici, coloro che avevano assistito alla partenza. E il campo andò animandosi e popolandosi di gente accorsa dai paesi vicini.

Eros si apprestava a compiere, in onore di quegli spettatori, il volo inaugurale del campo; ed io chiesi all'ing. Maffei qualche dato e qualche notizia sul campo stesso e sulle attività che in esso si svolgeranno.

— Questa località — mi spiegò, gentilissimo, l'ingegnere — è all'ottavo chilometro della ferrovia Santhià-Biella, ed ha nome di Barraggia del Brianco. Nel giugno scorso si è formata una Società — che ha assunto la sigla *SC.*, e di cui fanno parte l'ing. Sambuy, il signor Guido Piacenza, il signor Cavalchini ed io — per adattare questo luogo a campo di aviazione. Nel triangolo che costituisce il campo, protetto contro i venti dalla collina di Salussola e dalla Serra di Ivrea, è stata iscritta una pista di 3200 metri di sviluppo e di circa 150 di larghezza: un centinaio di operai hanno lavorato per quasi due mesi ai lavori di spianamento e di sterro. La ferrovia Santhià-Biella ha iniziato i lavori per la costruzione della stazione di Salussola-Aviazione, la quale sorgerà a poco più di cento metri dagli *hangars*, là, ove ora è il casello n. 7. Degli *hangars* esiste questo, che lei vede; e altri ne saranno costruiti quanto prima. E quanto prima comincerà l'attività del campo: abbiamo già qua i rappresentanti della casa Farman e della casa Koecklin.

Difatto, entrato nell'officina vedo allungarsi sotto l'ampia tettoia la caratteristica fusoliera di un *Koecklin*, che si sta fabbricando; mentre i *Farman* sono rappresentati dall'apparecchio portato fino qua da *Eros*, e che sarà ricoverato in questo *hangar*.

L'ing. Maffei stava terminando di fornirci le sue informazioni, quando il *Farman* che oziava in mezzo al prato, si riscosse sotto l'impulso fragoroso del motore. *Eros* partiva per il volo di inaugurazione del campo: e sul sellino del passeggero aveva preso posto il cav. Verona. Tra una vasta ovazione della folla varia che si addensa sul campo, a stento trattenuta dai carabinieri, il biplano si leva e compie un completo giro della pista ad un'altezza di circa quaranta metri. Poi atterra felicemente. Ma il cav. Verona, entusiasta del volo, non abbandona il suo posto: ed *Eros* lo riconduce ancora per qualche minuto a navigare nell'azzurro. Passandoci sul capo, a qualche diecina di metri d'altezza, il direttore della *Stampa Sportiva* ci saluta, agitando il braccio, con un gran cenno di soddisfazione; e noi gettiamo incontro a lui e al suo pilota, che sorride, i nostri evviva.

Così, tra gli applausi di pochi entusiasti dell'aviazione, e di una folla di paesani e di contadini, prorompenti in grida d'ingenuo stupore e di entusiastica ammirazione, in questo serenissimo pomeriggio del tardo autunno, in conspetto alla maestà delle Alpi varcate pur ieri dall'ardimento sublime di Chavez, Salussola-Aviazione ha avuto il suo augurale battesimo aereo.

Mario Bassi.

Concorso Ippico 1910 - Treviso.
In alto: *Tenente Toppi, nella gara Elevazione (m. 2).*
In basso: *S. A. R. il Duca degli Abruzzi assiste dalle Tribune al Concorso Ippico.*
(Fot. Lesina Garatti - Treviso).

Il "Gran Criterium" nazionale del Trotter.

Un pubblico foltissimo ha assistito alla sesta giornata di corse, nella quale si disputava il Gran Criterium internazionale del Trotter (L. 10.000, m. 1200), riservato ai puledri di due anni. La corsa riuscì interessante, per quanto sia apparsa evidente la superiorità di Baban (da Onward Silver e Martin) su tutti gli altri concorrenti. Nella prima prova Baban di Rossi passava in testa dopo i 700 m.; e da allora la lotta era circoscritta al secondo posto tra Gattamelata (Hamward e Miss Jearing) di Casaretti e Gagliardo (B. B. P. e Regina II) del march. Di Bagno. Giunsero: 1. Baban, in 1.58; 2. Gattamelata; 3. Gagliardo; 4. Gabriella del march. di Bagno; 5. Rondone Di Bersani-Garagnani.

Nella seconda prova Baban, per una rottura, non poteva giungere che quinta. La prova era invece vinta, in 1,58. da Gattamelata; 2. Gagliardo; 3. Rondone; 4. Parigi di Guido Garibaldi.

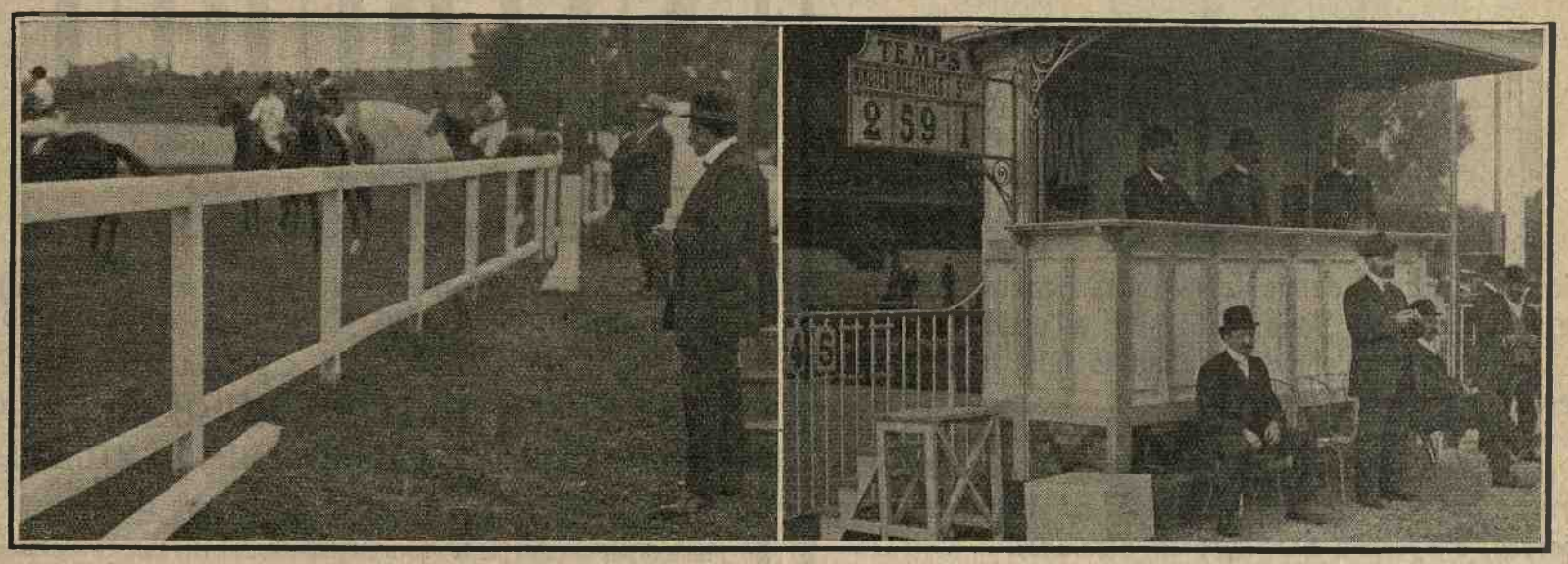
La terza prova rimaneva a Baban, che all'ultima curva regolava Gagliardo, battendolo infine facilmente; 3. Gattamelata; 4. Parigi; 5. Sole Medium di Società Partenopea. Tempo impiegato 1.57 1|5, Completavano il campo: Negrada di Barbetta-Sanesi; Griso di Sesana; Ubaldo della Scuderia Ponte Seveso; Giubilo di Visentini; Hortense Kuser di Jonio-Maghenzani; Dina di Caroli e Galatea di Lavezzari.

Premiazione: Baban L. 4500, Gattamelata 2500, Gagliardo 1500, Rondone 1000 e Gabriella 500.

Ecco i risultati delle altre prove: Premio compensazione, L. 1000, per cavalli di 3 anni nati ed allevati in Italia. Distanza minima, m. 1609. Vincere due prove. Corrono: Miss Good di Scuderia Ponte Seveso; Charming Daisy di Montalti; Sandrone di Lady Mambletonian; Poindexter I di Romanelli; Ariosto di Monti; Duca di Cavallazzi; Nice e Delia di Visentini; Giolitti di Ossani-Gualandri; Epine Kuser di Centanin; Laura di Dell'Oro; Burano di Artinoff; Manfredi di Ossani; Miss Helyette di Bersani-Garagnani e Caruso dei fratelli Giorgi. Prima prova: 1. Epine Kuser in 2,30 4,5; 2. Miss Helyette; 3. Duca. Seconda prova: arrivano primi Epine Kuser e Caruso, in 2,26; 3. Duca.

Premio Roma. L. 2000, per cavalli di 3 anni ed oltre, d'ogni paese. Distanza m. 1609. Vincere due prove. Corrono: Gladys di Scuderia Annunciata; Ward di Lamma; General Simmons di Tamberi; Otello di Rossi; Biancofiore di Brunati; Mistres Wilkes di Artinoff; Fanny P. di Lavezzari; Valentina di Montalti; Pia di Gobetti; Busy di Branchini; Zalem dei fratelli Giorgi. Prima prova: 1. Gladys, in 2.18 2|5; 2. Zalem; 3. Ward. Seconda prova: 1. Pia, in 2.19 2|5; 2. Mistres Wilkes; 3 Zalem. Terza prova: 1. Gladys, in 2,20 1|5; 2. Busy; 3. Zalem.

Premio Cento (dilettanti), L. 500, per cavalli di 3 anni ed oltre, d'ogni paese. Distanza m. 2413. Prova unica. Corrono: Fragor di Croci; Iris VI di Pieropan; Jorio di Segalini; Aragon di Del Pio; Achilles II di De Stefanis. Arrivano: 1. Achilles II, in 3,45; 2. Iris VI; 3. Aragon; 4. Fragor.



La partenza. *Il cronometrista alle corse di cavalli.* *L'arrivo.*

CICLI gomme PIRELLI
FIAT
per TORINO
Ditta PASCHETTA
Via Santa Teresa angolo Via Genova.

Vetture da Città e da Turismo.
Omnibus e Carri trasporto. - Carri pompa.
Ambulanze - Trams su rotaie.
Motori per marina e per impianti fissi.

FABBRICA ITOLIANA AUTOMOBILI TORIIIO

FIAT

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

TORINO - *Uffici:* Corso Dante, 30-35.
Officine: Corso Dante, 30-35.
» Via Cuneo, 17-20.

ARTIC — RADIATORI A' NID D'ABEILLES — ARTIC

RADIATORI À NID D'ABEILLES

Fabbrica
RADIATORI
per Automobili
TORINO - Via Moncalieri, 12 - **TORINO**

RADIATORI ARTIC
à nid d'abeilles

Sistema proprio non dipendente da altre licenze e brevetti.

Forniture di qualsiasi importanza.
Radiatori dei principali tipi sempre pronti.

RADIATORI À NID D'ABEILLES

ARTIC — RADIATORI A' NID D'ABEILLES — ARTIC

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

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

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

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

" DINAMITE NOBEL „ Società Anonima - AVIGLIANA

North British.

Clincher

Pneumatico l'amico dei Chauffeurs e dei Ciclisti

NOVITÀ 1910

Antidérapant tutta Gomma

Elimina l'inconveniente delle pannes dovute alle gomme, perchè il solo e l'unico fabbricato con materiale il più scelto.

The NORTH BRITISH RUBBER Co Ltd
Filiale per l'Italia: Via Quintino Sella, 1 - MILANO.

CICLISTI e AUTOMOBILISTI

Prima di fare acquisti per la nuova stagione, domandate listini e condizioni.

Soprabiti Impermeabili - Galoches
SCARPE CANAVAS PER SPORT
Vesciche per Foot-Ball
TELE PER AVIAZIONE
GOMME PIENE per Carrozze, Autobus, Camions, ecc.

PODISMO

L'attesa rivincita di Ross

La marcia dei 20 km. al Velodromo Milanese.

Harold Ross, il lungo e dinoccolato inglese, ha avuto la sua rivincita. Non sulla distanza e sul percorso dove aveva dovuto abbandonare la gara, ma sui 20 km. preparatigli dalla *Gazzetta dello Sport* sulla pista del Velodromo Milanese.

Harold Ross non doveva lasciar l'Italia con l'amaro ricordo della sconfitta patita; vi fn chi comprese ed apprezzò in tutte le sue sfumature il contrattempo subìto dal campione inglese ed amorevolmente seppe dargli modo di far rifulgere le indubbie sue doti di marciatore *hors classe*.

Così almeno non si potrà dire, senza scusanti e accondiscendenze, che un italiano ha regolato un campione d'oltre Manica.

Del resto il buon Pavesi è contento e soddisfatto lo stesso; Del Sole quasi come lui. Volere o no, hanno messo fuori combattimento l'invitto Ross, esaurendolo con una tattica delle più rimarchevoli. E Pavesi non ha compiuto forse i 100 km. con soli 4 minuti in più del tempo meraviglioso l'anno scorso impiegato dallo stesso Ross?

Auguriamoci quindi che i due ottimi e migliori marciatori italiani su lunga distanza, possano presto cimentarsi in altri agoni internazionali, dove non vi siano gli eterni Ross, per avere una esatta misura del loro valore nei rispetti dei marciatori stranieri.

E veniamo quindi ad un po' di cronaca della riunione svoltasi al Velodromo Milanese.

Ross concesse un vantaggio di due minuti a Pavesi, di due minuti e trenta a Del Sole, di tre e trenta a Zangrilli, di quattro e trenta a Cattaneo. La riunione, per quanto non comprendesse che questa prova, era talmente interessante, da richiamare un pubblico discretamente affollato.

Fu Giongo, il campione di corsa veloce, che diede la partenza. Cattaneo partì pel primo e gli altri lo seguirono all'intervallo del loro rispettivo svantaggio. L'inglese è subito ammirato per la sua azione. Mentre gli altri procedono colla loro andatura che manifesta tanto chiaramente lo sforzo, l'inglese se ne va via nella sua caratteristica azione, che sembra tanto naturale. Non è facile trovare un marciatore che sappia camminare colla sua compostezza. Nella breve pista del Velodromo, lo si vede guadagnare sensibilmente terreno. Molti temevano che Ross non potesse, dopo l'incidente di domenica, colmare lo svantaggio che gli era stato imposto; invece dopo tre giri egli ha già ricuperato terreno su tutti gli avversari, ed a Cattaneo ha guadagnato un giro. Quando s'avvicina a Pavesi, buona parte del pubblico, nel quale la bellezza dello spettacolo non ha potuto spegnere lo spirito chauvinistico, urla non potendo far di meglio.

Di questo contegno del pubblico sembrano trar profitto gli italiani. Pavesi aumenta la sua andatura, anche a detrimento dell'estetica della sua azione; Zangrilli invece si mantiene sempre corretto, ma non è veloce come i suoi due migliori avversari.

Dopo 19 giri, Ross ha già ricuperato il suo svantaggio, e per poco diminuisce la sua andatura come per riprendere lena, ma non è che una breve tregua; un giro dopo è già nuovamente in piena azione. Ha compiuto 5 chilometri in 22'54".

La prova assume in qualche momento un interesse vivo. Per quanto ormai si abbia la certezza che Ross non possa che rendere più grave la sconfitta dei marciatori nostri, pure la tenacia colla quale Pavesi s'è messo alle sue calcagna entusiasma.

Si son formate così due coppie, quella di Zangrilli e Cattaneo e un'altra dell'inglese e Pavesi.

I primi sono bene sconfitti, ma Pavesi dimostra un accanimento e una costanza mirabili. Essi fanno un paio di giri insieme, poi Ross, in un momento audace, pianta in asso il milanese. Un altro pubblico avrebbe acclamato il coraggioso atleta: buona parte di quello che domenica si affollava sugli spalti della pista di Porta Ticinese, è stato di una scortesia inaudita.

La parola forse è troppo dolce per esprimere il disgusto che provammo nel vedere gli atti commessi contro l'inglese, il quale non aveva che il torto di esser ben superiore ai nostri. Contro di lui furon lanciate frasi che fortunatamente non potevan offendere il campione che non le comprendeva, ma anche dei proiettili, che provvedevano a dimostrare all'inglese il nessun entusiasmo per la sua bella prova. Frattanto i dieci chilometri erano stati coperti in 46'39" 2/5.

Zangrilli poco dopo si ritira. Del Sole accelera l'andatura allorchè Ross gli si avvicina, ma questi, senza scomporsi, continuando nel suo passo allungato, ma facile, lo passa quando vuole.

I quindici chilometri sono fatti da Ross in un'ora, 10'36". Ormai la fine s'avvicina: la prova perde del suo interesse. Alla fine dei 20 chilometri il cronometro segna 1.35'16" 1/5.

Gli italiani sono rispettivamente: Pavesi a 5 giri, Del Sole a 9, Cattaneo a 10.

La riunione podistica al Velodromo Milanese. - La marcia dei 20 km. — Da sinistra a destra: *Cattaneo, Zangrilli, Ross, Del Sole e Pavesi.* (Milan Photo).

Claudio Rezzonigo, vincitore del Campionato Podistico Italiano testè disputatosi a New York.

Il Corpo Nazionale dei volontari ciclisti e automobilisti

Il Comitato provinciale dei volontari ciclisti e automobilisti ha lanciato di questi giorni un appello ai giovani ed a quanti sentono e comprendono l'alta finalità che l'istituzione si propone, appello destinato a sollecitare l'arruolamento nel Corpo di nuove e numerose reclute.

Le iscrizioni al Corpo nazionale volontari ciclisti e automobilisti si ricevono in Torino, alla sede del Comitato provinciale, presso l'Ufficio consolare del Touring-Club Italiano, via Roma, n. 20-22, ove sono visibili tutte le disposizioni di statuto e di regolamento relativi ai V. C. A.

Gli associati al Corpo V. C. A. godranno di molti vantaggi sanciti da un progetto di legge presentato l'11 febbraio 1910 all'approvazione del Parlamento, e secondo il quale è concesso:

1° Iscrizione gratuita al riparto gioventù nell'istituzione del Tiro a segno nazionale, con diritto alla concessione pure gratuita delle munizioni e rilascio di diploma d'idoneità militare, il quale darà diritto, nei riguardi del servizio militare: *a*) alla scelta dell'arma o specialità d'arma; *b*) al ritardo di tre mesi nella presentazione alle armi;

Pietro Bareggia, di Trento, vincitore della corsa di 10 km. testè disputatasi a Trento (36'41").

WINSLOW'S Skates

PATTINI A ROTELLE

WINSLOW

senza eguali per

Scorrevolezza - Resistenza - Sicurezza

si impara facilmente.

IN VENDITA OVUNQUE.

Adoperato esclusivamente in tutti i

GRANDI RINKS

The Samuel Winslow Skate M. F. G. C°

NEW YORK - LONDRA - PARIGI - BERLINO.

PARIS - 64, Avenue de la Grande Armée - PARIS

Fabbrica: **Worcester, Mass. U. S. A.**

INDIRIZZI RACCOMANDATI

(Lire **10** *d'abbonamento per tutti i numeri del 1910).*

Hôtels e Alberghi

ALASSIO — Palace Hôtel (Anto-garage) - Viale Mambury.
AQUILA — Hôtel d'Italie (Fratelli Capranica) - Corso Vittorio Emanuele, 79.
URBINO — Albergo d'Italia (Aldo Albini) - Corso Garibaldi.

Società Sportive

BRA — Unione Sportiva Braidese - Viale Madonna dei Fiori.
INTRA — Unione Sportiva Intrese.

EPILESSIA

ed altre malattie nervose si guariscono radicalmente colle celebri polveri dello Stabilimento Chimico-Farmaceutico del Cav

CLODOVEO CASSARINI
di BOLOGNA

Prescritto dai più illustri Clinici del mondo perchè rappresentano la cura più radicale e sicura.

Si trovano in Italia e fuori nelle primarie farmacie.

DONO delle Loro Maestà i Reali d'Italia

14 Medaglie alle primarie Esposizioni e Congressi Medici

Si spedisca franco opuscolo dei guariti

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per

AVIAZIONE

Premiate ELICHE "L. E."

ACCESSORI per MODELLI

A. G. ROSSI

TORINO - *Corso Vinzaglio, 36* (Stadium) - **TORINO**

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE, CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI per AVIAZIONE

GIOVANNI AMBROSETTI

TORINO - Via Nizza, 30 bis-32 - **TORINO**

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Spedizioniere Ufficiale del "Comitato Esecutivo dell'Esposizione Internazionale di Torino nel 1911 „ e del "Comitato Esecutivo Germanico - Berlino „.

MEDAGLIE-DISTINTIVI

in galvano coniato, plastica e 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.

Fondata nel 1790.

S.C.A.T.

Automobili 14 e 22 HP

Materiale scelto - Lavorazione accurata

Esaminate i Tipi 1910

Provateli e confrontatene i prezzi

Federico Politano - Agente Generale

TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - **TORINO**

CATENE

per

AUTOMOBILI

di qualunque misura.

Chiedere Catalogo della

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

"White Star"

RULLI-PATTINI

Chiedere Catalogo alla

Ditta WIPPERMANN

MACHERIO (Brianza).

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

OLIO F.I.A.T.

Kg. 20.

Kg. 5.

Kg. 2,500.

In vendita presso tutte le Sedi:

GARAGES RIUNITI DELLA F.I.A.T.

TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA - BOLOGNA

e presso i più importanti **GARAGES** *e* **Rivenditori.**

c) alla nomina a caporale dopo tre mesi di servizio.

2° Iscrizioni alle gare di tiro sociali, provinciali e nazionali che avranno luogo con premi di Società, di Provincie e del Ministero.

3° Intervento gratuito a manifestazioni patriottiche ed alle manovre coll'esercito.

Pel corrente anno, e per cura di questo Comitato provinciale, sarà rimborsata metà tassa sulla bicicletta ai primi 500 iscritti che ne facciano domanda.

La riunione podistica di Firenze

La corsa federati vinta da Veroni dell' «Itala» — Il campionato giovinetti vinto da Conti di Settignano.

Domenica, organizzata dal *Gruppo Podistico Giornalai*, ebbe luogo la già annunziata riunione podistica, sul percorso Ponte Rosso, Viale Milton, due giri della Fortezza e ritorno.

Alle ore 16,30 lo *Starter* Fontanesi dà il *via* ai concorrenti al *Campionato Giovinetti*, che partono in 19 su 20 inscritti.

Dopo una bella lotta con Fabbri di San Sepolcro, arriva primo Conti di Settignano che compie il percorso di km. 5.500 in 17'35".

2. Fabbri Aldo, dell'*Unione Cattolica* di San Sepolcro, in 18'20".

3. Salvadori Omero del *Ricreatorio Popolare Oltr'Arno*, in 18'45".

4. Mannella, *libero*.

5. Adorni Walter, della *Virtus* di Settignano.

6. Pagliai Ezio, *libero*.

7. Cavaciocchi Mario del *Gruppo Podistico Giornalai*.

8. Morozzi Aurelio, *libero*.

9. Lori Filiberto.

10. Baratti Giuseppe.

Gli altri in tempo massimo.

Sono festeggiati i due piccoli corridori Focardi e Borsellini.

Quest'ultimo vince la medaglia d'argento assegnata al più giovane fra gli arrivati.

Quindi ha luogo sul medesimo percorso la corsa fra i federati alla F. P. I.

Prende subito la testa Bianchi del *Gruppo Giornalai*, seguìto da Giacchetti e Landi.

Giunge primo Veroni dell'*Itala* in 17'2"; 2. Landi del *Gruppo Giornalai* in 17'30" battendo in volata Giacchetti; 3. Giacchetti Manlio del Club Sportivo *Ardire*; 4. Freschi Giulio del *Gruppo Giornalai*; 5. Malinconi Gino; 6. Bianchi; 7. Mencarelli, tutti del *Gruppo Giornalai*.

La squadra del *Gruppo Podistico Giornalai* vince così la grande medaglia della *Gazzetta Liberale* e quella del *Giornale dello Sport*.

I militi della *Croce Azzurra*, sotto gli ordini del ten. Marinai Guido, che avevano stabilito al traguardo un ricco servizio di pronto soccorso, con tende da campo, eseguirono ai corridori dei massaggi ristoratori.

La Giuria era così composta: Barontini Licurgo presidente, delegato dalla F. P. I., Vecchietti Gino, segretario dell'*Itala*, Adami Giovanni, vicepresidente del Club *Ardire*.

Giudici di arrivo: Serpieri Aurelio, presidente del *Gruppo Giornalai*, Pietro Fontanesi, direttore del Club Sportivo *Ardire*.

J. Keyser, una volta ancora vince la corsa per il Premio Roosevelt in 15 min. 45".

La storia delle corse ciclistiche italiane del 1910

Genova-Nizza, 20 marzo, vincitore Beaugendre Omero.
Milano-Sanremo, 3 aprile, id. Christophe.
Giro del Piemonte, 10 aprile, id. Borgarello.
Circuito Ciclist. di Brescia, 17 aprile, id. Garrigou G.
Tre Coppe Parabiago, 24 aprile, id. Galletti Carlo.
Giro di Romagna, 2 maggio, id. Dortignacq.
Coppa U. S. Cremonese, 8 maggio, id. Micheletto G.
Milano-Udine, 18 maggio, id. Azzini Ernesto.
Udine-Bologna, 20 maggio, id. Dortignacq.
Bologna-Teramo, 22 maggio, id. Galetti Carlo.
Teramo-Napoli, 24 maggio, id. Albini Pierino.
Napoli-Roma, 26 maggio, id. Pavesi Eberardo.
Roma Firenze, 28 maggio, id. Ganna Luigi.
Firenze Genova, 30 maggio, id. Ganna Luigi.
Genova-Mondovì, 1° giugno, id. Galetti Carlo.
Mondovì Torino, 3 giugno, id. Pavesi Eberardo.
Torino-Milano, 5 giugno, id. Ganna Luigi.
Campionato Romano, 3 luglio, id. Celli Ottorino.
Coppa 2 Mari - 1ª tappa, 16 luglio, id. Beni Dario.
» » 2ª tappa, 17 luglio, id. Fortuna M.
Classifica delle 2 tappe, — id. Brambilla Giuseppe.
Alessandria-Salsomaggiore, 31 luglio, id. Pavesi E.
Salsomaggiore-Rimini, 2 agosto, id. Brambilla G.
Rimini-Montecatini, 4 agosto, id. Bruschera Mario.
Montecatini-Genova, 6 agosto, id. Galetti Carlo.
Genova-Acqui, 8 agosto, id. Bruschera Mario.
Acqui-Pallanza, 10 agosto, id. Brambilla Giuseppe.
Pallanza Salò, 12 agosto, id Brambilla Giuseppe.
Salò-Milano, 16 agosto, id. Galetti Carlo.
Campionato Piemontese, 21 agosto, id. Aimo Pietro.
Coppa Val d'Olona, 28 agosto, id. Lignon Enrico.
Coppa Intra, 4 settembre, id. Beaugendre Omero.
Circuito Casalese, 5 settembre, id. Bruschera Mario.
Circuito Emiliano, 8 settembre, id. Ganna Luigi.
Giro Romagna-Toscana, 11 sett., id. Micheletto G.
Milano-Varese, 11 settembre, id. Albini Pierino.
Coppa Seregno, 18 settembre, id. Albini Pierino.
Roma-Napoli, 19 settembre, id. Bruschera Mario.
Napoli Roma, 20 settembre, id. Bruschera Mario.
Coppa Savona, 20 settembre, id. Azzini Ernesto.
Giro Alpi Orobie, 2 ottobre, id. Cuniolo Giovanni.
Coppa Meda, 2 ottobre, id. Brambilla Giuseppe.
Giro Provincia di Novara, 2 ottobre, id. Santhià G.
Campionato Italiano, 16 ottobre, id. Petiva Giuseppe.
Milano-Modena, 23 ottobre, id. Ganna Luigi.
Giro di Lombardia, 6 novembre, id. Micheletto G.

Nel mondo commerciale sportivo

Di che si occupa il Garage Cravero (Torino, corso Orbassano, 2). — Senza far chiasso, alla chetichella quasi, è fra i *garages* di Torino quello che ha maggiormente lavoro, tanto a smerciare le famose automobili S. P. A., di cui è rappresentante, quanto a custodire e riparare le ricche automobili della migliore aristocrazia torinese.

Questo è il *garage* Cravero, in due parole, un'officina che tiene concorrenza a tutti per lavorazione accurata e mitezza di prezzi, e che sopratutto nei suoi lavori è d'una puntualità veramente rara. Cravero noleggia automobili e si occupa della vendita di vetture usate, tutto questo con la massima segretezza e con interessamento di pochissimo conto; è, insomma, il *pied à-terre* di ogni automobilista che viaggia il nostro paese, ed ivi depone in seria custodia la sua macchina per poche ore, come per molti giorni; ed è l'amico di ogni *sportsman* torinese, che a lui ricorre per qualche servizio d'indole automobilistica, e trova in lui l'alleato più pronto e sicuro.

CORRISPONDENZA

New York. C. Rezzonico. — Veda a pag. 15. Si ricordi sempre di noi.

Napoli. Perrone. — Ricevuto. Pubblichiamo. Sta bene tutto. Saluti da tutti. V. G.

Trento. Tridentino. — Veda a pag. 15.

Orbetello. Virtus. Per simili notizie manca lo spazio.

Torino. A. Bloch. — Idem.

S. Minato. Matteoni. — Alla prima occasione la faveriremo.

Campionato Podistico Toscano Giovanetti (km. 5,500). — 1. Conti Luigi - 2. Fabbri - 3. Salvadori. (Fot. Alemanni - Firenze).

La Corsa Federati (mezzo fondo). — 1. Veroni, dell'Itala, primo arr. - 2. Landi del gruppo giornalai.

CICLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1910 DEI =NOVITÀ INTERESSANTI RAPPRESENTANZA= IN TORINO: G. CAPELLA - VIA NIZZA 67

Corsa Motociclistica Pavia-Broni-Casteggio-Pavia

(indetta dall'**Eco Sportiva** — 2 giri - Km. 100)

libera a tutti i tipi di macchina. — Arriva splendidamente **Primo** il

TANDEM BORGO

peso complessivo 225 Kg., con **Pneus WOLBER.**

Fabbrica Italiana Motociclette **BORGO**

TORINO - Via XX Settembre, 15 - TORINO

Nuova Borsetta porta utensili per bicicletta **"ROBERT„**

(BREVETTATA)

Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Automobili, *Aprile 1910* - **Torino.** — **Grand Prix avec Médaille d'Or** Exposition Internationale du Comfort Moderne, *Giugno 1910* - **Parigi.**

Unica per rigidezza - Pratica - Estetica
Leggerissima e di massima Eleganza (Indicatissima per Corridori).

Vendesi in tutti i principali negozi di Cicli ed affini.

Manifattura **Fratelli MARGUERETTAZ - Aosta** (Torino)

SPORTS

Foot-ball Euro!

Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustr. gratis.

ALCUNI PREZZI:

Foot-ball completo The Banzai n. 3	L. 7,50
» » » » » n. 5	» 9,50
» The Duke per Match	» 14,25
Scarpe speciali The Banzai	» 10,75
» » Mc. Gregor	» 12,50
Camicie nei colori delle società	» 4,75
Calzoncini speciali	» 4,75
Calze lana con colori delle società	» 4,75

SCONTI SPECIALI PER SOCIETA'.

PODISTI!!

Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecn camente pratici ed igienici.

Costumi completi colori assortiti a piacere	L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 metri	» 9,50
» » » resistenza	» 10,—
» » per Maratone	» 10,—

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

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

La sottoscritta

SOCIETÀ DEI MOTORI DAIMLER

(Daimler Motoren Gesellschaft)

stabilita in **Stuttgart-Untertürkheim** (Germania)

è proprietaria in Italia dell'Attestato di Privativa Industriale N. 58638 del Registro generale e N. 248, Volume 137 del Registro Attestati, stato rilasciato in data 8 giugno 1901, per la durata di anni sei, a datare dal 31 marzo 1901 e stato regolarmente prolungato per altri nove anni con Attestato del 29 maggio 1907, Vol. 246, N. 188.

Questo attestato dal titolo ***" Appareil réfrigérateur et condenseur particulièrement applicable au refroidissement de l'eau de réfrigération des moteurs à explosion „*** protegge in Italia il raffreddatore a tubi prismatici, destinato a raffreddare l'acqua di raffreddamento dei motori degli automobili, conosciuto generalmente sotto la designazione di ***" radiatore à nid d'abeilles o a tubi quadri „.***

Contro tale brevetto, per parte del signor Riccardo Borghi di Torino, nel Gennaio del 1905, venne iniziata una causa per nullità e decadenza, cui pose termine la sentenza della Corte d'Appello di Torino del 23 Luglio, 25 Agosto 1909, dichiarando pienamente valevole il brevetto impugnato.

Il signor Borghi ha bensì denunciato tale sentenza alla Corte di Cassazione, ma questa, con sua sentenza del 18-30 Giugno 1910, registrata a Torino il 9 Luglio 1910 al N. 241, Vol. 224, ribadiva il concetto della piena validità del Brevetto e respingeva il ricorso.

La Sottoscritta previene pertanto i Signori Fabbricanti di Automobili e di radiatori, nonchè i negozianti, proprietari e possessori di automobili, che **sarà proceduto con tutto il rigore consentito dalla Legge sulle Privative Industriali e dal Codice Penale** contro tutti coloro che fabbricano, adoperano, incettano, spacciano, espongono in vendita ed introducono nel Regno radiatori aventi le caratteristiche del ***" radiatore à nid d'abeilles „*** protetto dall'Attestato di Privativa suddetto.

Daimler Motoren Gesellschaft.

P. COTTINO & C.

Via Monti, 24 - **TORINO** - Via Esposizione, 29.

Unica Fabbrica Italiana di Radiatori, autorizzata con regolare licenza, dalla **Casa DAIMLER di Stuttgart Untertürkheim** a costrurre e vendere in Italia i Radiatori **" NID D'ABEILLES „** con diritto di importazione nei paesi dove esistono brevetti della Casa stessa, ed autorizzata dalla **Mercédès Daimler Motor Company di Londra** ad importarli in Inghilterra.

Si assumono forniture

di qualsiasi importanza.

Gli automobilisti che vogliono correre veloci ed evitare disgrazie, adottino tutti il

KLAXON

della **The KLAXON C.o L.td**

Sono i migliori segnalatori conosciuti.

Oltre a **30.000** in funzione negli Stati Uniti.

Agenzia e Deposito Generale in Italia: **A. GOLETTI** - Torino - Via Santa Chiara, 64.

Cicli FOX

con Pneumatici WOLBER

La rivelazione del 1910

Società Anonima **Fabbre e Gagliardi** - MILANO

Torino - Roma - Genova - Verona - Bologna - Firenze

PEDALI

per ***BICICLETTE***

CHIEDERE CATALOGO

della nuova Fabbrica Nazionale

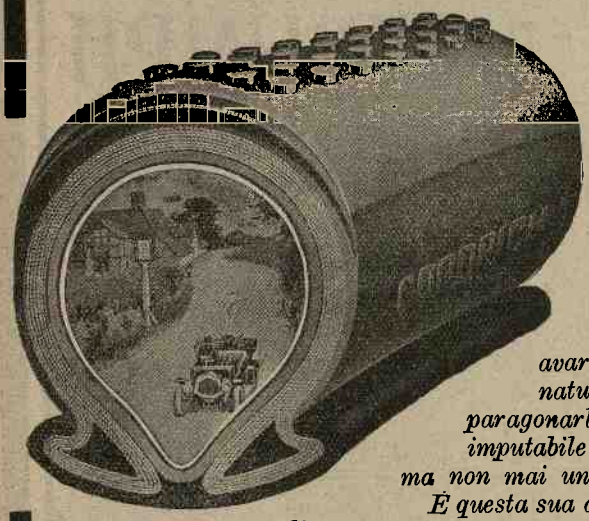
Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

"L'AVARIA NEI GOODRICH"

Chi per la prima volta adopera i

PNEUMATICI

"GOODRICH"



e compie con essi migliaia di chilometri, crede di essere stato favorito da un caso fortunato, e gli viene il dubbio d'essersi solamente illuso.

Ma non è così.

Se pure gli potrà incorrere qualche avaria essa sarà di natura così lieve da paragonarla ad uno sfregio imputabile a legge naturale, ma non mai un vero incidente.

È questa sua consistenza nell'uso, che ha valso a fargli conseguire la sua internazionale reputazione decretata in questa frase:

IL PNEUMATICO IDEALE PER TURISTI

The G. B. GOODRICH Company, L.td

AKRON Ohio (America), Succursale a LONDRA, 7, Snow-Hill.

Agente Generale RAVERA PERICLE = **TOBINO** *Via Artisti, n. 28*

Telefono 44-20

CHASSIS 15 HP e 24 HP

ALFA

Cataloghi e Preventivi
per châssis nudi e carrozzati
a richiesta

Pronte consegne.

ANONIMA LOMBARDA FABBRICA AUTOMOBILI

MILANO - Strada al Portello, 95 - MILANO

Telefono 71-99

DUNLOP

UN GRANDE SUCCESSO

DUNLOP

OTTENUTO OGNI ANNO DA

DUNLOP

è quello di essere prescelto dal più gran numero di fabbricanti di Biciclette.

Così nel 1911 lo adottano esclusivamente:

ATALA	GLOCKNER	STUCCHI
ATENA	LEGNANO	The IDEAL
B. S. A.	MONARCH D.	The TRIUMPH
FEDRA	O. T A. V.	WOLA
FRERA	RUDGE Whitworth	WOLSIT
GLOBO	SCIPIONI	

DUNLOP

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. CONT. LTD.

MILANO — Via Giuseppe Sirtori, 1 A — **MILANO**

Telefono 12-70

DUNLOP

POMEO GIOVANNI, Gerente responsabile.

La *Stampa Sportiva* viene stampata dalla Società Tipografico-Editrice Nazionale (già Roux e Viarengo).